

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 61 - MAI 2004 - € 8,50
SUISSE : CHF 13,70
BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire Touristique



Toeristisch Spoorpatrimonium

Editorial

Bienvenue à nos amis suisses ! Grâce à un contrat conclu avec la société Naville, EN LIGNES peut être distribué en Suisse, pays du rail par excellence. Par ce créneau, le PFT, l'association d'amateurs de trains la plus importante de Belgique, va se faire connaître à l'extérieur des frontières du Royaume. Le PFT ne doit plus se présenter aux nombreux lecteurs qui le soutiennent depuis plus de quinze ans maintenant; par contre, aux nouveaux lecteurs qui prennent le train en marche à partir de ce numéro, le PFT propose de leur envoyer, gratuitement et sur simple demande, le numéro 53, paru en janvier 2002, lequel présente l'association, ses activités et le matériel ferroviaire qu'elle préserve. N'hésitez pas à envoyer votre demande par courrier scriptural ou électronique. Il y sera donné suite dans les meilleurs délais. Les remarques, aussi bien positives que négatives, sont également les bienvenues.

Bonne lecture.

Petites annonces

Annnonce privée : gratuite pour les abonnés (max. 10 lignes sans photos ou dessins). Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes Par ligne supplémentaire : € 1. Photos et dessins € 15 / pièce

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

CHERCHE : informations concernant la composition des trains internationaux 296/297 Maastricht - Gênes. Alain BAUWIN, rue Léon Delhache 29, 1367 Ramillies.

☎ 081/87.85.00. alain.bauwin@skynet.be

CHERCHE : les numéros 94 - 95 - 99 et 100 de "Voies Ferrées" pour un spécialiste du "O" construisant lui-même son matériel; il s'attaque à un wagon-trémie Arbel à bogies; ce sujet est traité dans ces revues, en sorte que de simples photocopies d'articles feraient déjà son bonheur ! René LESIRE, Chaussée de Lannoy 75, 7503 FROYENNES.

A VENDRE : les premiers numéros épuisés de "Rail Passion" : n° 1 à 8. Michel AUBERT, ☎ 02/672.02.38.

A VENDRE : un pousse-wagon LATIL à roues directrices et motrices. Faire offre à M. WILOCQ Emile, 14 chaussée de Grammont, 7860 DEUX-ACREN. ☎ +32.68.33.49.16.

A VENDRE : - Märklin Ho 34618 : set avec 2 locos Re460 CFF couleurs Suisse-TV, € 220. - Märklin Ho : 33232 loco SNCB 2201 jaune € 155. - Märklin Ho 3131 : loco de manoeuvre DB rouge, € 90. - ROCO Ho 46281 : 3 wagons NS PTT-POST rouges, € 20 / pièce. Toutes ces pièces sont neuves et dans leur emballage d'origine. H. GAUQUIE, Ieper, ☎ 057/20.95.68.

CHERCHE : photos (de préférence en couleurs) des locos 2616, 5165, 5176, 5908, 5915 et 9224. Marc JANSSEN, Stationsstraat 79, 2570 DUFFEL. ☎ 015/31.00.95. Email : bn237388@belgacom.be

CHERCHE : informations sur la ligne 52 Dendermonde-Puurs qui fêtera ses 125 ans en 2005, photos anciennes, raccordements industriels, gares, signaux, matériels, etc. Peter WOUTERS, Kotestraat 26, 2930 Brasschaat. Email : peter.wouters@stoomtrein.be

CHERCHE : TTZ-Aktueel et LSV-Tijdschrift nr 1-29, 38-40, 45, 48, 49, 51 et 54. D MATHIJS, email : daniel.mathijs@pandora.be

PFT-agenda

Samedi 12 juin : voyage avec loco électrique série 25 organisé par Alain Janmart dans la région anversoise. Renseignements : +32 (0) 3/288.46.35.

Samedi 26 juin 2004 : voyage PFT.

Tous les dimanches et jours fériés de juillet et août 2004 : circulations sur la ligne 128 (voir page 7).

Samedi 7 août 2004 : voyage PFT.

Samedi 11 + dimanche 12 septembre :

Journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.

Du 25 décembre 2004 au 7 janvier 2005 :

Grand voyage PFT en chine.

Du 14 au 24 juillet 2005 : Voyage PFT à bord d'un train hôtel en Biélorussie, pays Baltes et Russie.

Rectifications

EN LIGNES 60

page 18 : photo du milieu : la voiture de secours est originaire de la DRG et non des Chemins de fer prussiens (type C4ü 36 - n° 168751 Stettin, SNCB n° 191.541 directement utilisée comme voiture de service pour train de relavage).

page 28 : la photo du "Vauban" est faite à Kleinbettingen et non à Sterpenich

page 34 : la voiture intermédiaire 3152 ne provient pas de la 315, mais bien de la 321

page 42 : la photo du haut est prise à **Wavre** et non à Lambusart.

page 45 : dans la colonne 53 du tableau des locomotives Diesel de lignes, il, y a : en parc 5309, il faut **5313**.

page 47 : - les automotrices 731 à 744 doivent être placées dans la colonne **FSD**. - automotrices 595 à 600 : il faut **GCR** comme titre de la colonne et non FSR.

TRAIN MODELE SUD organise le samedi 26 et le dimanche 27 juin 2004 sa 9e grande exposition + bourse d'échange dans le Hall Polyvalent de Arlon, de 10h00 à 18h00. INFO : T.M.S. asbl, avenue Nothomb 67, 6700 Arlon, ☎ +32.63.24.00.04

PHOTO-THEME 59

Série indissociable de 10 photos au format 10x15, des 5122 et 5135 en Italie.

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

Communication : PHOTO-THEME 59 Les photos sont reprises aux pages 22 à 25

59-01 : 5135 / E656-001

59-02 : 5122 / ALn 668

59-03 : 5135 à Paola

59-04 : 5135 à Amantea

59-05 : 5122 à Amantea

59-06 : 5135 / ALe 803

59-07 : 5135 à Lamezia

59-08 : 5122 à Campora

59-09 : 5122 / E656-449

59-10 : 5135 / E656-001



PHOTO-THEME 60

Série indissociable de 10 photos au format 10x15, de locomotives à vapeur chinoises.

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

Communication : PHOTO-THEME 60

Cinq de ces photos sont publiées aux pages 56 et 57.



LE DGEG EN ISRAËL

Le DGEG organise du 16 au 26 octobre 2004 un voyage en Israël. Parcours sur toutes les lignes du réseau. Visites des dépôts et ateliers. Archéologie ferroviaire. Programmes touristiques. Vols vers Tel Aviv au départ de Bruxelles, Zürich et de divers aéroports allemands. Infos + inscriptions : DGEG Bahnen & Reisen Bochum AG, Studienreisen, Postfach 10 20 45, D-47410 Moers. FAX : +49 2841 56012. reisen@dgeg.de. Internet : www.dgeg.de

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, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Guy BRIDOUX, Roger CRIKELAIRE, Patti FRANCESCO, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Simon DE RIDDER, Michel HANSENS, Jean-François HUART, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Serge MARTIN, Geert PACKET, Eric PAULUS, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENE-BRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Claude VANDECASTEELE, Christian VANHECK, Ignacio Martin YUNTA.

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
✉ pftsp@hotmail.com
Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2004

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 34 (étranger : € 39) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "ABO 2004". 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 61 - mai 2004



COUVERTURE AVANT : PHOTO 61-01

Le 5 avril 1980, en gare de Neufvilles sur la ligne 96 Bruxelles-Mons, un train de marchandises Schaerbeek - Quévry remorqué par la 2007 est garé pour laisser passer un express Bruxelles-Midi - Paris-Nord tracté par la CC 40.101.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 59 Les 5122 et 5135 entament une seconde vie en Italie. Le 29 janvier, elles passent à hauteur du dépôt FS de Lamezia. Patti FRANCESCO.

La 1504 en tête d'une rame de voitures à deux niveaux du type M6, effectue des parcours d'essais entre Gouvvy et Rivage. La Gleize, 10 février 2004. Marc RIGUELLE.

S O M M A I R E

PFT-Service 2

Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Actualité étrangère 11

Actualité belge 16

Statistiques	16
Locomotives électriques	16
PRIMA 6000, future série 14 ?	18
Locomotives Diesel	21
Les 5122 et 5135 en Italie	22
Automotrices - autorails	30
Voitures	31
Actualité diverse	32
Réseaux privés	33
La nouvelle ligne 55	34

Radiations 38

Il y a ... 40

Portrait : wagon type Ude 42

L'Europe à voie étroite 44

Hier - Aujourd'hui 49

Histoire : les Trains-Autos 50

La vapeur en Chine 56

PFT-Boutique 59

Nouvelles du PFT

ACTIVITES

La première activité importante de ce début d'année fut le voyage organisé à Luxembourg, où devaient parader cinq locomotives Nohab. Sous un ciel chargé d'eau, le train, composé des six voitures K de la SNCB encore disponibles et de la voiture-buffet du PFT, s'est d'abord rendu à Marbehan; là, les deux locomotives de remorque - la 202.020 du PFT et la 204.004 de la SNCB - devaient y céder la place à deux 54 remises en service pour la circonstance. Le conducteur n'ayant pas été prévu pour une raison inconnue, ce sont les deux machines de remorque qui ont poursuivi sur la ligne 155 jusque Croix-Rouge. Au retour, l'échange a finalement pu se faire à Marbehan, et ce sont les 5401 et 5403 qui ont conduit le train à Luxembourg, après avoir effectué un arrêt à l'atelier de Stockem. Sur la plaque tournante se trouvait la 5303, tandis que tous les engins disponibles de différentes séries étaient alignés devant les portes de la remise. Même les autorails radiés des séries 44 et 45, habituellement garés à la queue leu leu, avaient été découplés pour permettre leur photographie... Ensuite, le train s'est rendu au dépôt de Luxembourg, où les participants ont été accueillis de manière chaleureuse. Devant les portes de la rotonde étaient alignées les 1604 CFL, 204.004 SNCB, 202.020 PFT, les 5401 et 5403 SNCB. Cinq Nohab aux moteurs GM ronronnants... Les portes se sont ensuite ouvertes pour laisser apparaître la 1819 CFL, la 806 et la 455, une locomotive de manoeuvre qui vient d'être restaurée par les amateurs luxembourgeois. Présentée pour la première fois au public, elle parada sur la plaque tournante pour le plus grand plaisir des

photographes. Un grand merci aux responsables des CFL, au chef de dépôt de Luxembourg et aux amateurs luxembourgeois pour cette magnifique prestation. Ce fut une longue et belle journée, malheureusement ternie par une météo maussade.

Les 24 et 25 avril, le PFT fut invité par la SNCB à présenter ses activités à l'Atelier Central de Salzinnes, à l'occasion de journées "Portes Ouvertes" organisées dans le cadre du centenaire de cet important centre d'entretien du matériel de traction.

Un public très nombreux participa aux multiples activités orchestrées de main de maître par la SNCB. De nombreux curieux se sont intéressés à nos activités présentées au stand de vente.

AFFRETEMENTS

L'association anglaise d'amateurs ADL (Along a different Line) a demandé le 5 mars la participation des autorails PFT 4333 et 4506 pour un périple de 400 kilomètres, qui mena les voyageurs notamment aux ateliers de traction de Kinkempois et Charleroi-Sud Quais. L'intendance était assurée par les animateurs du SCM (Stoomcentrum Maldegem). Voilà une belle collaboration entre associations d'amateurs belge et étrangère...

Les 24 et 25 avril, ce fut au tour de Mercia, une autre association anglaise, de demander au PFT sa locomotive 5183 et la voiture-buffet pour un périple dans la région gantoise et la Côte belge.

Divers transferts de matériel, pour le compte du PFT et de tiers, ont également été assurés.

LE MATERIEL

Plusieurs chantiers ont abouti en ce premier trimestre 2004. Ainsi, l'autorail ES102, qui doit servir à la maintenance de la ligne 128, a retrouvé une seyante livrée verte; il a été remis complètement à neuf et est prêt pour assurer sa nouvelle mission. Le wagon-trémie Fc à deux essieux, reçu d'un négociant en charbon voici quelques années, a été adapté au déchargement de ballast. Il épaulera l'ES 102 à l'entretien de la ligne 128.

La 5941 a subi son test d'endurance par un parcours Schaerbeek - Mechelen et retour; l'immatriculation de l'engin est maintenant effective.

A Schaerbeek, les travaux en cours concernent actuellement les postes de conduite de la 5183, la poursuite du retôlage de l'automotrice 082, la révision et la poursuite des travaux à l'autorail 553.29. A Saint-Ghislain, c'est toujours la 9209 qui est en cours de restauration. Le ponçage est terminé et les premières traces de peinture font leur apparition.

Vous souhaitez participer à la restauration d'un engin ferroviaire à Schaerbeek ? Contactez Pierre Herbiet au +32.475/71.20.28.

LE MUSEE DU RAIL DE SAINT-GHISLAIN

La promotion de cet ensemble est le souci de ses animateurs. Inlassablement, ils font connaître leur initiative tous azimuts pour que ce lieu devienne une attraction à part entière. Le concept de Musée ferroviaire se développe, et la SNCB soutient même le projet en facilitant les démarches administratives.

PHOTO 61-57

Le 5 mars 2004, l'association anglaise ADL a affrété les 4506 et 4333 pour un grand périple. Au départ de Bruxelles-Nord, ils ont d'abord rejoint l'Atelier Central de Mechelen où une visite des installations était prévue. Le train s'est ensuite dirigé vers Leuven, Voroux, Angleur, Chertal, Kinkempois, Engis-Zoning, Statte, Moha, Marchin, Namur, Charleroi-Sud. Ici, après visite de l'atelier, les participants ont regagné la capitale, toujours avec les deux autorails. Les 4506 et 4333 à la sortie du tunnel de Moha (ligne 127 Statte - Moha).

Simon DE RIDDER.



PHOTO 61-64

C'est sous un temps épouvantable que s'est déroulé notre premier voyage de la saison, le 20 mars dernier. Le clou de la journée était sans conteste le rassemblement de locomotives GM organisé à la rotonde du dépôt de Luxembourg, orchestré de main de maître par nos amis luxembourgeois. De droite à gauche : la 1604 CFL, la 202.020 du PFT, la 204.004 du Patrimoine Historique de la SNCB, les 5401 et 5403, la 1819 des CFL, la 806 des CFL et une intruse parmi ces GM : la locomotive historique Deutz 455 remarquablement restaurée.

Philippe SCHOLL.



Plusieurs dossiers sont introduits auprès de Ministères qui apporteront, ce qu'on espère, leur soutien financier.

En attendant, les activités se multiplient, comme la bourse d'échange organisée par les Modélistes le samedi 8 mai, qui a connu un public nombreux et varié. La prochaine manifestation d'envergure sera les Journées du Patrimoine des 11 et 12 septembre prochains.

Vous désirez participer aux activités de Saint-Ghislain ? Contactez Philippe Scholl au +32.477/26.99.79. Vous souhaitez devenir Modéliste ? Contactez Jean-Pol Ruelle au +32.65/67.62.75.

Et la P8 roumaine ?

Les travaux de notre locomotive se poursuivent. La chaudière a été placée une première fois sur le châssis pour vérifier la bonne concordance des divers éléments. Elle a ensuite été retirée pour permettre de raccorder plus facilement les diverses tuyauteries pneumatiques; la chaudière a alors repris sa place définitive au début du mois d'avril. Quel beau travail ! Quant au tender, le PFT profite de l'expérience de la 29.013 de la SNCB pour adapter les boîtes d'essieux. En effet, les boîtes à paliers lisses (dites "à packing") ne sont plus autorisées sur le réseau belge; or, aussi bien le tender de la 29.013 que celui de

notre P8 roumaine possèdent de tels roulements. Nous négocions actuellement l'adaptation des roues du tender aux normes en vigueur. Ce travail retardera le retour de la machine en Belgique, pour lequel l'étude a commencé.

Vous voulez aider financièrement le retour de la P8 en Belgique ? Le PFT reçoit votre contribution sur le compte 035-4029004-53 ouvert spécialement à cet effet. Chaque don de € 250 donne droit à une "part" qui, contrairement aux dons effectués par la Fondation Roi Baudouin, ne génère aucune déduction fiscale. Un grand merci aux nombreux et généreux donateurs qui participent à ce projet.

LA FONDATION ROI BAUDOUIIN

La Fondation encourage par son action le développement de projets sociaux et culturels, et c'est dans ce cadre que lui a été soumis le projet de réhabilitation de l'atelier des wagons de Saint-Ghislain, à transformer en Musée du Rail.

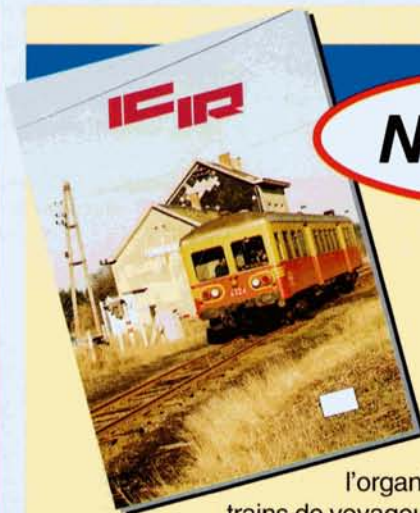
Le procédé mis en place par la Fondation Roi Baudouin est simple : un compte est attribué au projet, et tous les versements qui y arrivent sont fiscalement déductibles. Une attestation est établie par elle chaque année pour les donateurs de montants supérieurs à € 30, et le montant du don est fiscalement déductible.

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiserries extérieures. Les prochains travaux concerneront l'aménagement du hall d'accueil et de la boutique, où un nouveau carrelage sera posé.

Pratiquement, les dons sont obligatoirement affectés à l'aménagement du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, rue Bredode, 21 à 1000 BRUXELLES. En communication, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique".

Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent être obtenus en consultant le site Internet www.kbs-frb.be.

Un grand merci à ceux qui soutiennent la création du Musée du Rail de Saint-Ghislain et qui se verront directement récompensés par le biais de la déduction fiscale.



NOUVEAU

IC-IR

Il y a 20 ans, la SNCB connaissait une mutation profonde dans l'organisation du service des trains de voyageurs. La restructuration fut baptisée "Plan IC-IR". De nombreuses lignes, gares et haltes disparaissaient sous prétexte de manque de rentabilité.

Le PFT a choisi de les faire revivre en images, par l'édition d'un livre au format A4. Quatre cents photos en noir et blanc et en couleurs présentent ces arrêts disparus; un texte simple retrace la nécessité de ce plan et ses conséquences.

La parution de l'ouvrage est prévue pour la fin du mois de septembre. Plus de détails dans notre prochain numéro.

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Comme chaque année, les mois d'octobre, novembre et décembre ont été mis à profit pour effectuer l'entretien courant de la ligne 128. Cet entretien consiste toujours en un renforcement des attaches de voie entre Spontin-Sources et Dorinne-Durnal, un remplacement régulier de traverses entre Ciney et Halloy, ainsi que le fauchage de talus.

Lors de l'arrivée du PFT sur le tronçon de ligne Spontin-Dorinne en 1999, l'état de la voie avait permis une remise en état progressive par un remplacement de traverses "en recherche", c'est à dire en remplaçant une traverse sur quatre; en renouvelant cette opération sur quatre années, l'on peut dire qu'actuellement 85% des traverses de cette section sont en bon état.

Ceux qui sont venus flâner sur la ligne du Bocq l'été passé auront constaté la reconstruction complète de la voie d'évitement de la gare de Dorinne-Durnal. En effet, cette voie était irrécupérable, tant les traverses la constituant étaient vétustes. Cette opération a été menée à bien en seulement deux semaines avec le concours de la société SOGEPLAN.

Au delà de la gare de Dorinne-Durnal, la voie n'a plus eu d'entretien depuis 1950; cela se traduit par des traverses complètement pourries, voire disparues. Une reconstruction s'impose donc.

En janvier, les matériaux pour le prolongement du parcours vers le tunnel de Durnal ont été réceptionnés et déposés

En janvier 2004, les nouvelles traverses sont déchargées le long du tronçon gare de Dorinne-Durnal - tunnel de Durnal. Petit à petit, le PFT dispose de matériel de plus en plus performant pour réaliser les travaux.
Alain DEFECHEREUX.



Cette année, le PFT espère prolonger l'exploitation de la ligne 128 jusqu'au tunnel de Durnal et même au-delà. Cette vue nous fait découvrir l'extraordinaire beauté de notre ligne. Cela ne vous donne-t'il pas l'envie de venir nous aider ?
Philippe DIEU.

sur place après préparation (enlèvement des selles de fixation pour rails de 50kg/m). Rien que ce travail aura duré tout le mois de janvier!

En février et mars, nous avons expérimenté une méthode un peu particulière; un coupon sur deux est démonté et, à l'aide d'une petite pelleuse, l'assiette est aplanie. S'en suit la repose des traverses neuves, la fixation des rails et la remise à niveau des coupons ainsi reconditionnés. Ce travail du "1 coupon sur 2" permet de garder chaque fois une référence pour la hauteur de la voie, mais aussi pour l'alignement des rails. La première phase terminée, c'est

au tour des autres coupons non encore traités à subir le travail. Si cette méthode a fait ses preuves, elle reste cependant fort contraignante car elle impose une trop grande régularité de présence des bénévoles, ce qui est difficile à tenir pour les amateurs que nous sommes!

Tenant compte de cet élément important, pour la suite des travaux, la voie a été entièrement démontée jusqu'au tunnel. Un entrepreneur est venu niveler l'assiette de la voie, laissant ainsi les bénévoles s'appliquer à la reconstruction proprement dite de la voie. Nous espérons avoir atteint le tunnel pour le début de la saison, ce qui augmenterait le parcours de 600 mètres et porterait la ligne 128 à une longueur exploitable de 12.556 mètres (contre 9.728 mètres en 1999).

Parallèlement aux travaux, le programme de la saison s'est développé en février. Comme chaque année, les trains arpenteront la ligne du Bocq les dimanches et jours fériés de juillet et août.

Les circulations dominicales restent au nombre de quatre aller-retours. Les départs ont été décalés d'une heure par rapport aux années précédentes. Ce décalage devrait permettre une meilleure répartition des voyageurs à bord de l'autorail 46.

Pour la brocante de Spontin, un trajet supplémentaire est créé en fin de journée pour satisfaire les curieux qui restent flâner au village.



Le matériel mis en action pour cette journée spéciale n'est pas encore déterminé, mais il s'agira probablement des autorails 4506 et 4333 ou une rame tractée encadrée par deux locomotives du PFT.

Enfin, le 2 avril a eu lieu à la Direction Patrimoine de la SNCB la première lecture de notre convention, reçue par la Poste une semaine auparavant. Encore une avancée...

Vous désirez nous aider sur la ligne 128 et ainsi prendre un grand bol d'air pur ? Alors n'hésitez surtout pas à contacter Alain DEFECHEREUX au +32.477.98.91.23.

Evénements de la saison 2004

18 juillet : "peintures et aquarelles ferroviaires"

Une exposition de peintures, aquarelles et dessins à thème ferroviaire aura lieu en gare de Spontin le 18 juillet.

1er août : "brocante annuelle de Spontin"

Grande brocante de Spontin; les trains circulent selon un horaire renforcé.

14 août : "entre Château et Brasserie"

Une circulation spéciale est prévue le samedi 14 août. Au programme de cette journée unique : balade en train, visite du château féodal de Spontin et visite de la brasserie de Purnode. L'inscription est obligatoire.

Vous trouverez d'autres informations sur le site internet du Chemin de fer du Bocq : www.pfttsp.be/cfbocq



Les travaux de pose de la nouvelle voie à la sortie de la gare de Dorinne-Durnal. Alain DEFECHEREUX.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

SAISON 2004

Possibilité d'organiser toute l'année des trains spéciaux sur demande pour groupes, écoles, tournages de films, mariages, anniversaires ou autres événements.

INFOS : PFT, BP 40, 7000 Mons 1
 ☎ : +32 (0)477/98.91.23
 ✉ : pfttsp@hotmail.com
www.pfttsp.be/cfbocq

4, 11, 18, 21, 25 juillet 2004 + 8, 15, 22, 29 août 2004

Ciney SNCB	11.05	12.05	14.05	16.05
Braibant	11.12	12.12	14.12	16.12
Senenne*	11.24*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	11.28	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-Durnal	11.34	12.37	14.37	16.37
Dorinne-Durnal	11.35	12.45	14.45	16.45
Spontin	11.42	12.51/13.30	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne*	11.46*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	11.55	13.44	15.44	17.44
Ciney SNCB	12.02	13.50	15.50	17.50

* arrêt facultatif : faire signe au machiniste

Dimanche 1er août 2004 (brocante de Spontin)

Ciney SNCB	08.05	09.05	10.30	12.05	13.30	15.05	16.30	18.05	19.30
Braibant	08.12	09.12	10.37	12.12	13.37	15.12	16.37	18.12	19.37
Senenne*	08.24*	09.24*	10.49*	12.24*	13.49*	15.24*	16.49*	18.24*	19.49*
Spontin	08.28	09.30	10.55	12.30	13.55	15.30	16.55	18.30	19.55
Dorinne-Durnal	-	09.37	11.01	12.37	14.01	15.37	17.01	18.37	20.01
Dorinne-Durnal	-	09.45	11.10	12.45	14.10	15.45	17.10	18.45	20.10
Spontin	08.30	10.00	11.30	13.00	14.30	16.00	17.30	19.00	20.30
Senenne*	08.34*	10.04*	11.34*	13.04*	14.34*	16.04*	17.34*	19.04*	20.34*
Braibant	08.48	10.18	11.48	13.18	14.48	16.18	17.48	19.18	20.48
Ciney SNCB	08.55	10.25	11.55	13.25	14.55	16.25	17.55	19.25	20.55

* arrêt facultatif : faire signe au machiniste

Le voyage PFT en Ukraine - 4e partie

Mercredi 21 mai 2003

Cette septième journée du voyage se déroule à Krivoy Rog, une ville industrielle de 800.000 habitants. Après quelques photos en gare, le groupe embarque dans un autobus en direction d'une mine de minerai de fer à ciel ouvert. Au cours de ce voyage d'une heure, l'occasion nous est donnée d'observer l'Ukraine "de l'intérieur" : logements dégradés, voirie non entretenue, personnes âgées travaillant comme cantonniers (le long des routes), petits jardins permettant une certaine autarcie alimentaire, ...

Dès notre arrivée dans le complexe minier (inauguré en 1963), nous nous dirigeons vers un immense cratère (d'une profondeur de 360 mètres) dans lequel une ligne de chemin de fer en forme de spirale permet l'évacuation du minerai. On y découvre ainsi les imposantes locomotives doubles de la série 2TE10M qui assurent la remorque des trains de 1000 tonnes (en pente moyenne de 40‰). Le spectacle est on ne peut plus impressionnant !

La visite se continue au dépôt qui est chargé de l'entretien de 119 locomotives, tant Diesel (avec les 2TE10M, les ChME3 et les TEM2) qu'électriques, en l'occurrence des engins triples de 1500 CV, d'une masse de 360 tonnes et circulant sous courant monophasé à la tension de 10 kV.

L'après-midi est consacrée, pour une partie du groupe, à la visite (en tram) du centre-ville, totalement différent de la banlieue, avec ses magasins de luxe, ses rues propres et bien agencées et même un restaurant proposant des hamburgers, digne représentant de la "gastronomie" américaine. Quant aux plus mordus, ils se rendent dans la campagne avoisinante à la poursuite des nombreux trains de voyageurs et marchandises.



PHOTO 61-02 ↑ - PHOTO 61-03 ↓ Un train de minerais de 1000 t remorqué par une 2TE10M peine pour gravir les pentes de la mine. Sur la photo ci-dessus, la flèche permet de distinguer le train dans l'immensité du cratère. De longues minutes plus tard, il passa à notre hauteur dans le vacarme assourdissant des moteurs Diesel poussés à fond. Ce type de locomotives a été produit par Lugansk à 2172 unités de 1981 à 1990. Ces Co'Co' + Co'Co' développent 4416 kW pour une masse totale de 276 t. Elles peuvent circuler à 100 km/h. Jean-François HUART.





PHOTO 61-04 *Départ de la gare de Krivoy Rog d'un train de voyageurs remorqué par la Cs2 - 355. La locomotive est repeinte dans les nouvelles couleurs des Chemins de fer ukrainiens.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Jeudi 22 mai 2003

Alors que le soleil avait été de la partie depuis le début du voyage, c'est sous un temps maussade et pluvieux que se déroule la journée consacrée à la voie étroite (75 centimètres). A 7h26, notre train-hôtel entre en gare de Rudnitsa (située sur la ligne menant vers la Moldavie). Le groupe embarque directement dans trois voitures (dont une couchettes !) remorquées par la locomotive Diesel Ty2-179 (prononcer T-ou). Ces machines à bogies (Bo' Bo') de 260 kW et à transmission électrique, de 32 tonnes, furent construites de 1951 à 1959 par Kaluga à Moscou à +/- 291 unités. La ligne que nous empruntons a été inaugurée il y a 104 ans, a une longueur de 104 km et 104 cheminots y sont employés ! Elle est un vestige de ce qui fut autrefois un vaste réseau à voie étroite. Des trains de nuits y circulaient, ce qui explique la présence de voitures-couchettes !

La vitesse de référence est de 40 km/h. On recense un train

PHOTO 61-05 *Le même jour, arrivée à Krivoy Rog de l'automotrice ER1 - 44. Ce matériel fait partie d'une famille de 1487 automotrices typiquement soviétiques, construites par Riga de 1958 à 1976 (types ER1, ER2, ER9 et ER9P - 800 kW - 130 km/h), dont une partie est apte au 3 kV et l'autre au 25 kV. Les ER1 furent produites à 1149 unités (sections de deux voitures). Ce matériel est visible partout dans l'ex. URSS et circule généralement avec un ensemble de 8 voitures.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



aller-retour quotidien, emportant 30 voyageurs en moyenne; le samedi toutefois, jour de marché à Gaivoron, deux trains sont mis en marche. Malgré ce faible trafic, toutes les gares ont desservies par du personnel ! Le stress n'existe pas ici ...

De nombreux arrêts-photos sont planifiés; les photographes peuvent s'en donner à cœur joie en mettant en évidence les bâtiments de gare typiques, la signalisation mécanique, les ouvrages d'art métalliques et la campagne ukrainienne. Au terminus de Gaivoron, nous retrouvons la voie large (en fait des lignes de 75 cm reconverties). Une visite du petit dépôt nous permet de découvrir une locomotive à vapeur et une draine transformée à partir d'une voiture Volga.

Au retour, le train marque l'arrêt dans une forêt où le personnel Dzherelo nous accueille autour d'un barbecue accompagné de l'inévitable vodka et des mélodies ukrainiennes interprétées par les trois musiciens ...



PHOTO 61-06 Dès que l'on s'enfonce dans l'Ukraine profonde, nous nous retrouvons plusieurs décennies en arrière. Ici, le temps semble s'être arrêté il y a 50 ans ! A la sortie de la gare de Dokhno, croisement entre notre train et un attelage tout à fait banal; les autos sont ici fort rares !
Alain DEFECHEREUX.

PHOTO 61-08 Arrivée de notre train à Berchad. Comme sur la plupart des lignes ukrainiennes, les rails sont cloués aux traverses, même sur celles en béton !
Yves STEENEBRUGGEN.



GRAND VOYAGE PFT EN CHINE



Le PFT organisera du 25 décembre 2004 au 7 janvier 2005 un grand voyage en Chine à la poursuite des dernières locomotives à vapeur. Ce voyage exceptionnel se fera dans des conditions difficiles (lever tôt le matin, et conditions climatiques très rudes avec des températures pouvant descendre jusqu'à -30°). Au programme : visites des dernières lignes à traction vapeur, de complexes industriels, d'un réseau à voie étroite. Nous aurons également l'occasion de photographier des locomotives Diesel et électriques. ATTENTION : suite au développement rapide des choses en Chine, on peut dire avec 90% de certitude que la vapeur tiendra jusqu'à notre voyage. Le programme définitif ne sera fixé qu'au dernier moment en fonction de la situation sur les différentes lignes. Le voyage se fera en avion jusqu'à Beijing (Peking). Sur place, les déplacements, parfois longs, s'effectueront par train, avion ou autocar. Le prix définitif n'est pas encore fixé, mais tournera aux alentours de € 2500 maximum. Les personnes intéressées par ce périple peuvent remplir le talon annexé au *EN LIGNES* (uniquement pour les abonnés). Inscription + renseignements : Jean-Luc VANDERHAEGEN ☎ +32.(0).477.60.13.62.

France

SNCF : des commandes

Dans le courant du mois de février, la SNCF a passé deux importantes commandes portant sur 400 locomotives Diesel et 60 locomotives électriques.

Les locomotives Diesel ont été commandées pour le renouvellement du parc Fret. Elles seront construites par un consortium réunissant Alstom (chef de file) et Siemens. La valeur du contrat est de \square 836 millions, dont \square 489 millions pour Alstom. Le contrat comporte une option pour 100 unités supplémentaires. Alstom assemblera les locomotives à Belfort et fournira les équi-

pements mécaniques. Siemens construira les équipements électriques (sur base des "Hercules" - voir *EN LIGNES* 50 page 23) et une partie des caisses. La livraison devrait débuter au milieu de 2006 pour s'achever vers 2015.

Ces machines seront de la gamme PRIMA d'Alstom (voir p. 18-19) et désignées DE 30 BAC. La SNCF les numérotera dans la nouvelle série 475000.

Elles seront pourvues d'un moteur Diesel MTU 16V 4000 R41 de 2000 kW qui fournira une puissance à la jante de 1600 kW. La vitesse maximale atteindra 120 km/h et leur masse s'élèvera à 84 t.

Les locomotives électriques ont été commandées pour le réseau Transilien (trafic régional de l'Ile-de-France). Elles seront construites par Alstom et mises

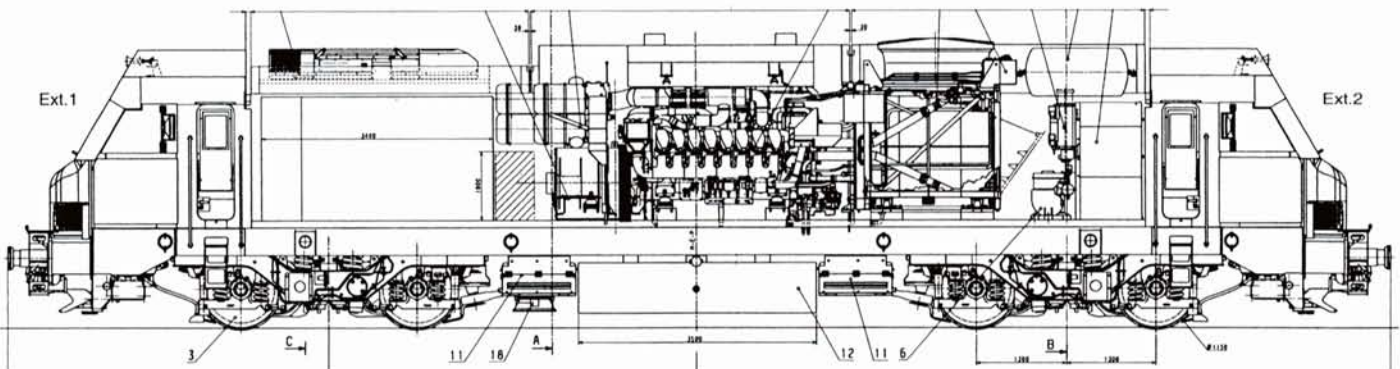


Vue d'artiste de la future PRIMA électrique commandée pour la banlieue parisienne (future série 27300). ALSTOM.

en service à partir de 2006. La valeur du contrat s'élève à \square 170 millions. Du type PRIMA EL 4200 B, bicourant 1,5 kV - 25 kV, elles développeront une puissance de 4 200 kW et pourront circuler à 140 km/h. Leur masse s'élèvera à 90 t.

Diagramme des nouvelles locomotives Diesel commandées par la SNCF.

Document : ALSTOM.



Pays-Bas

La fin des Plan U

Le 14 décembre 2003, les derniers autorails du Plan U ont été retirés de l'exploitation. Il s'agissait de la première génération d'autorails modernes mis en service par les NS de 1960 à 1963 (construits par Werkspoor avec équipement électrique Heemaf et Smit). Numérotés 111 à 152, ils se distinguaient par la forme de leur cabine de conduite en forme de "tête de chien" identique à celui des automotrices de la même génération.

A l'instar des autorails triples de la série 40 de la SNCB, les Plan U se composaient également d'une motrice et de deux remorques dont une pourvue à son extrémité d'une cabine de conduite. L'élément moteur était pourvu d'un moteur Diesel Werkspoor 16 cylindres de 736 kW, remplacé à partir de 1981 par un MGO de 12 cylindres de même puissance. La transmission était électrique, les 4 essieux de la motrice étant moteurs. La capacité totale s'élevait à 192

places assises (168 B + 24 A), 92 places debout (80 B + 12 A) et 4 strapontins (2 B + 2 A). Ils pouvaient circuler à 125 km/h.

A partir de 2001, certains autorails furent rénovés (nouveau moteur Diesel, air climatisé, nouvel aménagement intérieur) et renumérotés 191 à 195.

A l'origine, les Plan U furent peints en

rouge-bordeaux. Plus tard, ils revêtirent la nouvelle livrée jaune des NS.

Les Plan U permirent de réformer les autorails anciens datant d'avant guerre. Ils étaient engagés dans le nord-est du réseau. Les derniers exemplaires ont été utilisés jusqu'au 13 décembre 2004 sur les lignes Groningen - Zwolle et Weert - Eindhoven.

PHOTO 61-65 Le 7 avril 1979, deux autorails Plan U ont effectué une incursion en Belgique jusqu'à Neerpelt. Pierre HERBIET.



Autriche

Réforme des séries 1010, 1110, 1041 et 1141

Depuis le 1er décembre 2003, l'Autriche est orpheline de quatre nouvelles séries de locomotives électriques. C'est à cette date qu'ont été arrêtées les dernières représentantes des séries 1010 - 1110 - 1041 et 1141 dans les dépôts de Attnang-Puchheim, Selzthal et Salzburg. Dernières machines à quitter la scène : les 1010.006, 1110.023, 1041.006, 015, 202, et 1141.007, 020 - 022, 024, 048. L'année 2003 a vu le déclassement de 51 machines des séries précitées; les 1010 et 1110 étaient aussi les dernières locomotives électriques de ligne de configuration CC roulant aux ÖBB. Connu pendant des décennies pour abriter les vieux " dinosaures " de la traction électrique, le dépôt d'Attnang perd (provisoirement ?), en même temps que ses ultimes 1041-1141, son statut de dépôt propriétaire d'engins moteurs.

Comme la place manque pour décrire en détail quatre séries de locomotives, nous nous limiterons à un rappel succinct de leurs caractéristiques mécaniques et électriques, ainsi que de leur domaine d'utilisation.

Les 1041 - 1141

Une fois entamée la livraison des locomotives de la future série 1040, construites suivant un gabarit d'avant-guerre pour parer au plus pressé, les ingénieurs autrichiens prirent le temps de s'intéresser de plus près à ce qui se faisait à l'étranger en matière de construction méca-



La 1041.24 à Attnang-Puchheim, le 19 avril 1979 (réformée le 1er septembre 2003 au dépôt d'Attnang-Puchheim).

Claude VANDECASTEELE.

nique, et étudièrent un nouveau modèle faisant table rase des errances du passé. Fini la construction rivée, place aux caisses et bogies soudés ! Terminé les organes de choc et de traction montés sur les traverses de tête des bogies, report de l'ensemble sur la caisse ! La liaison caisse-bogie, et donc la transmission de l'effort de traction, passe par une traverse danseuse. La distance entre pivots est augmentée et la caisse est allongée pour passer de 12.920 à 15.320 mm. Poids : 83 tonnes. L'équipement électrique par contre, est rigoureusement identique à celui de la série 1040 : quatre mêmes moteurs développant une puissance de 2360 kW et un démarrage par contacteurs électropneumatiques. La vitesse maximale reste modeste (90 km/h), mais convient aux régimes de vitesse alors en vigueur sur le réseau autrichien, qui ne dépassaient 100 km/h. Une transmission

AEG à plots en caoutchouc bien rodée équipe le matériel. La construction mécanique est confiée cette fois à Simmering-Graz-Pauker à Graz, tandis que l'équipement électrique provient toujours du consortium ABES (AEG, BBC, Elin et Siemens). La commande porta sur deux séries; commandée en 1948, la première série de 15 machines fut livrée entre 1952 et 1953, en même temps que la dernière série de 1040; la livraison de la seconde tranche de 10 engins s'échelonna de 1953 à 1954. Extérieurement, on remarque des différences de caisse: les 1041.01 à 15 ont une face avant plate, tandis que les 1041.16 à 25 ont un galbe plus prononcé. Attribuées au début de leur carrière à Salzburg et Linz, elles se retrouvèrent ensuite à Amstetten, Linz et Attnang, ainsi qu'à Selzthal. Si elles ont tracté le fameux train militaire " Mozart " au début des années 50, elles ne

PHOTO 61-62 La 1141.011-5 fut radiée le 1er juin 2002 à Attnang-Puchheim. On la voit ici non loin de Selzthal.

Pierre HERBIET.



reçurent jamais aucun service de prestige à assurer. Vu les caractéristiques constructives, les mêmes problèmes mécaniques et électriques que sur les 1040 ne tardèrent pas à apparaître... Bris de transmission et avaries aux circuits électriques se produisirent en nombre, qui imposèrent quelques transformations. La série ne connut pas d'autres grandes modifications, à l'exception de la pose d'une nouvelle transmission sur quatre machines en 1990-1993, qui permit de porter la vitesse maximale à 100 km/h. Les machines transformées (1041.02, 04, 19 et 22) furent renumérotées 1041.200. La 1041.006 est sauvée du chalumeau et conservée par la ÖGEG; la 1041.015 ira au musée de Strasshof, tandis que les 1041.013 et 202 restent en principe à l'effectif de ÖBB-Nostalgie.

L'extension des électrifications en Autriche dans les années 50 rendit bientôt indispensable la fourniture de nouvelles locomotives. Comme les vitesses pratiquées augmentaient aussi, on décida de commander une série de machines aptes à 110 km/h, mais qui reprenaient encore les concepts de base des 1041. Naquit ainsi la série 1141, forte de 30 exemplaires et livrée entre 1955 et 1958. On fit appel aux mêmes constructeurs mécaniques et électriques. Le poids en service est limité à 80 tonnes, mais la puissance est portée à 2480 kW. La longueur hors tampons atteint 15.260 mm. La transmis-



PHOTO 61-63 La 1141.07 à Stainach-Irdning, le 10 mai 1983. Cette machine a été mise hors exploitation le 1er décembre 2003 à Attnang-Puheim. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

sion est de type Siemens. Les locomotives de la série 1141 furent engagées sur le Semmering, entre Villach et Wien-Süd. Les dépôts de Wien-West, Linz et Salzburg reçurent eux aussi leur contingent de locos. La série échoua en fin de carrière au dépôt d'Attnang, où elles assurèrent les trains locaux. La ligne du Salzkammergut resta jusqu'à la fin leur domaine de prédilection. Elles se comportèrent beaucoup mieux en service que les 1041, sans montrer les mêmes faiblesses. En 1991, les portes côté gauche des

postes de conduite furent démontées sur les locos 1141.03, 05, 08, 19, 20, 22, 23, 26 et 27, et remplacées par des panneaux. Autre fait intéressant : l'équipement électrique de la 1141.03, gravement accidentée, fut récupéré et remonté dans la caisse de la machine prototype bifréquence 1050.01 au moment de son déclassement en 1971. En conclusion : des machines robustes et sans histoires, qui ont bien rendu les services qu'on attendait d'elles. Quelques machines seront préservées, dont les 1141.020 et 022.

PHOTO 61-60 La 1110.23 encore dans sa livrée verte d'origine, à Bregenz le 26 avril 1982 (+ 01-12-2003 à Salzburg). J-L VANDERHAEGEN.



Les 1010 - 1110

L'électrification de la Westbahn entre Linz et Wien exigea de nouveaux moyens de traction, plus puissants que ceux disponibles. On envisagea bien une nouvelle série de locos semblables aux 1018 et 1020 (118 et 194 allemandes), mais ces modèles parurent dépassés pour les services express. On songea aussi aux charges à enlever sur le Semmering et les rampes de l'Autriche occidentale (Arlberg). Suite aux expériences positives menées en Suisse avec les Ae 6/6, c'est le type CC qui fut retenu. Les études débouchèrent sur deux types de locomotives : les premières, numérotées 1010.01 à 1010.20, étaient destinées aux services sur lignes de plaine ; la remorque des charges lourdes sur lignes accidentées était dévolue aux autres, numérotées 1110.01 à 1110.30.

C'est toujours aux mêmes constructeurs que fut confiée la fabrication des locomotives. La construction est naturellement entièrement soudée, bogies, caisse et châssis. Les deux séries ont des dimensions identiques : longueur 17.860 mm, empattement 12.700 mm, et les caisses ne présentent que quelques petites différences. Les bogies de type CC présentant des difficultés de construction à cause de la présence du moteur central, deux variantes de bogies différents furent proposées, l'une sans pivot, l'autre avec pivot. Furent équipées de bogies sans pivot les 1010.01 et 02, ainsi que les 1110.05 et 11 à 30. Question transmission, on utilisa cette fois la célèbre transmission à disque de type BBC. Le poids en service variait suivant le type de bogie entre 106 et 109,8 tonnes, dont 47 tonnes pour l'équipement électrique. La puissance électrique développée par les six moteurs fut fixée à 4000 kW. L'équipement de démarrage comportait un gradateur haute tension à 28 crans.

Les 1010 avaient une vitesse maximum de 130 km/h, tandis que les 1110 étaient limitées à 110 km/h. La différence de rapport d'engrenage permettait un effort continu de 18,4 t pour les 1110, contre 15,8 t pour les 1010. La livraison des 1010 débuta en 1955 pour s'achever en 1958, tandis que les ÖBB prirent possession des 1110 entre 1956 et 1961, juste avant que ne débute la fabrication des 1042. Les 1010-1110 furent les premières locomotives autrichiennes à sortir d'usine munies du fameux "Adler" ou roue ailée stylisée. Entre 1992 et 1997, quelques machines (17) entrées en grande révision ont vu leur caisse profondément modifiée.

Les locomotives de la série 1010 furent at-

PHOTO 61-59 La 1110 018-7 modernisée, quitte la gare de Wels en juin 2002. Elle fut réformée le 1er mars 2003 à Salzburg.
Pierre HERBIET.

EN LIGNES 61



PHOTO 61-61 La 1110 518-7 à Landeck, le 30 août 1987 (+ : 01-06-2002 à Linz). Les 1110.5 étaient reconnaissables aux résistances du frein électrique sur leur toiture. J-L VDH.

tribuées au début de leur carrière aux dépôts de Wien-West et Innsbrück, tandis que les 1110 étaient attachées à Bludenz. Cinq 1010 et cinq 1110 furent mutées vers Wien-Süd lors de l'électrification du Semmering en 1959, pour y reprendre la remorque des trains lourds, jusqu'au moment de l'arrivée des nouvelles 1042 (les bogies CC ne se comportaient pas fort bien dans les courbes de 189 m situées sur cet axe). Fin des années 60, les 1010 se trouvaient à Wien-West et Salzburg, tandis que les 1110 avaient émigré vers Salzburg, Innsbrück, Bludenz et Villach. Avec la livraison des 1043 dans les années 70, les 1110 furent concentrées à Bludenz et Innsbrück, tandis que les 1010 échouèrent toutes à Salzburg. Jusqu'à la fin des années 80, les 1010 assurèrent l'essentiel du trafic marchandises sur l'axe Salzburg - Innsbrück et jusqu'à Villach. Les 1110 firent l'essentiel de leur carrière sur la ligne de l'Arlberg.

L'utilisation des machines 1110 sur les lignes à fortes pentes montra vite la nécessité d'un frein électrique, dont elles ne disposaient pas. En 1974-75, dix locomotives de la série (1110.02, 05, 16, 19, 21, 22, 24, 26, 29 et 30) furent modifiées et équipées d'un frein rhéostatique. Renumérotées dans l'ordre dans la série 1110.500, les modifications extérieures les plus marquantes étaient les deux

caissons de toiture, renfermant les résistances du frein électrique, et les deux pantos de type unijambiste au lieu du panto traditionnel. Les 1110.500 ont été domiciliées à Bludenz, jusqu'à l'interdiction des séries 1010-1110-1110.500 sur l'Arlberg, pour des raisons de poids par essieu (mauvais état des ponts métalliques). Tout au long de leur existence, les 1010-1110 montrèrent une robustesse à toute épreuve, tant du point de vue mécanique qu'électrique.

Toutes les locomotives des séries 1041, 1141, 1010 et 1110 furent livrées avec la livrée vert sapin, qui fit place dans les années 70 au "Blutorange", et "l'Adler" s'éfafa peu à peu au profit du nouveau sigle ÖBB. Les 19 locomotives au nouveau "look" portèrent une livrée rouge avec bandeau gris clair et un "masque" gris.

Le réseau autrichien est devenu méconnaissable pour celui qui le fréquentait dans les années 70 ! Les machines électriques les plus anciennes circulant actuellement sur les lignes des ÖBB datent des années 60. Ce sont les 1042 et 1042.500, dont l'effectif a déjà fondu de 63 exemplaires !! La SNCB fera bientôt figure de réseau musée avec ses 23 datant des années 50... mais qui, osons l'avouer, rendent encore de bien fiers services.

Eric VAN HOECK.



Pologne

Depuis quelques années, une vingtaine de petits autorails légers ont été mis en service sur le réseau polonais, financés par des Gouvernements régionaux et les PKP. On trouve au total neuf types différents totalisant 42 unités, auxquelles viendront s'ajouter une trentaine de nouveaux autorails. Parmi ceux-ci, on trouve 6 autorails doubles du type SA108, construits en 2003 par l'atelier ZNTK de Poznan en collaboration avec le constructeur de bus *Autosan*, et financés par le gouvernement régional de Wielkopolski. Affectés à Leszno, ils sont notamment utilisés vers Wolsztyn en remplacement de trains à vapeur. Grâce à ce matériel, les instances régionales et les PKP espèrent non seulement réduire significativement les coûts d'exploitation, mais également pouvoir rouvrir des lignes fermées.



Le 23 septembre 2003, départ de Wolsztyn de l'autorail double SA108-001 en direction de Leszno. Il y a quelques mois ce train était encore assuré en vapeur...
Pascal DUBOIS.

Etranger en bref...

ALGERIE

● Les Chemins de fer algériens (SNFT) ont signé un contrat avec un consortium réunissant Alstom, Infrarail et Baticim pour l'électrification en 25 kV de trois lignes totalisant 300 km (Alger - Thénia - Constantine et Alger - El Afroun). Le contrat d'une valeur de € 88 millions prévoit la mise sous tension en 2007. Ces lignes seront simultanément modernisées et la vitesse relevée à 160 km/h.

SUISSE

● Le 19 décembre 2003, CFF Cargo a commandé chez Siemens 18 nouvelles locomotives polytensions (15 et 25 kV alternatif, 1,5 et 3 kV continu) du type *EuroSprinter* (DB série 189). Les sept premières seront livrées avant le prochain été, les cinq suivantes pour fin 2004 et les six dernières pour l'été 2005. Le montant total de l'investissement s'élève à +/- € 49 millions. Leur puissance sera de 6400 kW sous 15 kV et 6000 kW sous 3 kV. D'une masse totale de 87 t, elles pourront circuler à 140 km/h. Numérotées dans la série Re 474, elles seront engagées sur le trafic frontalier entre la Suisse et le nord de l'Italie.

● En prévision de l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg en 2007, les CFF en collaboration avec *Trenitalia* (FS) et *Cisalpine*, ont passé commande chez Alstom de 14 trains pendulaires à grande vitesse. Le montant de la commande s'élève à € 300 millions. Chaque rame sera composée de 7 voitures, dont quatre seront motrices et

une pourvue d'un restaurant. Tritension 3 kV CC, 15 et 25 kV AC, elles disposeront d'une puissance de 5500 kW. La masse totale s'élèvera à 431 t et la capacité à 104 places A, 308 B et 18 dans le restaurant. La vitesse maximale sera limitée à 250 km/h. Elles pourront circuler en Allemagne, Suisse et Italie. Livraison prévue de février à octobre 2007.

● Le BLS a commandé chez Bombardier une seconde tranche de 10 locomotives bifréquence de la série Re 485 (voir *EN LIGNES 56* pages 24-25).

● La société *RegionAlps*, née d'un partenariat entre les CFF et les Transports de Martigny et Régions (TMR), est opérationnelle depuis le 14 décembre. Au total, 146 km de voies sont exploitées en commun dans la vallée du Rhône et vers les vallées périphériques. Le cadencement horaire, les correspondances et du nouveau matériel contribueront à améliorer l'efficacité et le confort des voyageurs.

ESPAGNE-MAROC

● Le projet de tunnel devant relier l'Espagne au Maroc prend lentement forme. Projeté depuis longtemps, cette liaison a été approuvée par les gouvernements espagnol et marocain. Long de 38 km, le tunnel reliera Punta Palomas (à l'ouest du détroit de Gibraltar) à Punta Malabata, non loin de Tanger. La longueur du tunnel sous la mer sera de 27,7 km. A cet endroit, la profondeur de la mer n'atteint "que" 300 m contre 400 à 500 m à l'endroit le plus étroit du détroit (16 km). L'état actuel du projet prévoit une possible ouverture pour 2015. Il sera accompagné par la prolongation

de la ligne à grande vitesse de Sevilla. A ce moment, Madrid ne sera plus qu'à 3 heures de Tanger ! Les prévisions du trafic annuel est de 7 à 8 millions de voyageurs. Le trafic des marchandises sera toutefois prédominant.

ALLEMAGNE

● A la fin du mois de décembre 2003, la société MWB (Mittelweserbahn) a racheté au ESG (Eisenbahn- und Sonderwagen-Betriebsgesellschaft) les *crocodiles* 1020 034 et 041. Il s'agit des deux machines (ex. E94 allemandes) qui avaient été acquises aux ÖBB en 1999. La 1020.041 sera utilisée par le MWB à l'allège des trains de marchandises sur la rampe Laufach - Heigenbrücken. La seconde machine servira, comme au ESG, de banque de pièces.

PAYS-BAS

● En rachetant les 50 % des parts que détenaient les NS, la société anglaise *Arriva* est devenue propriétaire à 100 % de *NoordNed*. Pour rappel, *NoordNed* a été créée en 1999 pour l'exploitation de 77 kilomètres de lignes autour de Leeuwarden et Groningen.

ITALIE

● Les FS ont commandé 48 locomotives monocabines supplémentaires du type E464, portant le total à 288 unités (voir *EN LIGNES 39* page 17).

● 74 BBB de la série E656 affectées au trafic des marchandises reçoivent un nouveau rapport d'engrenages afin d'augmenter leur effort au démarrage. Ces machines sont renumérotées dans la nouvelle série E655.

RECTIFICATIONS EL 60 PAGE 28 :

- dans la colonne mises en parc il y a 5309 : 14-12-03. Il faut : **5313** 14-12-03.

- dans la colonne mutations il y a :
- 184 à 198 FSD → GCR 14-12-03. Il faut : 184 à 196 : FSD → CGR 14-12-03 et **197 + 198 : FSD → CGR 15-06-03**

- 200 à 210 et 212 à 221 : FKR → CGR 14-12-03. Il faut : **15-06-03**

- 595 à 600 FSR → CGR 14-12-03, il faut : **15-06-03**

- 731 à 744 : NK → FSD 14-12-03. Il faut : 731 à 743 : NK → FSD 14-12-03 et **744 : NK → FSD 15-06-03**

LIVRAISONS

7824 : 30-01-04 FNND
7825 : 13-01-04 FNND
7826 : 20-02-04 FNND
7827 : 25-02-04 FNND
7828 : 27-02-04 FNND
7829 : 10-03-04 FNND
7830 : 17-03-04 FNND
7831 : 24-03-04 FNND
7832 : 31-03-04 FNND

ENGINS RADIÉS

6252 : 04-03-04 INF (FKR)
6302 : 01-03-04 FKR
8230 : 01-04-04 NK
8426 : 01-05-04 FKR
8429 : 01-05-04 FKR
8432 : 01-05-04 FKR
8434 : 01-05-04 FKR
8437 : 01-05-04 FKR
8443 : 01-05-04 CGR
8450 : 01-05-04 CGR
8465 : 01-05-04 CGR

ENGINS REACTIVES

6238 : 04-03-04 INF (FKR)

MUTATIONS

6238 : FNND → INF (FKR)

SORTIES DE PARC

5205 : 10-03-04
5216 : 10-03-04
5303 : 10-03-04
5305 : 10-03-04
5307 : 10-03-04
5308 : 10-03-04
5313 : 10-03-04
5401 : 10-03-04
5403 : 10-03-04
5407 : 10-03-04

SORTIES DE RÉVISION

735 : 19-12-03 M
747 : 06-02-04 M
745 : 16-02-04 M
768 : 20-02-04
1188 : 10-12-03 RI
1189 : 07-04-04 RI
2311 : 09-04-04 RG
2368 : 09-03-04 LT
2381 : 20-04-04 LC
2625 : 24-02-04 RG
2627 : 30-03-04 LT
2717 : 23-03-04 RG
2729 : 31-03-04 RG
2730 : 16-02-04 RG
2745 : 16-01-04 RG
8269 : 02-04-04 RG

VENTES

5104 : 04-2004 à Ventura (I)
5127 : 04-2004 à Ventura (I)
5133 : 04-2004 à Ventura (I)
5142 : 04-2004 à Ventura (I)

DÉMOLITIONS

2208 : 03/04-2004 FEO
2227 : 03/04-2004 FEO
2228 : 03/04-2004 FEO
2231 : 03/04-2004 FEO
2802 : 03/04-2004 FEO
5928 : 03/04-2004 FEO
5936 : 03-2004 FSR
5939 : 03-2004 FSR
5940 : 03/04-2004 FEO

5944 : 03/04-2004 FEO
6234 : 03/04-2004 FEO
6293 : 03/04-2004 FEO
7302 : 03/04-2004 FEO
7307 : 03/04-2004 FEO
7319 : 03/04-2004 FEO
7329 : 03/04-2004 FEO
8449 : 03/04-2004 FEO
8501 : 03-2004 FSR
8511 : 03-2004 FSR
8515 : 03-2004 FSR
8522 : 03-2004 FSR

ABRÉVIATIONS

FBM : Bruxelles-Midi
FCR : Charleroi-Sud
FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord
FSR : Schaarbeek
INF : Direction Infrastructure
M : modernisée
MKM : Stockem
NK : Kinkempois
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

séries 22, 23 et 25

● Bien qu'il fût prévu de réformer les dernières 22 et 25 au mois de juin de cette année, ces locomotives ont reçu un sursis supplémentaire de quelques mois. Quant aux 23, il est envisagé de les engager dès le 6 juin sur les trains IR Tournai - Charleroi.

série 28

● Le 10 mars 2004, la 2801 a été transférée de Ronet à l'abri musée d'Haine-St-Pierre. A noter que le PFT a tenté durant plusieurs années d'acquiescer la 2802; la demande a toujours été rejetée pour d'obscures raisons d'une location éventuelle à un opérateur privé (!). Finalement, la locomotive, restée à l'extérieur sans aucune protection, se trouvait dans un état tel qu'une restauration n'était plus envisageable. Elle vient d'être vendue à un ferrailleur qui la démolira prochainement.



La 2801 à son arrivée à La Louvière-Sud, le 10 mars 2004.
Dominique ALLARD.



Du 4 au 20 février, une rame de 5 voitures à deux niveaux du type M6, toujours remorqués par une locomotive de la série 15, a effectué plusieurs parcours sur la ligne 42 entre Gouvy et Rivage. Le but de ces parcours était de tester l'alimentation sous 25 kV des M6, plusieurs heures d'utilisation d'affilée. Ci-dessus, passage le long de l'Amblève dans les environs de Martinrive, en direction de Gouvy, le 20 février 2004. Ci-dessous : toujours en direction de Gouvy, arrivée du train à l'entrée de la gare de Trois-Ponts, le 12 février 2004.

Christian VANHECK.



LA PRIMA 6000 D'ALSTOM FUTURE SERIE 14 DE LA SNCB ?

Le 18 février 2004, Alstom a présenté à la presse sa toute nouvelle locomotive électrique quadricourant PRIMA 6000. Cette machine répond aux besoins de reconquérir des parts de marché du rail face à la concurrence routière. Pour cela, elle dispose de performances très élevées et des capacités nécessaires pour pouvoir circuler sur toutes les lignes européennes, quelles que soient la tension et la signalisation utilisées. Elle répond ainsi au gabarit international UIC 505.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

La PRIMA 6000 répond à des critères très stricts, comme sa disponibilité très élevée qui lui permet la plupart du temps de poursuivre le service en cas d'avarie. En cas de panne simple en traction, elle dispose toujours de 75 % d'effort et de puissance. Autre point fort, sa maintenance très réduite.

La PRIMA 6000 peut fonctionner sous les quatre grandes tensions rencontrées en Europe : courant continu 1,5 et 3 kV, courant alternatif 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz.

Sa puissance atteint 6000 kW sous 3 et 25 kV; 5600 kW sous 15 kV; et 5000 kW sous 1,5 kV. Son effort de traction au démarrage est très important : 350 kN, et sa vitesse maximale est fixée à 140 km/h. Sa masse totale de 88 t lui permet de circuler sur la plupart des lignes européennes.

Elle dispose d'un freinage électrique rhéostatique (2600 kW) et à récupération. Le freinage mécanique s'effectue par sabots en matière composite.

CAISSE

Longue de 19 520 mm, large de 2 850 mm et haute de 4 140 mm, sa caisse possède des parois constituées de tôles canelées.

Elle comporte des dispositifs de déformation étagés et d'absorption d'énergie constitués par des tampons à cartouches fusibles et des traverses de tête déformables.

La face frontale est inclinée et le pare-brise est en un seul tenant. En-dessous de celui-ci, un petit nez en polyester contient le groupe de climatisation de la cabine de conduite.

Près de chaque fenêtre, des rétroviseurs fixes sont installés, permettant la surveillance du train.

La caisse est pourvue de cinq portes extérieures. Quatre donnent l'accès direct aux cabines de conduite. La cinquième, qui est en fait un large portillon, permet un accès très aisé dans la salle des machines, de manière à faciliter la manutention des équipements.

La salle des machines est parcourue par un couloir central d'une largeur de 700 mm, facilitant grandement les opérations d'entretien. Les câblages sont disposés en-dessous du couloir.

Les équipements sont installés de part en part de ce couloir, et sont disposés par bloc : deux blocs moteurs, un bloc auxiliaire, un bloc rhéostatique, un bloc commun, un bloc pneumatique et des armoires systèmes.

Le transformateur principal est suspendu sous la caisse par liaisons élastiques. Les batteries sont placées de part et d'autre du transformateur.

BOGIES

Le châssis de bogie est constitué de caissons mécano-soudés en tôle d'acier.

PHOTO 61-10 La PRIMA 6000 sur l'ovale de 1840 m du circuit d'essai du CEF. Elle est accompagnée par la locomotive Diesel A1A A1A 68.532 louée à la SNCF. A gauche, l'ovale de 1810 m pourvu d'un troisième rail. La PRIMA 6000 sera-t-elle la future série 14 de la SNCB ? Avec la TRAX de Bombardier et l'EuroSprinter de Siemens, la concurrence sera rude. Réponse dans les prochains mois. Pierre HERBIET.



L'entraînement de la caisse est réalisé à l'aide d'une bielle sur l'extrémité du bogie.

Chaque bogie possède deux moteurs de traction suspendus par le nez, et reliés aux essieux par l'intermédiaire d'un moto-réducteur du type "Cannon Box" d'une grande simplicité.

Le diamètre des roues neuves est relativement petit : seulement 1150 mm.

CIRCUIT DE TRACTION ET AUXILIAIRE

Les quatre moteurs de traction asynchrones sont alimentés individuellement par une chaîne de traction à composants de puissance IGBT dont les modules sont refroidis à l'eau.

Chaque moteur possède son propre circuit. Ainsi, en cas de panne, seul le moteur en défaut est éliminé.

En courant alternatif, la tension captée par les pantographes est directement envoyée dans le transformateur, et ensuite converti dans des redresseurs PMCF.

En courant continu 3 kV, on alimente directement le circuit de traction de chaque moteur via des onduleurs à transistors IGBT. C'est dans cette tension que la machine possède son meilleur rendement.

En 1,5 kV, la tension est élevée à 3 kV à l'aide de deux hacheurs élévateurs entrelacés. Cette disposition à l'avantage de ne nécessiter le rajout d'aucun composant spécifique, de disposer d'une puissance totale s'élevant encore à 5000 kW, et la possibilité de freiner électriquement par récupération.

Un convertisseur auxiliaire alimenté en courant continu 1,8 à 4 kV fournit trois tensions de sorties : triphasées 400 V 50 Hz, monophasée 230 V 50 Hz, et continu 110 V (alimentant les appareils auxiliaires comme les ventilateurs et le compresseur).

La *PRIMA 6000* bénéficie des toutes dernières innovations technologiques et des standards les plus élevés en matière de transport ferroviaire, ce qui a permis de réduire considérablement l'encombrement des équipements. La première impression ressentie lors de la traversée de la salle des machines est d'ailleurs son faible encombrement.

PUPITRE DE CONDUITE

Dans chaque cabine, le pupitre de conduite occupe une position centrale. Il est entièrement informatisé sur base de deux écrans tactiles réalisant un

interface homme / machine. L'utilisation d'écrans tactiles a permis de réduire et de supprimer un grand nombre d'appareils (commutateurs, interrupteurs, boutons-poussoirs, ampèremètres, voltmètres, manomètres, etc.).

La traction et le freinage électrique sont commandés par un manipulateur unique. Deux autres manettes commandent électriquement le frein automatique et le frein direct.

Le confort du conducteur n'a pas été oublié. Outre un guide de dépannage entièrement informatisé, il dispose d'une cabine confortable et climatisée. Le niveau de bruit à l'intérieur des cabines est très faible, même à grande vitesse. La sécurité passive est très développée, avec la protection du conducteur et le maintien de l'intégralité de la structure.

Alstom a donc voulu faire simple, robuste, fonctionnel et performant. Nul doute que la concurrence avec Siemens et Bombardier sera rude pour cette catégorie d'engins.

Le PFT tient à remercier *ALSTOM* pour cette visite et en particulier Monsieur Toppet d'*ALSTOM Belgium*.

PRIMA

PRIMA est le nom d'une nouvelle gamme de locomotives conçues par *Alstom* afin de répondre aux besoins les plus récents de ses clients. Elle recouvre non seulement des engins électriques, mais également diesel-électriques, tant BoBo que CoCo, à voie normale ou autre, dotés de caractéristiques communes, mais modulables selon les besoins.

Le développement de la *PRIMA* est un reflet du contexte actuel marqué par les progrès en matière d'électronique de puissance et d'informatique, mais aussi du besoin de faciliter le franchissement des frontières afin de renforcer la compétitivité face à la route. Avec la *PRIMA*, *Alstom* s'est attaché à réduire les coûts d'acquisition et de maintenance, et à améliorer la consommation d'énergie. Une attention particulière a également été faite au niveau des matériaux utilisés pour la construction et les consommables, qui sont non polluants et recyclables.

La conception de la *PRIMA* est entièrement modulaire, et peut être comparée à un grand jeu de Lego. Le premier principe est le développement d'une architecture mécanique commune à tous les modèles.

Actuellement, la gamme électrique de la *PRIMA* existe en trois versions :

PRIMA EL 4200 B Fret : une BoBo de 4200 kW bicourant (1,5 kV CC + 25 kV AC), dont la SNCF a commandé 400 unités (série 427000 - voir *EL 46* p. 15), ainsi que 29 tritension 1,5 CC et 15 + 25 kV AC (série 437000) et une prototype tritension 1,5 + 3 kV CC et 25 kV AC (437500). Voir aussi *EL 46* p. 35.

PRIMA EL 4200 B voyageurs : il s'agit d'une version voyageurs dont la SNCF a commandé 60 unités (voir

page 11).

PRIMA EL 6000 B : la version quadricourant européenne, dont la puissance a été portée à 6000 kW.

Une version CoCo (*PRIMA EL 6000 C*) est également disponible.

De nombreuses locomotives de la gamme *PRIMA* ont déjà été livrées, non seulement à la SNCF, mais également, en version Diesel, au Sri Lanka (voir *EN LIGNES* page 25), à la Syrie, à Israël, à l'Iran, à la compagnie anglaise EWS (Class 67 - voir *EL 44* p. 20).

PHOTO 61-11 La SNCF a commandé 400 *PRIMA EL 4200 B Fret*. Ici, plusieurs 427000 au dépôt d'Avignon le 9 février 2002. Pierre HERBIET.





PHOTO 61-58

Ce genre de parallèle est aujourd'hui encore possible, mais pour combien de temps ? A droite : la 2243 en tête du train P 8511 Schaerbeek - Tournai; à gauche : la 2204 en tête du train P 8902 Schaerbeek - Oudenaarde.

*Schaerbeek, 10 mars 2004.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



Depuis le 14 décembre 2003, les trains de chaux en provenance d'Hermalle-sous-Huy 48642 Kinkempois 10.00 - Sittard 11.07 (mardi, jeudi et dimanche) et 48640 Kinkempois 11.00 - Sittard 12.05 (lundi, mercredi, vendredi et samedi), sont remorqués en double traction par une locomotives Diesel de la série 6400/6500 de Railion Nederland et une machine de la série 25.5 de la SNCB (voir EN LIGNES 60 page 29). Dans les prochaines semaines, ces trains devraient être remorqués au départ d'Hermalle-sous-Huy jusqu'à Veendam par les locomotives Diesel de la Class 66 acquises par Railion Nederland.

← PHOTO 61-12

Passage à Eijsden du 48642 le 17 février 2004 (6504 + 2556).

Pierre HERBIET.

Ci-dessous : le 48640 à Bressoux, le 1er mars 2004. Michel HANSSENS.



Locomotives Diesel

séries 52-53-54

● A la demande de TUC-Rail, en prévision des chantiers sur les L3 et L4 à partir de l'été, les 5205, 5216, 5303, 5305, 5307, 5308, 5313, 5401, 5403 et 5407 ont été mises hors parc le 10 mars 2004. Pour rappel, ces locomotives avaient été placées en parc en juin et décembre 2003. Il n'y a donc plus de 52, 53 et 54 en parc. Le projet de réactiver 10 locomotives de la série 51 pour le compte de TUC-Rail semble donc définitivement enterré...

série 77/78

● Le 31 mars 2004, le ministère néerlandais des Transports a délivré l'autorisation définitive de circulation des 7719 à 7870 sur le réseau NS. Les conditions de circulation restent les mêmes que celles décrites dans le *EN LIGNES* 58. Néanmoins, la circulation avec le long capot en avant est maintenant autorisée sur les tronçons frontaliers (jusqu'à Roosendaal, Weert et Maastricht).



PHOTO 61-13 Comme indiqué dans notre précédent numéro, plusieurs 52 et 53 sont restées actives à Stockem au-delà du 14 décembre 2003, jusque dans le courant du mois de janvier. Après le mois de janvier, seules les 5303 et 5308 étaient encore utilisées, ce pour pallier au manque de 77 et surtout leur faible puissance et adhérence par rapport aux 52-53. Le 21 janvier, un train remorqué par les 5308 et 5303 traverse la gare d'Athus.
Pierre HERBIET.

Bien que la traction du train P7486 Gouvy - Trois-Ponts incombe aux locomotives de la série 15, ce parcours est le plus souvent assuré par une 55 bleue. Plus connu sous le nom de "train des écoliers", il s'agit non seulement de l'unique train de voyageurs encore remorqué plus ou moins régulièrement par une machine Diesel, mais également de la plus courte rame circulant sur le réseau, puisque composée d'une unique voiture du type I10. Le 20 février 2004, avoir assuré le 7486, la rame retourne à vide à Gouvy, ici dans les environs de Honvelez.
Michel HANSSENS.



LES 5122 ET 5135 SONT ARRIVEES A PAOLA



PHOTO-THEME 59 Au petit dépôt FS de Lamezia T.C., les 5135 et 5122 se préparent pour leurs premiers parcours. A droite, l'autorail ALn 668-3246 (Savigliano 1980-1983 - effectif 150 : 668-3101 à 3250 - deux moteurs FIAT de 170 kW - 130 km/h). La fumée visible est celle produite par une locomotive Diesel italienne non visible sur la photo...
Patti FRANCESCO.

Comme déjà largement évoqué dans nos deux précédents *EN LIGNES*, les 5122 et 5135 ont été vendues fin 2003 à *Francesco Ventura*, une société italienne déjà propriétaire de huit locomotives ex. SNCB (cinq 60, deux 75 et une 80).

Arrivées à Torino le 4 décembre 2003, elles ne purent poursuivre leur route que le 19 janvier 2004, après l'accomplissement de formalités administratives, pour arriver à Lamezia en Calabre le 23 janvier. Ici, elles furent prises en charge par *Ventura*, et c'est par leurs

propres moyens qu'elles rejoignirent enfin Paola (à 55 km au nord de Lamezia), le 29 janvier.

La 5122 remorquait la 5135, cette dernière étant destinée à être rapidement cannibalisée.

Cette société spécialisée dans les travaux de voie et basée à Paola, occupe 1350 personnes et ne compte pas moins de 110 engins moteurs d'origines les plus diverses, et de nombreux trains et matériels de renouvellement. Elle représente la plus grosse société de tra-

voux de voie du sud de l'Italie, et oeuvre dans tout le sud du pays, principalement en Calabre, en Sicile, dans les Pouilles et jusqu'à Roma.

Les premiers contacts avec les 51 ont été très satisfaisants, au point que le personnel de *Ventura* se demande pourquoi la SNCB a bien pu se débarasser de tels engins ! Déjà, la société a décidé d'acquérir quatre autres 51 (5104, 5127, 5133 et 5142), et a entamé les démarches utiles auprès de la SNCB.

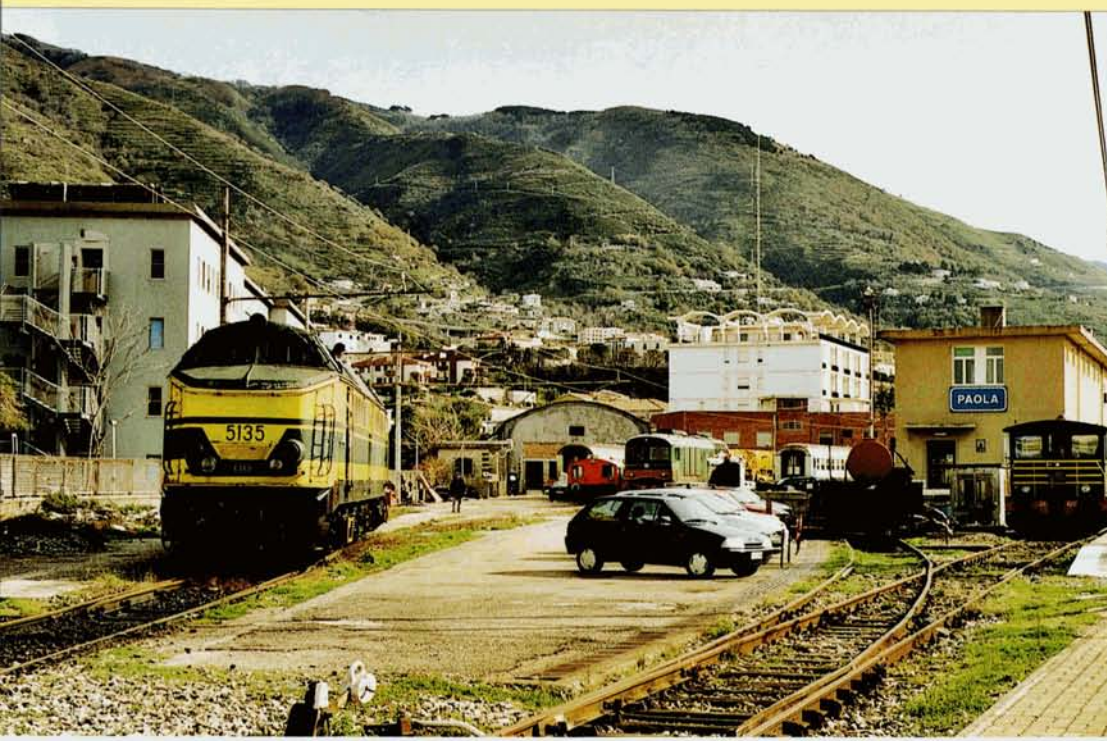


PHOTO-THEME 59
La 5135 manoeuvre dans la base de la société Ventura à Paola.
Patti FRANCESCO.

Gleisfrei, représentant quatre autres sociétés basées dans le nord de l'Italie, a également marqué son intérêt pour acquérir douze 51 (plus une pour pièces). Les machines envisagées sont : les 5107, 5109, 5110, 5111, 5118, 5132, 5154, 5170, 5172, 5175, 5182 et 5186.

Il existe donc un réel espoir pour un certain nombre de 51 de renaître pour une nouvelle vie. Pour rappel, il y a maintenant 21 ans que partait la première locomotive de la série 60 vendue en Italie, et qui sera suivie par 14 autres machines. Aujourd'hui, douze 60 sont toujours actives. La plupart d'entr'elles ont donc dépassé en Italie le nombre d'années qu'elles ont servi en Belgique !



PHOTO-THEME 59 ↗ →
Petit arrêt des 5122 et 5135 à hauteur de la gare d'Amantea, le 28 janvier 2004.

PHOTO-THEME 59 ↓
Entre Falerna et Nocera Tirinese, les deux 51 croisent une automotrice de la série ALe 803, le 28 janvier 2004.
Photos : Patti FRANSESCO.





← PHOTO-THEME 59
En gare de Lamezia T.C., les
5135 et 5122 manoeuvrent
pour se préparer à leurs pre-
miers parcours.



← A Fiumefreddo Bruzio,
en fin de journée, pas
moins de quatre locomoti-
ves belges immigrées en
Italie se côtoient : les deux
51, la 6047 et la 7502 non vi-
sible sur la photo, le 28 jan-
vier 2004.



← PHOTO-THEME 59
Sur le chemin de Paola, les
deux 51 longent la mer Tyr-
rhénienne déchaînée ce
jour-là, dans les environs de
Campora.
Photos : Patti FRANCESCO.



PHOTO-THEME 59 Alors que la 5122 manoeuvre, un express Palermo - Reggio Calabria remorqué par la E656-449 des FS, arrive à Paola, le 29 janvier 2004. Patti FRANCESCO.

PHOTO-THEME 59 En gare de Nocera Tirinese, les deux locomotives belges croisent un express tracté par la E656-001. Les E656 sont des locomotives typiquement italiennes, à deux caisses articulées sur trois bogies. Elles furent produites à 608 unités de 1975 à 1989 et sont en grande partie responsables de la disparition des séries anciennes (E321, E428 et E626). Elles développent 4200 kW, peuvent circuler à 150 km/h et pèsent 120 t. Patti FRANCESCO.



ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DE LA SERIE 55 (trains de jour)

GM01 : GMN 09.05 - **54421** ②-⑤ - 09.54 NK (① : FKGG 11.21 - **64411U** - 12.39 NK) = à vide - FHS 14.28 - **47777U** ③⑤ - 19.55 FVY - à vide
NK (① : NK - à vide - NH 14.31 - **48567U** 16.55 AACHW - à vide - GMN 18.19 - **48566U** - 19.55 NH - à vide NK)

GM02 : ②-⑤ jusqu'à 15.00 : navettes GMN ↔ AACHW (en U avec GM08)

GM03 : navettes GMN ↔ AACHW (en U avec GM03)

GM04 : GMN 07.41 - **44479** ③⑤ - 08.10 - AACHW - à vide - GMN 10.51 - **47532** ③⑤ - 12.02 FKGG - à vide - GMN - PLANTON GMN (① : NK 07.35 - **44565** - 08.42 GMN)

GM05 : - ②④ : NH 08.12 - **48642** - 08.40 NK - 09.21 - **34489** - 09.49 NH - à vide NK - à vide NH - 14.31 - **48567U** ④ - 16.55 AACHW - à vide
GMN - 18.20 - **48566U** ④ - 19.55 NH

- ③⑤ : NH 10.00 - **48640** - 10.30 NK 11.42 - **34498** - 12.09 NH à vide FHS 14.28 - **47777U** ③⑤ - 19.55 FVY - à vide NK

- ① : NH 10.01 - **48640** - 10.30 NK - à vide - NH 14.31 - **48567U** - 16.55 - AACHW - à vide - GMN 18.20 - **48566U** - 19.55 NH

GM06 : NK 11.10 - **37363U** - 12.46 FKGG 13.38 - **33762U** - 14.58 NK - à vide FL 18.30 - **95421** ②-⑤ - 18.48 NK

GM07 : ②-⑤ navettes GMN ↔ AACHW (en U avec GM03) (① : NK 08.02 - **34473** - 08.22 CHERT 09.42 - **34474** - 10.03 NK 12.35 - **44233** - 14.10 AACHW - à vide - GMN 15.44 - **44562** - 16.30 NK - à vide - NSR 18.51 - **34434** - 19.02 NK)

GM08 : ②-⑤ jusqu'à 15.00 : navettes GMN ↔ AACHW (en U avec GM02)

GM09 : NK 08.39 - **74170** ②-⑤ - 09.00 CHERT 09.42 - **34474** - 10.04 NK - à vide ②④ RBLRO 12.17 - **34494** ②④ - 13.36 FBX - à vide ②-⑤ - CHERT 16.50 - **34476** ②-⑤ - 17.10 NK - à vide LHY 19.38 - **64801** ②-⑤ - 20.17 NK

GM10 : PANTON NK

GM11 : NK 11.10 - **37363U** - 12.46 FKGG 13.38 - **33762U** - 14.58 NK

GM12 + **GM13** en U : BUDEL 11.28 - **49671U** ①-⑤ - 14.47 LILLO - à vide LKL 18.24 - **72395U** ①-⑤ - FNND 19.54 FNND

GM14 : PANTON FHS

GM15 : GMN 10.03 - **40056** ③⑤ - 11.15 FKGG - à vide FHS

GM16 : PLANTON FNND (① : FNND - à vide - WILMA 13.33 - **48828** - 15.32 FDD 16.30 - **47805** - 18.40 WILMA - à vide FNND)

GM17 : FHS 07.50 - **46692** ①②③⑤ - 08.05 FHT - 09.58 - **44537** ①-⑤ - 13.47 AACHW - à vide GMN 16.34 - **44564** ②-⑤ - 17.23 NK - 18.25 - **74172** ②-⑤ - 18.50 CHERT - à vide FBX 20.00 - **74151** ②-⑤ - 20.10 NK

GM18 : FHS 13.00 - **39360** ②-⑤ - 13.22 FKGR - à vide FKGG (① : navettes dans le zoning de Genk)

SAMEDI

GM01 + **GM18** et **GM02** + **GM08** : navettes GMN ↔ AACHW (en U)

GM04 : GMN 07.32 - **44575** - 08.00 AACHW 10.23 - **47522** - 12.28 FHS

GM05 : navettes entre NK, NSR, CHERT

GM06 : NK 07.00 - **74070** - 07.30 - NH 08.14 - **48642** 08.40 NK - à vide - LFA 10.10 - **74053** - 10.30 NK 11.10 - **37363U** - 12.46 FKGG 13.38 - **33762U** - 14.58 NK

GM07 : NK 08.39 - **74170** - 08.00 CHERT 10.24 - 10.48 NK - à vide - NGZ 12.30 - **34492** - 13.06 NK

GM09 : NK 07.36 - **44565** 08.42 GMN - à vide - AACHW 15.35 - **41500U** - 16.02 GMN

GM10 : à partir de 13.00 : navettes NK ↔ CHERT

GM11 : NK 07.00 - **64414** - 08.20 FKGG - à vide - NK 11.10 - **37363U** - 12.46 FKGG 13.38 - **33762U** - 14.58 NK

GM12 + **GM15** : PLANTON FNND et FHS

GM14 : GMN - à vide - AACHW 15.35 - **41500U** - 18.23 FHS

GM19 : FHS - à vide - FKGG 14.00 - **55746** - 16.30 FEO - à vide - FHS

DIMANCHE

GM01 + **GM08** : de 10.00 à 16.00 navettes GMN ↔ AACHW

GM02 + **GM10** : NK 11.10 - **37363U** - 12.46 FKGG 13.38 - **33762U** - 14.58 NK

GM04 : navettes NK, CHERT, RENO

GM14 + **GM15** en U : FHS 07.59 - **48561U** - 09.13 GMN 11.11 - **40054U** - 12.20 FKGG - à vide - FHS

ABREVIATIONS

AACHW : Aachen-West	LILLO : Antwerpen-Lillo
BUDEL : Budel	LKL : Antwerpen-Kiel
CHERT : Chertal	NGZ : Engis-Zoning
FBX : Bressoux	NH : Hermalle-sous-Huy
FDD : Denderleeuw	NK : Kinkempois
FHS : Hasselt	NSR : Seraing
FHT : Herentals	RBLRO : raccordement
FKGG : Genk-Goederen	Belles-Roches (entre
FKGR : Genk-Zuid- Rechteroever	Rivage et Aywaille)
FL : Liège-Guillemins	RENO : Renory
FVY : Gouvy	U : en unité multiple
GMN : Montzen	WILMA : Antwerpen- -Wilmarsdonk
LFA : Flémalle-Annexe	①②③④⑤⑥⑦ :
LHY : Huy	lundi, ... , dimanche

série 62/63

● La 6302 de Merelbeke a été mise hors exploitation le 1er mars 2004, à la suite d'une collision avec un camion survenue le 17 février sur le passage à

niveau n° 7 de la ligne industrielle 204 entre Gent-Sifferdok et Gent-Zeehaven.

● La 6252 a été mise hors exploitation le 4 mars 2004 pour masse à la généra-

trice principale. Elle est remplacée par la 6238, machine mise hors exploitation le 14 décembre 2003 et réactivée le 4 mars 2004 avec mutation d'Antwerpen-Noord vers Merelbeke.



PHOTO 61-14

De temps en temps, à l'occasion de parcours spéciaux, il est possible de voir des 55 TVM sur des lignes qu'elles ne fréquentent pas en temps normal. Ce fut le cas le 10 février 2004, lorsque la 5512 remorqua un train de mesure de télécommunication. La rame était composée de deux voitures du type K4 et de la voiture de mesure ES 00800. Le train entre ici en gare de Mol.

Kristof AVONDS.



PHOTO 61-15 Il est très rare de voir circuler les 55 TVM de jour sur la ligne 1. Le 6 mars 2004, le train de télécommunication parcourut la ligne en milieu de journée, de Schaerbeek à Wannehain et retour, encadré par les 5511 et 5501. La voiture ES 00800 est cette fois accompagnée par deux voitures du type M4 modernisées. Le train est photographié à Marcq. *Christian VANHECK.*

PHOTO 61-16 Le 17 février 2004, la 6302 a été victime d'une collision avec un camion entre Gent-Sifferdok et Gent-Zeehaven. Le jour précédent, elle assurait le train 45601 entre Sas-van-Gent et Gent-Zeehaven. Dans une dizaine de mètres, le train franchira la frontière, entre Sas-van-Gent et Zelzate. Une option pour l'achat de cette machine a été déposée par une société italienne. *Pierre HERBIET.*



A partir du 6 juin, l'utilisation des 62/63 sera limitée aux seuls dépôts dont les conducteurs n'auront pas été initiés à la conduite des 77 : Mons et Geraardsbergen. De ce fait, les roulements de ces locomotives seront réduits à 1 jour à Merelbeke (service GG08, voir *EL 59* p.29) et 3 jours à Charleroi-Sud-Quais (services ZT 01 à 03, voir *EL 59* p.29).

série 82

- Durant la nuit du 16 au 17 mars, la 8230 a été accidentée à Ronet. Au vu des dégâts, elle a été mise hors exploitation le 1er avril 2004.

- Plusieurs 82 pourraient prochainement être transférées de la Direction Train vers la Direction Infrastructure. Les premières devraient arriver à Charleroi-Sud pour remplacer les 84.

série 84

- Toutes les locomotives de la série 84 subsistantes (8426, 8429, 8432, 8434, 8437, 8443, 8450 et 8465) ont été mises hors exploitation au 1er mai 2004. Seule la 8441 affectée à la Direction M est donc encore active à l'atelier d'Antwerpen-Noord.

PHOTO 61-17 ↗ - PHOTO 61-18 →
Fin de parcours pour les 5936 et 5939, ferrillées à l'atelier de Schaerbeek dans le courant du mois de mars 2004. Pierre HERBIET et Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 61-19 ↓
Le 2 mars 2004, bel échange de traction à Sas-van-Gent aux Pays-Bas, entre la 204 366-9 de Railion Nederland et la 6244 de la SNCB. Pierre HERBIET.



Voitures

Voitures type M6

● Actuellement, près de 190 voitures à deux niveaux du type M6 sur les 210 commandées sont livrées. Depuis le 2 février 2004, des M6 sont introduites sur les IC H Schaerbeek ↔ Mouscron circulant aux heures de pointe en remplacement de voitures du type M4 (trains 1938 Schaerbeek - Mouscron et 1906 Mouscron - Schaerbeek). Depuis le 5 avril, tous les IC-I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal sont assurés, du lundi au vendredi, par des rames de M6 encadrées par deux locomotives des séries 21/27. Au total, 7 rames sont nécessaires pour assurer le service. Les automotrices du type 96 libérées de cette relation sont simplement mises à disposition. Sur la ligne 25 entre Bruxelles-Midi et Antwerpen-Centraal, il y a donc deux relations par heure assurées en M6 : les IC I et IC N.



PHOTO 61-24 En février 2004, la voiture L n° 32035 a été acheminée par route à Gilly, et posée sur une portion de voie à proximité d'un Boeing dans lequel est aménagé l'"US AIRE Café". Cette voiture, réformée en 2002, faisait partie de la rame historique de la SNCB.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Transformation d'un fourgon Dms

Le fourgon Dms 17401 (numéro UIC 51 88 95 70901-3) a été transformé en voiture de mesure pour le Département Matériel (freinage). La modification, jumelée à une révision, a été réalisée par les ateliers de wagons ou de voitures d'Oostende, de Gentbrugge, d'Antwerpen-Noord et de Forest-Midi. Un atelier a été aménagé dans un des compartiments. Sur chaque paroi latérale, une des portes à volet enroulable a été supprimée et remplacée par une fenêtre.



↑ PHOTO 61-25

Le fourgon Dms 17401 après transformation : la porte à volet roulant de droite a été supprimée et remplacée une nouvelle fenêtre. Atelier de Merelbeke, 17 mars 2004.
Simon DE RIDDER.



← PHOTO 61-26

Le fourgon Dms 17401 lors de son premier parcours d'essai réalisé le 17 mars 2004 entre Merelbeke et Dendermonde. Ici, le parcours de retour vers Merelbeke, photographié à la sortie de Dendermonde.
Simon DE RIDDER.

Divers

Augmentation des tarifs

Comme chaque année, la SNCB a procédé à une hausse de ses tarifs le 1er février dernier, de façon à lutter contre les effets de l'inflation et compenser l'augmentation des coûts de productivité. La hausse s'élève à une moyenne de 2,8 %. Simultanément, la SNCB a simplifié la gamme des prix, se traduisant par des nouveautés parmi lesquelles :

- suppression de la Carte Ligne 26 (remplacée par le billet JUMP à Bruxelles, la Key Card, la Carte Ozone ou le billet à 50 %);
- remplacement du Golden Railpass et du B-Tourrail par le Railpass;
- le billet senior (65+) passe à € 3,00;
- lors de l'achat d'un billet "Week-end" ou "Un jour à la mer / en Ardennes", une réduction de 50 % est accordée, quel que soit le nombre de voyageurs;
- la Key Card donne droit à 10 voyages au lieu de 8. Son prix est de € 10 en 2ème classe et € 15 en première classe. Son aire de validité est étendue, permettant d'accéder, au départ de toute gare belge, à la ville ou le pôle d'attraction le plus plus proche;
- la carte mensuelle de réduction (50 %) et la carte de fidélité (25 %) sont remplacées par une carte donnant 50 % de réduction sur le prix plein du billet. Son coût est de € 151,00 pour un an, et € 16,80 pour un mois;
- les réductions de 50 ou 75 % octroyées pour raisons patriotiques, sociales ou professionnelles donnent désormais lieu à une réduction de 50 % ou à la gratuité.

Par ailleurs, la proposition émanant de

Le 23 février 2004, une rame ICE 3 de la DB a été transférée par ses propres moyens d'Allemagne vers la France pour y subir une nouvelle campagne d'essai. La rame est photographiée le long de la Meuse à Marche-les-Dames.

Pierre HERBIET.



Un des derniers trains transportant des Ford Transit en provenance de Genk est transféré de Montzen à Aachen-West par la 225 027-2 de Railion (ex. DB-Cargo). C'est le 2 février que la construction des Ford Transit a cessé à l'usine Ford de Genk. Gemmenich, 30 janvier 2004.

Geert PACKET.

certaines politiques d'offrir la gratuité du train pour tous les travailleurs est entrée en vigueur le 11 février. Dans un premier temps, elle concerne les entreprises publiques (Belgacom, les fonctionnaires des ministères fédéraux,

BIAC, La Poste,), soit 210.846 personnes. En 2005, cette mesure sera étendue au secteur privé. La gratuité est prise en charge à raison de 80 % par l'employeur, tandis que les 20 % restants sont financés par l'Etat.

Des Class 66 de Railion Nederland en Belgique

Au moment où paraîtra ce numéro, la traction des trains *Opel* entre les usines d'Antwerpen et de Bochum devrait être assurée à l'aide de trois nouvelles locomotives Diesel de la Class 66 acquises par *Railion Nederland* (RN), numérotées EC 1 à 3. Ces trains étaient jusqu'alors remorqués entre Antwerpen-Oorderen et la frontière allemande par des locomotives de la série 6400/6500 de RN. Il s'agit des trains 47576 ①-⑤ Antwerpen-Oorderen, arrivée 16.30; 47577 ①-⑤ Antwerpen-Oorderen, départ 13.50; 47578 ②-⑥ Antwerpen-Oorderen, arrivée 06.29; 47579 ②-⑥ Antwerpen-Oorderen, départ 23.38. Les Class 66 devraient également reprendre à leur compte la traction des trains de chaux 48640 et 48642 entre Hermalle-sous-Huy et Veendam (voir aussi page 20).



Le 24 décembre 2003, une locomotive de la série 82 a dû secourir une machine allemande de la série 241 tombée en panne peu avant Montzen. Le train entre ici en gare de Montzen. On aperçoit au-dessus de l'image à gauche l'imposant viaduc de Moresnet. En haut à droite, on voit la superstructure servant à remplacer les tabliers du viaduc (voir EN LIGNES 55 pages 30 à 34).
Michel HANSENS.



PHOTO 61-20 →
Le 2 mars 2004, la 7361 de Merelbeke a heurté un camion sur un passage à niveau de la ligne industrielle 204 (Gent-Zeehaven - Gent-Noord), dans les environs de Gent-Sifferdok.
Pierre HERBIET.



PHOTO 61-21 ↓
Les dernières locomotives de la série 84 ont finalement été mises hors exploitation le 1er mai 2004. Le 3 mars 2004, la 8465 quittait Ransart vers Lodelinsart, en tête d'un train de travaux.
Pierre HERBIET.





PHOTO 61-22

Depuis le 5 avril 2004, en semaine, les IC-I Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal sont assurés par des rames de voitures à deux niveaux du type M6. Les automotrices rendues disponibles seront utilisées, dès le 6 juin, sur la relation IC-G Antwerpen - Oostende, afin de libérer des locomotives série 13.

Le 3 mars 2003, l'IC I 2011 Charleroi-Sud - Antwerpen-Centraal, composé des 451 et 442, vient d'arriver à Braine-l'Alleud.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

REMISE EN SERVICE DU 4510

Le 4510 hors service depuis le 15 août 2002, va être réactivé par la Direction Infrastructure et transformé, à l'atelier de Stockem, en véhicule de mesure de l'épaisseur du fil de contact des caténaires. Il sera pour ce faire équipé d'un pantographe de mesure.



Le 27 décembre 2003, le «Thalys-neige» Bruxelles-Midi - Bourg St-Maurice effectue son changement de front à Albertville en Savoie. Le train est composé des rames TGV PBA 4537 et 4532. Dominique ALLARD.

PHOTO 61-23

Certains parcours à vide d'autorails de la série 41 vers Arlon pour la vidange de leurs WC chimiques sont tracés au départ de Virton via Athus. C'est le cas des parcours suivants, lesquels circulent tous les jours (ZM = autorail du train xxxx, MZ = autorail pour le train xxxx) :

- ZM5959 : Virton 10.40 - Arlon 11.20, retour à Virton comme MZ5983 Arlon 11.40 - Virton 12.20;
- ZM5965 : Virton 16.40 - Arlon 17.20, retour à Virton comme MZ5989 Arlon 17.40 - Virton 18.20.

Le 21 janvier 2004, passage à Athus du ZM5959 vers Arlon, assuré par le 4121.

Pierre HERBIET.



Réseaux privés

ALZ

En octobre 2003, les travaux d'extension du raccordement de l'entreprise sidérurgique ALZ à Genk ont été achevés. Deux nouvelles voies de 250 m de longueur ont été construites et raccordées au faisceau existant. Le montant total de l'investissement s'élève à € 840.000 (!). Grâce à cette extension, B-Cargo peut acheminer pour ALZ quelques 500.000 tonnes de plus qu'en 2001. Annuellement, 800.000 tonnes de brames seront désormais transportées entre Genk et le laminoir de Carlam. En sens inverse, 700.000 tonnes de coils seront transportées jusqu'à Genk. Trois trains allers-retours sont prévus quotidiennement, lesquels effectuent le trajet en 4 heures. De plus, ALZ acheminera près de 300.000 tonnes de ferrailles et 100.00 tonnes de produits finis par chemin de fer.

A noter que la SNCB assure quotidiennement 9 allers-retours entre la gare de Genk-Goederen et le raccordement ALZ.



Depuis le début de l'année, le trafic BMW assuré par DLC entre Wackersdorf et Antwerpen-Berendrecht est intégralement assuré par des locomotives de la Class 66. Depuis le lancement de ce trafic le 2 avril 2002 (voir *EN LIGNES* 50 pages 54 à 57), ce parcours était scindé en trois :

- Wackersdorf - Regensburg, par une locomotive Vossloh du type G2000, puis par une G1206;
- Regensburg - Aachen-West, par la Taurus ES 64 U2 - 101;
- Aachen-West - Antwerpen-Berendrecht, par une Class 66.

Depuis le début de l'année, une Class 66 assure la traction de ce train entre Wackersdorf et Aachen-West. La G1206 louée par DLC a été rendue à Angel Trains Cargo.

Toujours depuis le début de l'année, DLC assure une série de nouveaux trains. Parmi ceux-ci, on trouve un train de coils circulant à la demande entre Axel (près de Terneuzen aux Pays-Bas) et Genk, et un train de conteneurs EWALS transportant des produits métallurgiques entre Aachen-West et Genk (train en provenance de Novara).

Depuis le 15 mars, DLC a repris à Railion Nederland la traction d'un train de conteneurs circulant 3 fois par semaine entre Antwerpen-Berendrecht et Born (Pays-Bas) via Roosendaal.



Le train de neige 13227 "Bergland Express" Schiphol - Zell a. See / St. Anton a. A. mis en marche par la société privée TTC (voir EN LIGNES 60 page 41), à Liège-Guillemins le 27 février 2004. La rame était composée de 7 voitures-couchettes, 5 voitures-lits et une voiture-restaurant.

Michel HANSSSENS.



PHOTO 61-27 Le 12 février 2004, passage à Langerbrugge sur la ligne 55 Wondelgem - Zelzate du train vide 49690 Genk - Axel. En tête : la PB18 de DLC.

Pierre HERBIET.

Le train de caisses mobiles EWALS Novara - Genk, remorqué entre Aachen-West et Genk par la PB 12 de DLC. Remersdael, 27 février 2004.

Michel HANSSSENS.



LA NOUVELLE LIGNE 55



PHOTO 61-28 Le 20 février 2004, la 6299 remorque le train de citernes 45601 Terneuzen - Buda. Le train franchit le Kluizendok, dont on aperçoit au-dessus de la locomotive une partie des murs.
Pierre HERBIET.

Nécessité par l'extension du port de Gent, le nouveau tracé de la ligne 55 reliant Gent à Zelzate sera mis en service normalement dans le courant du mois de juin. Voici un petit état des lieux.

Ce détournement de la ligne est nécessité par l'établissement d'un nouveau bassin baptisé "Kluizendok" dans le port de Gent, qui coupe perpendiculairement la ligne 55. Il est situé sur la rive gauche du canal Gent - Terneuzen, juste en face du site sidérurgique de SIDMAR.

D'une longueur approximative de 10 kilomètres, le nouveau tracé se sépare

de l'ancien à mi-chemin entre Wondelgem et Langerbrugge, juste après avoir franchi le canal de ceinture de la ville de Gent (le Ringvaart). Il se dirige alors immédiatement vers la route périphérique R4 Gent - Zelzate, pour continuer ensuite parallèlement à celle-ci jusqu'à Ertvelde. Ce tracé permet d'éviter la traversée des villages et de contourner le Kluizendok dont les installations s'étendront pratiquement jusqu'à la R4. A Ertvelde, la ligne quitte la R4 et bifurque à travers champ vers la droite pour aller rejoindre l'ancien tracé à hauteur de Rieme.

A hauteur du Kluizendok, le long de la R4, il est prévu de construire un fais-

ceau de 6 voies de garage dans la perspective d'un développement du transport par rail généré par les nouvelles entreprises qui s'y planteront. Un second faisceau de garage de 7 voies pourrait être aménagé à Doornezele, sur les terrains du nouveau zoning industriel.

La nouvelle ligne sera commandée par la gare de Zelzate, tandis que la cabine de signalisation installée dans la gare de Langerbrugge sera désaffectée.

L'ancien tracé restera toutefois maintenu entre Wondelgem et Langerbrugge pour la desserte de l'usine chimique Kronos, ainsi pour donner accès à la ligne industrielle 217 vers Evergem-Overdam établie le long du "Ringvaart".



PHOTO 61-29 Voici le fameux Kluizendok en cours de construction. Les murs des quais sont déjà établis, sauf à hauteur du passage de la ligne 55. Sur l'autre rive du canal Gent - Terneuzen, on voit les installations sidérurgique de SIDMAR.
Pierre HERBIET, 12 février 2004.

Les travaux, commencés à la mi-2002

un d'un coût approximatif de € 5,3 millions, se termineront à la fin du mois de mai, pour une mise en service prévue en juin prochain.

Au début de l'année, la nouvelle ligne était entièrement posée. Il ne restait plus qu'à mettre en place la signalisation et à terminer l'aménagement et l'équipement des passages à niveaux. A noter que l'assiette a été prévue pour une éventuelle mise à double voie entre Wondelgem et le Kluizendok, si le trafic devait un jour le justifier.

LA LIGNE 55

Isidore Dechamp obtint le 19 avril 1864 une concession pour établir une ligne de Gent à Terneuzen. Ainsi naquit la Société de Gand-Terneuzen. La ligne 55 fut ouverte au trafic le 1er avril 1869. La Société de Gand-Terneuzen cessa ses activités le 25 janvier 1930. A ce moment, la partie néerlandaise de la ligne fut reprise par le Malines - Terneuzen, tandis que la section Gent - Zelzate le fut par l'Etat belge, qui en confia l'exploitation à la SNCB.

PHOTO 61-30 Le 30 mars 2004, la 7747 en tête du train 44621 en provenance de Sasvan-Gent en direction de Gent-Zeehaven, vient de traverser le Kluizendok.
Pierre HERBIET.





↑ **PHOTO 61-31** La bifurcation de la nouvelle ligne 55 est établie juste après le pont franchissant le Ringvaart à Evergem. A gauche, l'ancien tracé. La photo est prise en direction de Gent.

Pierre HERBIET, 12 février 2004.

↖ **PHOTO 61-32** La bifurcation vue en direction de Zelzate. A gauche, le pont permet à la nouvelle ligne de franchir la ligne industrielle 217 établie le long du Ringvaart jusqu'à Evergem-Overdam. On remarquera l'assiette très généreuse prévue pour une double voie.

Pierre HERBIET, 12 février 2004.

← **PHOTO 61-33** Le nouveau tracé est en grande partie établi le long de la route périphérique R4 reliant Gent à Zelzate, ici à gauche de la ligne. La photo est prise en direction de Zelzate. A remarquer encore l'assiette prévue pour une double voie. Evergem, 23 février 2004.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



↓ **PHOTO 61-34** Le train de citernes 45601 remorqué par la 6295 traverse le Kluizendok en direction de Gent-Zeehaven. Pierre HERBIET, 12 février 2004.



PHOTO 61-35

A Ertvelde, la nouvelle section quitte la route R4 pour aller rejoindre l'ancien tracé à hauteur du village de Rieme. Voici la bifurcation vue en direction de Gent. A droite : la nouvelle ligne filant vers la R4; à gauche, l'ancien tracé vers Gent.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 61-36

Vue de la nouvelle bifurcation en direction de Zelzate, à l'entrée du village de Rieme. A droite l'ancienne ligne.

Pierre HERBIET, 12 février 2004.



PHOTO 61-37

Un train de céréales en provenance de Gent-Zeehaven à destination de Sas-van-Gent approche du Kluizendok. A cet endroit, le tracé de la ligne avait déjà été modifié en 1999 pour permettre les premiers travaux, ce qui explique le S formé par la voie.
Pierre HERBIET, 19 février 2004.



Radiations

Les premières radiations de 2004 sont intervenues au début du mois de mars, avec la mise hors exploitation de trois locomotives accidentées ou avariées.

Il s'agit d'abord de la 6302 de Merelbeke, victime d'une collision avec un camion sur un passage à niveau de la ligne 204 le 17 février 2004. La machine a été mise hors exploitation le 1er mars 2004.

La 6252 de l'INFRA (entretien Merelbeke) a été mise hors exploitation le 3

mars 2004 pour masse à sa génératrice principale. Pour la remplacer, il a été décidé de réactiver la 6238 à la même date. Celle-ci avait été mise hors exploitation le 14 décembre 2003.

Toutes les locomotives de la série 84 subsistantes (8426, 8429, 8432, 8434, 8437, 8443, 8450 et 8465) ont été mises hors exploitation au 1er mai 2004. Seule la 8441 affectée à la Direction M est donc encore active à l'atelier d'Antwerpen-Noord.

Autre réforme : celle de la 8230 de Kin-

kempois, mise hors exploitation le 1er avril 2004 à la suite d'importants dégâts subis lors d'une collision à Ronet durant la nuit du 17 au 18 mars 2004.

A partir du 6 juin prochain, les roulements des 62/63 ne comporteront plus que 3 jours à Charleroi-Sud et un à Merelbeke. La fin est donc proche...

L'utilisation des locomotives électriques des types 22 et 25 est prolongée, par manque de locomotives électriques.

7608

Origine : NS 2275

Livraison à la SNCB : 06-1995

Numérotation : 2275 NS : 04-1957 - 06-1994
7608 : 06-1995 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 06-1995 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003

PHOTO 61-38

Schaerbeek, 19 juin 2002.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7609

Origine : NS 2273

Livraison à la SNCB : 24-08-1995

Numérotation : 2273 NS : 04-1957 - 05-1994
7609 : 08-1995 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 08-1995 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003

PHOTO 61-39

Voroux, 16 mars 2001.
Pierre HERBIET.



7610

Origine : NS 2266

Livraison à la SNCB : 03-07-1995

Numérotation : 2266 NS : 01-1957 - 05-1994
7610 : 07-1995 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 07-1995 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003

PHOTO 61-40

Schaerbeek, janvier 2003.
Pierre HERBIET.



7611

Origine : NS 2244

Livraison à la SNCB : 03-07-1995

Numérotation : 2244 NS : 05-1956 - 05-1994
7611 : 07-1995 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 07-1995 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003

PHOTO 61-41 *Port d'Antwerpen, ligne 221 le long des installations ESSO, 10 avril 2000.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7612

Origine : NS 2247

Livraison à la SNCB : 24-08-1994

Numérotation : 2247 NS : 05-1956 - 08-1994
7612 : 08-1994 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 24-06-1994 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003

PHOTO 61-42 *Atelier de traction électrique de Schaerbeek, 16 août 2002.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7613

Origine : NS 2318

Livraison à la SNCB : 07-1995

Numérotation : 2318 NS : 02-1957 - 05-1994
7613 : 08-1995 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 05-1995 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003

PHOTO 61-43 *Vilvoorde, 4 juin 1999.*
Pierre HERBIET.



7614

Origine : NS 2285

Livraison à la SNCB : 24-08-1995

Numérotation : 2285 NS : 07-1957 - 01-1994
7614 : 08-1995 - 01-03-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 07-1995 - 01-03-2003

Mise hors exploitation : 01-03-2003

PHOTO 61-44 *Schaerbeek, 19 mai 1996.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



il y a 50 ans ...

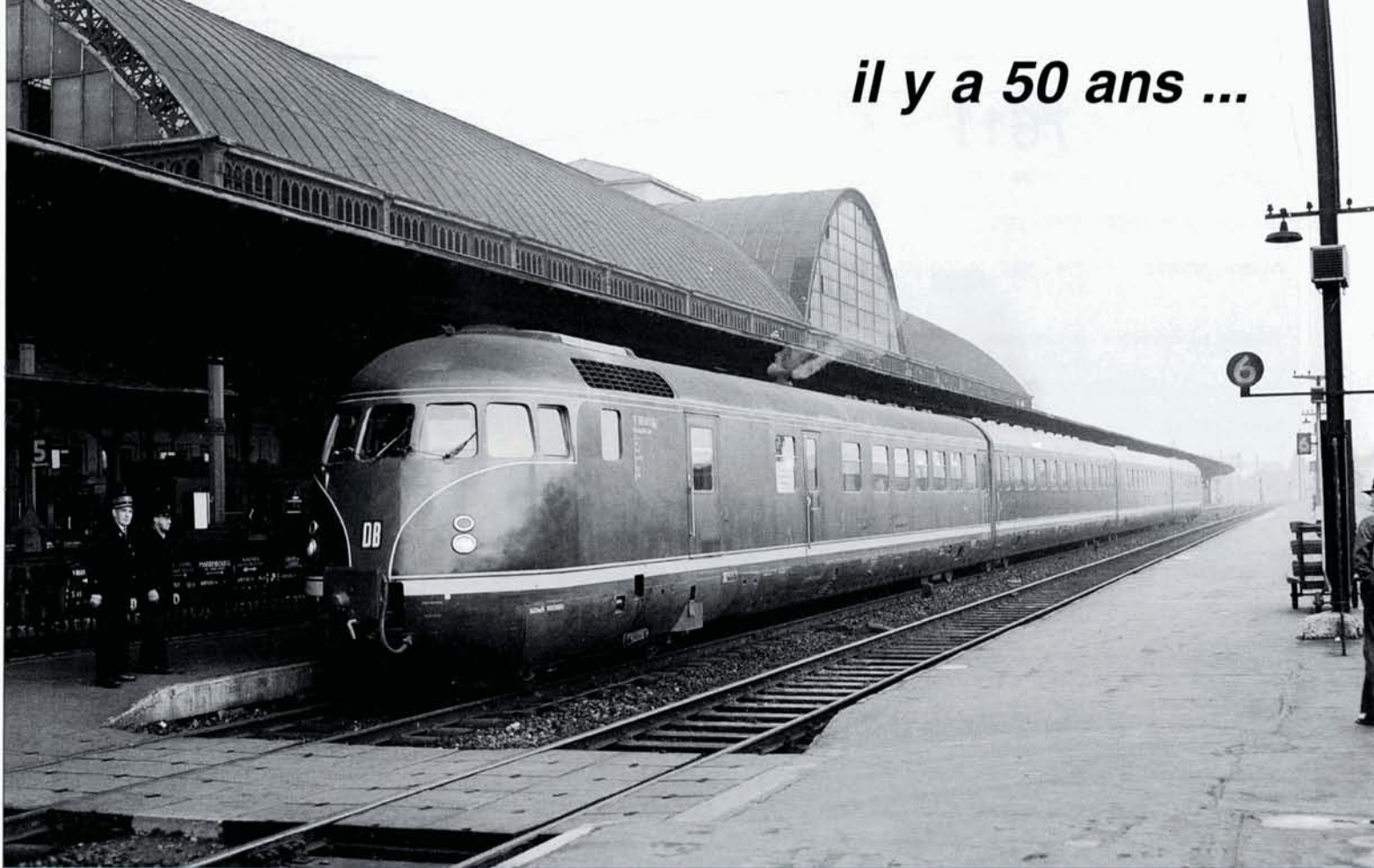


PHOTO BD-179 A partir du 23 mai 1954, certains trains internationaux rapides - les futurs TEE - furent assurés par du matériel moderne. Parmi ceux-ci, le 168/167 "Paris-Ruhr" Paris - Dortmund était assuré par une rame Diesel allemande de la série VT 08. Le 31 mai 1954, la rame VT 08 503 quittait la gare de Charleroi-Sud, à cette époque encore pourvue de sa magnifique verrière. A partir de mai 1957, ce train, devenu TEE, fut assuré par les nouvelles rames Diesel VT 11.5 de la DB. En attendant la livraison complète de la série, les VT 08 ont assuré sporadiquement ce service jusqu'au 22 décembre 1957. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO BD-180 Le 15 mai 1954, les dernières automotrices de la tranche 228.036 à 049 se trouvaient en cours d'assemblage dans les ateliers "Energie" à Marcinelle. Ici, une des cinq rames pourvues d'un équipement électrique Marelli (228.045 à 049). Bruno DEDONCKER, collection PFT.





il y a 40 ans ...

PHOTO BD-177 ↑ - PHOTO BD-178 ↓

Il y a 40 ans, La Brugeoise et Nivelles tournait à plein rendement. A cette époque, dans l'usine de Nivelles, on construisait les locomotives Diesel du type 212 (future série 62/63) et les 1800 des CFL, ainsi que les locomotives prototypes du type 126 (126.001 à 005, futures 2601 à 2605) et les machines série 2451 à 2454 du réseau Bas-Congo-Katanga (BCK). Ci-dessus, on voit une 126 prototype. La 126.001 fut livrée à la SNCB le 16 juin 1964. Derrière la 126, on voit la 1818 des CFL; au fond à gauche, la 212.144 (future 6244) et, à droite, une partie de la caisse d'une locomotive électrique du BCK. Ci-dessous : la 1818 des CFL en cours de finition. A droite, une 212 et à gauche la 212.144.

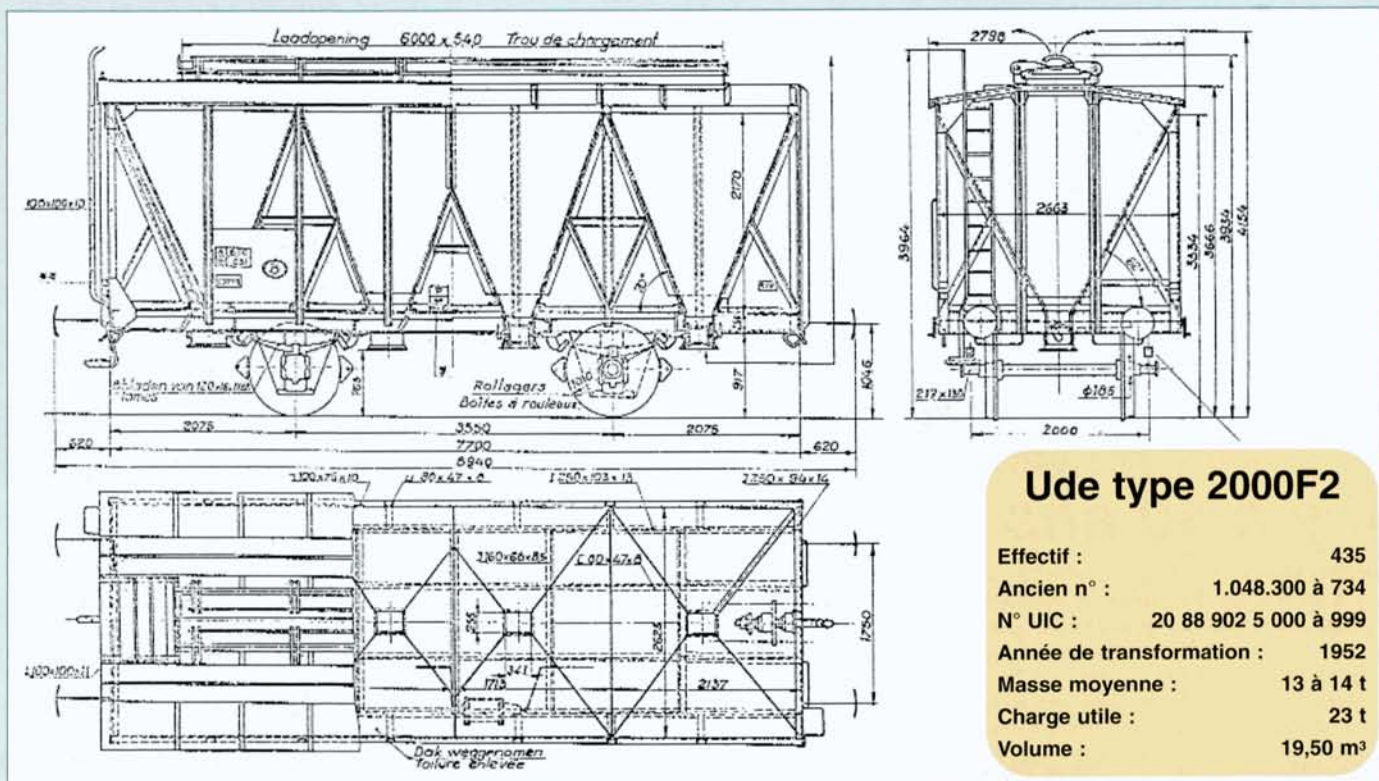
Bruno DEDONCKER, collection PFT, 11 avril 1964.



WAGON POUR TRANSPORT DE CIMENT Ude

En 1952, la SNCB entama la construction de wagons-trémies spécialement conçus pour le transport de ciment. Il ne s'agissait en réalité pas de nouveaux wagons, mais bien de la transformation de wagons fermés datant du début du siècle. Les parois en bois furent démontées, tandis que quatre trémies métalliques furent placées. La toiture fut conservée, mais on y aménagea une ouverture de 600 cm de longueur sur 54 cm de largeur pour le chargement, et on y plaça une passerelle. Pour le déchargement, les quatre trémies étaient pourvues d'un verrouillage qui permettait la vidange continue ou sac par sac. Au total, les ateliers de la SNCB transformèrent 435 wagons en 1952. Ils étaient classés dans le type 2000F2 et numérotés

entre 1.038.300 et 734 pour les wagons sans freins, et entre 1.048.300 et 734 pour ceux avec freins. Les premiers wagons modifiés ont d'abord porté les numéros 68.300 à 68.530. Lors de l'application des numéros UIC en 1964, ils reçurent les matricules compris entre 20 88 902 5 000 et 999, et furent classés dans le type Ude 2000F2. D'une masse vide de 13 à 14 tonnes, ils pouvaient transporter des charges maximales de 23 tonnes. Ils furent utilisés durant 25 ans, jusque dans les années '70, lorsque de nouveaux wagons à déchargement automatique furent mis en service. Réformés de 1976 à 1978, tous furent ferrailés au plus tard en 1984.



Ude type 2000F2	
Effectif :	435
Ancien n° :	1.048.300 à 734
N° UIC :	20 88 902 5 000 à 999
Année de transformation :	1952
Masse moyenne :	13 à 14 t
Charge utile :	23 t
Volume :	19,50 m ³

PHOTO BD-176 Le wagon 1.048.656 à Brugge le 9 mai 1960. On remarque fort bien l'ossature, surtout aux parois d'about, qui provenait de la caisse d'un wagon fermé. Ce wagon était utilisé pour le trafic de la cimenterie d'Obourg. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

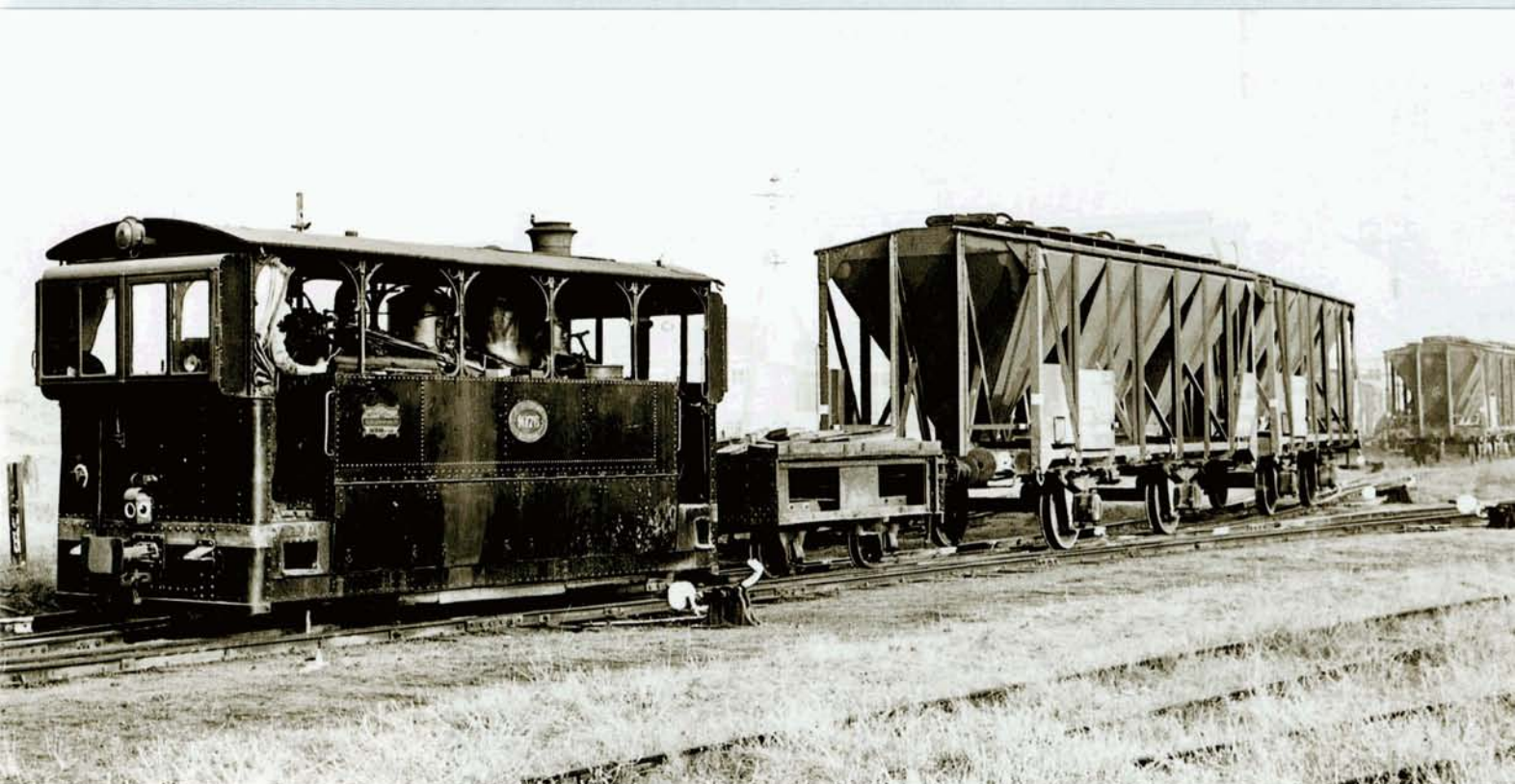




Les wagons Ude furent rapidement utilisés pour le transport diverses marchandises, comme du grain, des engrais, des matériaux pour la production de plastique, de la soude, et même du sucre et des betteraves comme en témoignent ces deux intéressants documents. Ci-dessus : deux Ude photographiés au port d'Antwerpen, utilisés pour le transport de sucre et de soude. Jan FOQUET.



Ci-dessus : la 231.103 (ex. 230.004, ex. 230.04, ex. War Department 70.218, ex. LMS 7067 - voir à ce sujet notre EN LIGNES HORS SERIE N°3 "Les locomotives types 230-231" (toujours disponible) manoeuvre à Grimde (Tienen) le 8 octobre 1964. Une rame de wagons Ude est garée sur le raccordement de la sucrerie. Ci-dessous : en 1964, l'ex. 1076 SNCV manoeuvre des Ude à la sucrerie de Wavre. On remarquera le petit wagon intercalaire utilisé entre la locomotive (à voie métrique) et les wagons (à voie normale), sur cet embranchement à trois files de rails. Cette machine, construite en 1919 par les Ateliers du Grand-Hornu, fut originellement utilisée sur la ligne Bruxelles - Ninove. Elle fut achetée par la sucrerie de Wavre le 15 septembre 1958, puis sauvegardée en 1967 par le Tramway Touristique de l'Aisne (TTA). Daniel THIELEMANS.



L'Europe à voie étroite



PHOTO 61-45 L'automotrice 420 958-1 redescend des Tratas vers Poprad. Poprad Tatry, le 30 avril 2001.

Philippe DE GIETER.

7.2 République Slovaque

Les ZSSK (Zeleznicná Spolocnost Slovakia) exploitent un réseau présentant quatre écartements différents :

- 3507 km de voie normale;
- 106 km de voie large "soviétique" (1,524 m);
- 46 km de voie métrique (1,000 m);
- 6 km de ligne à écartement de 0,760 m.

Ligne de Trenčianska

Pour relier le village de Trenčianska Teplica à la gare de Trenčianska Tepla, située sur la "dorsale slovaque" Bratislava - Košice, une courte ligne de 6 kilomètres, électrifiée en 600 V continu, a été construite en accotement, le long de la chaussée. Cette courte antenne, unique en son genre, est exploitée par les ZSSK à l'aide de trois automotrices à une caisse, construites en 1951 et nu-

mérotées dans la série 411.9 (EMU46.001 à 003 dans l'ancienne numérotation ČSD).

Inauguré le 27 juillet 1909, ce réseau était à l'époque situé en Hongrie et exploité par le THHEV (Trencsén-Hörlak Helvy Érdekű Vasút - Chemin de fer local Trencsén-Hörlak). Le but était de créer une liaison entre la ligne Pozsony (puis Bratislava) - Zsolna (puis Zilina) (ligne construite de 1873 à 1883 et ab-

sorbée en 1891 par les MÁV (Chemins de fer Hongrois) et la source thermale de Trencsénteplic (puis Trenčianska).



PHOTO 61-46

La 411 901-2, une des trois automotrices à voie de 76 cm en service sur la ligne reliant Trenčianska Teplica à la gare de Trenčianska Tepla (6 kilomètres), stationne devant le dépôt de Trenčianske Teplice, le 28 avril 2001. Ces petites automotrices à bogies (Bo'Bo') de 18,30 tonnes développent 120 kW et peuvent transporter 34 voyageurs assis à 30 km/h maximum.

Philippe DE GIETER.



PHOTO 61-47 Le 28 avril 2001, l'automotrice 411 903-8 arrive à Trencianske Tepla Obec, un des quatre points d'arrêt intermédiaires jalonnant la ligne. Gageons que cette pittoresque ligne pourra survivre à l'entrée de la Slovaquie dans l'Europe; on peut en effet craindre le pire lorsque l'on voit ce qui se passe chez nous et nos voisins...

Philippe DE GIETER.





PHOTO 61-48 Sur fond enneigé des Tatras, l'automotrice 420 958-1 assure un train entre Poprad et Starý Smokovec. La chaîne des Tatras, dont le sommet culmine à 2655 m, forme la frontière avec la Pologne. Velký Slavkov, 30 avril 2001. *Philippe DE GIETER.*

Après la Première Guerre mondiale et la création de Tchécoslovaquie, la ligne fut reprise par le *Elektrická Dráha Trenčianska Teplá-Trenčianske Teplice*, avant d'être nationalisée et absorbée au début des années 1920 par les ČSD (Chemins de fer tchèques).

Dès l'origine, la ligne était électrifiée (d'abord en 750 V, plus tard en 950 V continu) et exploitée à l'aide de trois petits trams (ACe 1 à 3) à deux essieux construits à Győr par *Magyar Vagonés Gépgyár*. En 1911, un quatrième tram (ACe 4), plus petit, vint renforcer le parc. Aux ČSD, ils furent numérotés M24.001 à 004 et utilisés jusqu'à la

mise en service des nouvelles automotrices en 1951. En 1954, trois remorques similaires aux automotrices furent livrées par *Vagonka Tatra*, mais aujourd'hui ne sont plus utilisées.

Ligne des Tatras

C'est en continuant vers l'est le long de l'axe Bratislava - Kosice jusqu'à la gare de Poprad-Tatry que l'on rejoint le réseau à voie métrique des Tatras. Il se compose de deux lignes. La première, longue de 29 km, relie Poprad-Tatry (altitude 670 m) à Štrbské Pleso (altitude 1325 m). Elle possède une antenne de 6 km reliant Starý Smokovec à Ta-

trans Lomnica. La seconde ligne, longue de 4700 m, est à crémaillère. Elle permet de relier la gare de Štrbské Pleso à celle de Štrba.

Le rôle principal de ce réseau électrifié en continu 1500 V est la desserte des stations de ski situées sur le versant slovaque de ces montagnes formant la frontière avec la Pologne.

Depuis la récente mise hors service des 18 automotrices doubles de type "Tatra" série 420.9 (ex- ČSD EMU 89.001 à 018, construites en 1967-1968), il est difficile de ne pas se croire en Suisse lorsque l'on visite cette région.



PHOTO 61-49 Arrivée à Štrbské Pleso d'un train en provenance de Štrba, assuré par l'automotrice Tatra 420 952-4. Les 18 automotrices de ce type ont été mises hors service à la livraison des nouvelles rames GTW2/6 de la série 425.9. *P. DE GIETER, 29 avril 2001.*

PHOTO 61-50

Quatorze nouvelles automotrices Stadler du type GTW 2/6 ont été mises en service en 2001 en remplacement des anciennes motrices Tatra. Les bogies et l'équipement électriques ont été construits en Suisse, les caisses et le montage en Slovaquie (ZOS Vruty). Numérotées dans la série 425.9, leur puissance s'élève à 600 kW, pour une masse de 55 t et une vitesse maximale de 80 km/h. Elles peuvent transporter 108 voyageurs assis (dont 20 sur strapontins) et 92 debout. Elles se composent de trois éléments : deux remorques-pilote à plancher surbaissé, entre lesquelles est intercalé un petit module moteur à deux essieux. Ici, la 425 951-1 à Tatranska Lomnica, le 30 avril 2001. Philippe DE GIETER.



Outre les paysages magnifiques embellis par les montagnes enneigées même tard dans l'année, le matériel roulant récemment acquis pour la desserte de la ligne Poprad-Tatry - Štrbské Pleso et son antenne Starý Smokovec - Tatranská Lomnica est identique à celui circulant sur de nombreuses lignes régionales suisses : 14 automotrices série 425.9 du type GTW 2/6 ont été construites par Stadler et ZOS Vruty

au cours des deux dernières années et assurent l'entièreté du trafic.

Pour l'entretien du réseau - il n'y a pas de trafic marchandises - les ZSSK disposent de quatre locomotives Diesel héritées des ČSD : deux 0-2-0 de 1969 (une 701.9 et une 702.9) et deux Bo'Bo' série 706.9, construites en 1985.

Arrivé à Strbske Pleso, il est possible

de rejoindre le réseau à voie normale en gare de Strba, 444 mètres plus bas, en empruntant une ligne à crémaillère (système Abt) longue de 4,7 km et également à voie métrique. Les trois automotrices doubles série 405.9 utilisées pour cette relation, bien que commandées par les ČSD en 1969 (type EMU 29.001 à 003), sont également d'origine suisse : elles ont été construites par Winterthur en 1970 !

PHOTO 61-51 Une des trois automotrices à crémaillère de la série 405.9, ici la 405 953-1, à Strbske Pleso. Cette petite antenne à crémaillère reliant Strba à Strbské Pleso fut mise en service le 12 février 1970. Ces automotrices, produites par SLM en Suisse, développent 336 kW, peuvent circuler à 30 km/h, et transporter 120 voyageurs assis. Philippe DE GIETER, 29 avril 2001.



Le réseau des Tatras : un héritage du chemin de fer «Kosice-Bohumin» (KsOD)

À la fin du siècle, ce réseau à vocation industrielle (transport de charbon en provenance de la Moravie alors autrichienne vers la Slovaquie alors hongroise, à travers les vallées des Tatras). Dès la fin du 19^{ème} siècle, le KsOD voulut augmenter ses revenus qui étaient pourtant loin d'être négligeables, en tirant parti de l'attrait touristique des contrées traversées par son réseau. Ainsi, en 1896, il construisit une ligne de montagne de 5 km de longueur à voie métrique entre Strbské Pleso (à l'époque Csorbato) et Strba (Csorba). Cette ligne à crémaillère fut desservie par deux locomotives construites par *Florisdorf*.

En 1910, une nouvelle ligne à voie métrique de 13 km fut établie au départ de Poprad Tratry (alors Poprad Felka) jusqu'à Starý Smokovec (Tatrafüred). En 1912, la ligne fut prolongée jusqu'à Starý Smokovec, tandis qu'une antenne de 15 km fut construite de Starý Smokovec jusqu'à Strbské Pleso, le terminus de la ligne à crémaillère. L'ensemble de ces lignes fut dès l'origine électrifié en 550 puis 1650 V continu et exploité à l'aide d'automotrices simples construites par *Ganz*.

Le KsOD fut absorbé au début des années 1920 par les ČSD. En 1932, la ligne à crémaillère fut fermée et démontée. Toutefois, elle renaîtra de 1968 à 1970, mais profondément transformée, électrifiée en 1500 V et avec un tracé partiellement rectifié. C'est à cette époque que les autres lignes reçurent les 18 nouvelles automotrices triples CKD-Tatra.

Réseau minier de Sokolov

Avant de quitter les voies étroites de l'ex. Tchécoslovaquie, il nous faut encore mentionner la disparition intervenue l'année passée d'un remarquable réseau minier à voie étroite à Sokolov, dans le nord-ouest de la Tchéquie. Ce réseau, à l'écartement de 90 cm et électrifié en 1500 V, desservait un gigantesque complexe de mines de lignite à ciel ouvert (*Sokolovska Uhečna a.s.*). Il comprenait 250 km de lignes à double, triple et même quadruple voie, et 200 km de lignes provisoires se déplaçant avec l'exploitation. Le trafic était assuré par une série de 262 locomotives à bogies du type 17E de *Skoda*, construites de 1957 à 1967 (440 kW, 64 t, 45 km/h).



PHOTO 61-52 ↓ Un train de lignite au crochet de la 304. Sokolov, 27 février 2003. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 61-53 ↑ Gros plan sur un train de déblais remorqué par la machine 143. À l'arrière-plan, on distingue une infime partie de la mine. Svatava, 28 mars 2003. Yves STEENEBRUGGEN.



BERTRIX

Bertrix — Les Ateliers et les Usines.

Hier



Bertrix est situé au milieu de l'axe "Athus-Meuse" (ligne 166-165 Dinant - Bertrix - Virton - Athus), à l'intersection avec la ligne en provenance de Libramont. Le rail atteignit le village de Bertrix le 20 décembre 1880, jour de la mise en service de la section Florenville - Bertrix - Gedinne. Deux ans plus tard, le 21 août 1882, était inaugurée la section Bertrix - Libramont. Dès l'origine, une petite remise fut construite à côté de la gare, à l'emplacement actuel du parking pour voitures et de la gare des bus. Avec l'énorme croissance du trafic, débuta, peu avant la première Guerre mondiale, la mise à double voie de toutes les lignes, et la modernisation de l'ensemble des installations. Ces travaux furent poursuivis par l'occupant durant la guerre. Un nouvel atelier de grande dimension fut construit à la sortie de Bertrix, en direction de Virton, et mis en service après la guerre. Aujourd'hui, il est bien difficile de s'imaginer que le premier dépôt était situé à côté de la gare. Lors de la construction du nouvel atelier, une nouvelle route fut établie parallèlement à la ligne, et des maisons furent construites. La remise fut démolie et seule subsista une cour à marchandises. La carte postale ci-dessus, prise vers 1910, montre la remise, devant laquelle stationnent, à gauche, une locomotive du type 11 (0-3-0 T) pour services locaux de voyageurs et, à droite, une machine pour trains de voyageurs du type 2 (0-3-0). La gare de Bertrix est masquée par la remise. A gauche de celle-ci, on distingue la toiture de quelques maisons faisant face à la gare. Collection François HERBIET. La photo du bas montre le site actuel. On voit la route établie à gauche. L'usine et toutes les installations de la remise ont disparu.

Jean-Luc VANDERHAEGEN, 6 juillet 2003.

Aujourd'hui



LES TRAINS-AUTOS A LA SNCB - 2e partie



PHOTO BD-181 Le 29 juin 1963, l'Auto-Couchette-Express 44 Avignon - Schaerbeek vient de traverser le point d'arrêt de Hogne, et entame la dure rampe menant à Haversin. En tête, la 123.033. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

A l'été 1964, les services vers München (INT 82/83) et Avignon (INT 141-143/140-142) sont maintenus, le nouveau service vers Narbonne (INT 146/147) se révèle un succès, avec lequel le trafic vers le sud de la France connaîtra un accroissement de près de 50 %. Le souhait de prolongement vers St. Raphaël se heurte au refus de la SNCF pour motif de travaux d'électrification; une demande de service d'hiver sera également rejetée, la

SNCF ne prévoyant pas d'accès possible à la Côte d'Azur avant mars 1965. Un compromis intervint cependant, et l'INT 45/44 inaugurerait la liaison le 25 janvier 1965 sur base bimensuelle puis hebdomadaire à partir du mois d'avril.

Le trafic vers Milano (INT 35/34) explose également (+35%), ce qui entraîne la proposition de renforcer la composition et de passer de 48 à 59 circulations pendant l'été. Certaines

restrictions seront apportées par les CFF arguant d'un manque de locomotives. En conséquence, les services au départ d'Oostende seront opérés comme suit : un premier aller-retour R1/R2 fin mars, puis R6/R7 du 4 avril au 11 octobre, complété en pleine saison R1/R2 et R4/R5 du 22 juin au 4 septembre. La composition, assurée par la SNCB, comprend : 14 à 16 wagons Le + 3 à 5 voitures WLAB + 2 voitures Bc + 1 WR.

Toujours à Hogne, passage de l'INT 45 Schaerbeek - Avignon, le 29 août 1963.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.



En 1965, un changement intervient sur l'Oostende-München qui sera opéré R4/R5 du 3 juin au 24 septembre par réutilisation de la rame Oostende-Milano. En effet, l'accroissement de trafic constaté sur cet axe ne s'est pas confirmé en 1964, ce qui a conduit à réduire le service à R6/R7 du 5 juin au 26 septembre et R1/R2 du 28 juin au 17 août. Au départ d'Oostende, on avait alors : 1 ou 2 voitures Bc(SNCB) + une WR + 2 ou 3 voitures WLAB + 7 wagons Hz auxquels on ajoutait à Schaerbeek 3 autres wagons Hz. Il n'y avait donc plus de voitures Bc de la DB sur cette liaison.

La relation Schaerbeek-Narbonne circule R5/R6 du 4 juin au 25 septembre, sa prolongation jusqu'à Perpignan n'étant pas admise par la SNCF.

Un Schaerbeek-St.-Raphaël, maintenant durablement établi, utilisera la même rame et circulera R7/R1 du 30 mai au 27 septembre, puis R6/R5, une semaine sur deux du 8 octobre à avril 1966. Le service d'hiver tant demandé est donc enfin réalisé, la rame étant

pendant cette période fournie par la SNCF.

En 1966, comme changements, on note : le Schaerbeek-Narbonne qui circule aussi R3/R1 du 27 juin au 31 août, tandis que les autres relations ne connaissent que des adaptations au calendrier. Le trafic en provenance d'Amsterdam via Bressoux comporte un service vers Narbonne (INT 141/140) R5/R1 du 27 mai au 10 octobre et un service vers St.-Raphaël (INT 139/140) R4/R2 du 26 mai au 4 octobre. Le Oostende-München change de numéro (INT 92/93 ex. 82/83).

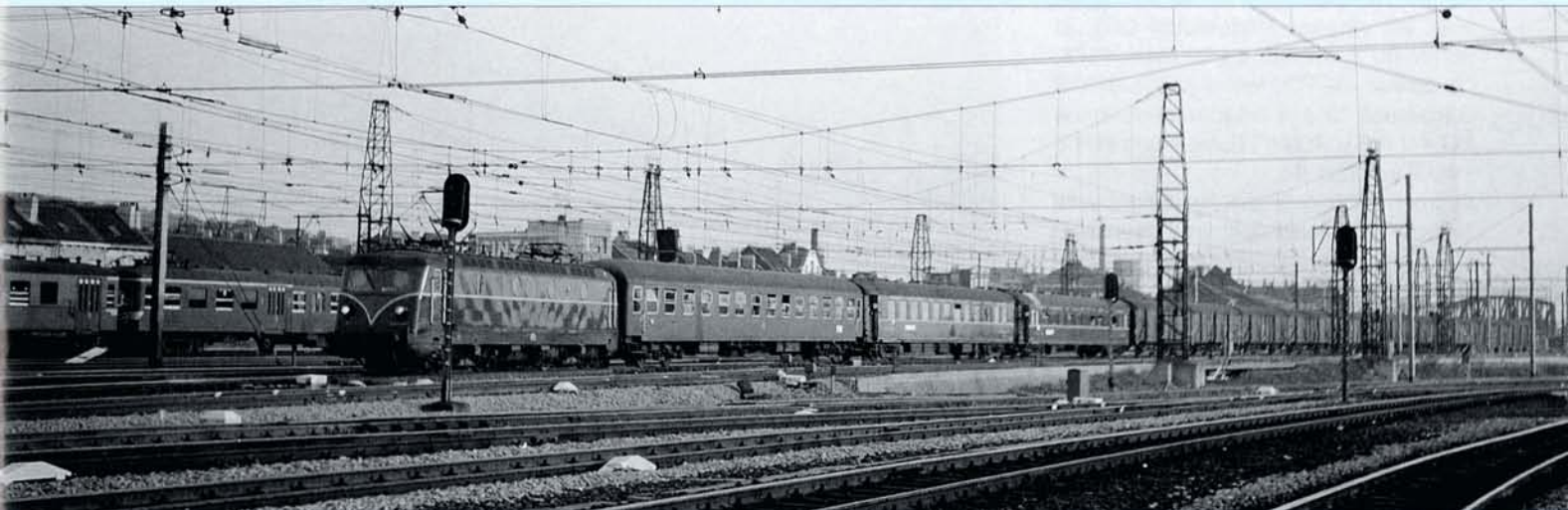
En 1967, on assiste à une renumérotation générale de toutes les relations (201/202 Amsterdam - St. Raphaël; 203/204 Amsterdam / Düsseldorf - Avignon / Narbonne; 205/206 Schaerbeek - Avignon - St. Raphaël; 208/209 Schaerbeek - Narbonne; 211/212 Oostende - Brig - Milano; 354/353 Oostende - München). En outre, la SNCB propose une liaison Oostende-Villach (INT 1062/1061) comportant des voitures Bc(SNCB) + 3 wagons porte-autos (DB).

Vers Milano, le rebroussement à Luxembourg est remplacé par un arrêt à Bettembourg après un changement de traction à Arlon. La composition "voyageurs" est maintenant de 2 voitures-couchettes Bc(SNCB) + une voiture-restaurant + 3 voitures-lits WLAB. Elle circule tout l'été R6/R7 renforcée R1/R2 du 3 juillet au 16 août.

Au départ de Schaerbeek, une rame opère jusqu'à trois rotations hebdomadaires vers le sud : INT 208/209 vers Avignon et Narbonne (R4/R3 durant les quatre mois d'été et R5/R6 du 28 juin au 30 août) et INT 205/206 vers Saint-Raphaël (R7/R1 l'été, R6/R7, l'hiver jusqu'en mai 1968).

Situation stable en 1968, le Schaerbeek - Villach (1062/1061), acheminé R7/R5 par le "Holiday Express", comporte des wagons porte-autos type Le pour Salzburg et Villach.

Le 208/209 Schaerbeek - Narbonne circule maintenant via Toulouse où il est possible de débarquer/embarquer son automobile.



Le 18 août 1959, arrivée à Bruxelles-Midi de l'Auto-Couchette-Express 82 Oostende - München. Vu sa faible composition, les voitures circulaient accompagnées des wagons porte-autos. La rame est composée d'une voiture-couchettes allemande louée à la DB, de deux voitures WLAB et de 10 wagons du type Hbckss.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.



La stabilité se retrouve en 1969, le souhait de la SNCB de prolonger le Toulouse / Narbonne vers Perpignan ayant été à nouveau refusé par la SNCF. On note par contre la suppression de la liaison au départ de Düsseldorf, dont le trafic ne transite plus en Belgique, et l'adaptation du trafic en provenance d'Amsterdam : l'INT 203/204 dessert Narbonne via Bressoux R4/R1 du 6 juin au 13 octobre, tandis que l'INT 201/202 R3/R4 dessert Avignon et St. Raphaël du 4 juin au 9 octobre.

C'est à partir de cette année que furent livrés les 50 nouveaux wagons porte-autos à bogies, communément appelés fourgons DD. Ils étaient dérivés des wagons porte-autos mis en service par la SNCF à partir de 1966. Aptes à 160 km/h et désignés dans le code lettre Sekps et le type M 3000D3, ils remplaceront progressivement les deux séries anciennes de wagons.

1970 voit une extension du nombre de relations sur l'axe Schaerbeek - Avignon/St.Raphaël :

R7/R1 du 31 mai au 27 septembre (et à partir du 28 mars 1971), R2/R3 du 23 juin au 1er septembre (limité à Avignon pour les wagons porte-autos DD), et R6/R7 du 3 octobre au 20 mars 1971. Le service R2/R3, fourni par la SNCB comprenait 3 à 4 wagons porte-autos DD + 2 à 3 voitures WLAB + une WR + 1 ou 2 voitures Bc.

Augmentation du trafic également vers Narbonne, qui connaît en saison une troisième liaison hebdomadaire : R5/R6 du 5 juin au 25 septembre et à partir du 26 mars 1971, R3/R4 du 24 juin au 2 septembre et R1/R2 du 29 juin au 31 août.

Un nouveau service est lancé à l'essai au départ de Schaerbeek vers Biarritz via Bordeaux (INT 214/215), R6/R7 du 6 juin au 27 septembre. La rame SNCB offrait la faculté d'emporter des voyageurs sans auto.

Sur l'axe Brig/Milano, les anciens wagons du type Laaeks sont remplacés par les nouveaux fourgons porte-autos DD.

Enfin, l'INT 1062/1061 Schaerbeek - Villach est prolongé de Villach à Ljubljana en Yougoslavie R6/R5 du 30 mai au 19 septembre.

En 1971, on assiste à une nouvelle renumérotation générale de tous les trains autos.

Les trafics Oostende - München (INT 1421/1420), Oostende - Brig / Milano (INT 1395/1394) et Amsterdam / Bressoux vers St.-Raphaël (INT 1481/1484) sont stables et l'offre demeure inchangée.

Par contre le trafic Amsterdam / Bres-



En mai 1963, passage à Libramont de l'Auto-Couchette-Express 45 Schaerbeek - Avignon, remorqué par la 123.038. Bruno DEDONCKER, collection PFT.



soux vers Narbonne (INT 1353-1355/1352) est en extension et justifie une troisième liaison hebdomadaire en pleine saison. L'on prévoit donc R5/R6 du 28 mai au 16 octobre, R7/R1 du 30 mai au 13 septembre et R3/R2 du 29 juin au 11 août. Le matériel est intégralement livré par la SNCF sauf les Bc Bressoux - Narbonne des R5/R6 et R7/R1 qui le sont par la SNCB. Ici aussi, l'on prévoit le remplacement des anciens wagons Laaeks par des fourgons DD dès le printemps 1972.

Les liaisons vers Biarritz (INT 1385/1383) et vers Toulouse / Narbonne (INT 1381/1384), via Quévy, sont inchangées, de même que la liaison Schaerbeek - Villach - Ljubljana (INT 13115/13114).

Rien à signaler à l'été 1972, sauf une possibilité de dédoublement de l'Oostende-Milano " lorsque la composition du train de base dépasse 70 essieux au passage à Basel ". Ce dédoublement facultatif circulait R6/R7 avec, en plus des voitures, des fourgons porte-autos DD d'Oostende et de Schaerbeek pour Brig et pour Milano.

1973 voit la suppression des tranches en provenance d'Amsterdam : les TAC en provenance des Pays-Bas ont dorénavant pour origine unique s'Hertogenbosch.

Les deux trains Schaerbeek - Saint-Raphaël emportent également des fourgons DD pour Avignon.

Avec la livraison de la seconde tranche des locomotives de la série 20, de 1977 à 1978, il était devenu plus fréquent de voir une 20 en tête des trains-autos. Le 5 juillet 1981, le Train Auto-couchettes 19275 Schaerbeek - Avignon - St-Raphaël, attend l'heure de départ à Schaerbeek.
 Guy BRIDOUX.



La DB organise un nouveau service Düsseldorf - St.Brieuc via Schaerbeek, où l'on peut ajouter 1 ou 2 fourgons porte-autos DD pour St.Brieuc. Hormis les DD ajoutés à Schaerbeek, la rame était fournie par la DB et comprenait à son arrivée chez nous : 2 à 3 Bc, une WR et 1 à 3 voitures WL (type YU) + 2 à 10 fourgons DD. Elle circulait R7/R1 du 24 juin au 3 septembre.

En 1974, plusieurs modifications sont intervenues, dont une nouvelle numérotation des trains à 5 chiffres, et la sup-

pression d'Oostende comme gare d'origine des *Auto-Couchette-Express*.

En effet, la gare d'origine de relation Oostende - Brig - Milano est reportée à Schaerbeek. De plus, le trafic de la Belgique vers l'Allemagne et au delà, a été restructuré avec comme résultat la suppression de la liaison avec München, qui était en régression constante, et un renforcement de l'*Auto-Couchette-Express* Schaerbeek - Salzburg / Villach / Ljubljana (INT 19021/19020) circulant R4/R5 du 30 mai au 27 septembre. Sa composition comprenait 1

ou 2 voitures WLAB, une voiture WR, 1 à 3 voitures Bc + 1 à 2 fourgons DD pour chacune des trois destinations. Le service Düsseldorf - St.Brieuc est reconduit.

Le trafic entre les Pays-Bas et le sud de la France subit des adaptations afin de réduire la durée des stationnements de la rame SNCF à s'Hertogenbosch et à Bressoux. En saison, le trafic vers Saint-Raphaël via Avignon circulera donc R4/R3, tandis que celui vers Narbonne roulera R5/R6, R7/R1 et R3/R4. Le roulement R5/R6 ne dessert pas Avignon.

PHOTO 61-54 Le 21 décembre 1981, le Train Auto-couchettes 19178 en provenance de Saint-Raphaël et Avignon, vient d'arriver à son terminus à Schaerbeek.
 Pierre HERBIET.



En été 1975, le service se maintient, à l'exception de la liaison vers St. Brieuc qui n'est pas reconduite. A cette époque, le trafic hors saison reste limité à la liaison Schaerbeek - Avignon - Saint-Raphaël, R6/R7 du 4 octobre au 22 mars 1976 puis R7/R1 du 29 mars au 25 mai 1976, tandis que les liaisons de Schaerbeek vers Narbonne, vers Milano ainsi que les premières circulations au départ de Bressoux sont ranimées la première semaine d'avril.

Le trafic Pays-Bas - Narbonne connaissant un succès croissant, les NS demandent que l'un des convois soit prolongé jusqu'à Port-Bou afin de donner un accès à l'Espagne à une clientèle non automobiliste. Le succès fut tel qu'à l'été 1976, non seulement deux trains étaient prolongés à Port-Bou, R5/R6 du 4 juin au 17 septembre et R7/R1 du 20 juin au 15 août mais ils étaient dédoublés : le premier limité à Narbonne, livré par la SNCF, comprenait une voiture A3B5 + 3 voitures Bc9 et un maximum de 44 wagons porte-autos du type Le, tandis que le second 2 voitures Bc10 (SNCB) + 2 à 4 voitures WLAB, une voiture WR et 5 à 6 voitures Bc9 (SNCF). Au sein du groupe de WL, il y avait toujours au moins une voiture MU et une T2.



Le 27 juillet 1981, un jour de grande affluence pour les départs, la 8069 manoeuvre des fourgons porte-autos DD en gare de Schaerbeek.
Pierre HERBIET.

En 1977, sur proposition de la SNCF, une nouvelle relation sera mise en ligne au départ de Schaerbeek vers Nantes, Auray et Quimper (INT 19430/19433). Il se composera initialement de 2 voitures Bc9, 1 voiture-lits T2 et 2 à 6 wagons porte-autos du type Le, et circulera R6/R5 du 24 juin au 10 septembre et acceptera les voyageurs sans auto.

Autre modification, la rame du Port-bou, dotée de 2 à 4 voitures Bc (DB) en lieu et place du matériel SNCF. La SNCF souhaite supprimer la voiture-restaurant "pour raison d'homogénéité" avec les autres rames desservant cette cité, mais les NS ne l'acceptent pas. Par contre la voiture-restaurant sera effectivement supprimée sur le Schaerbeek - Biarritz.

PHOTO 61-55 Le 7 décembre 1982, à la suite d'un mouvement de grève d'une partie du personnel de la SNCB, le Train Auto-couchettes 19178 Saint-Raphaël / Avignon - Schaerbeek, fut détourné par l'artère Nord-Est française jusqu'à Charleville, puis par la ligne de la Meuse jusqu'à Givet où il a été relayé par la 5203 ! Le train vient d'arriver à Schaerbeek. En cette arrière saison, la rame n'est composée que de deux voitures-lits, d'une voiture restaurant, d'une voiture-couchettes l5 et de trois fourgons porte-autos DD.
Pierre HERBIET.



Le 12 juillet 1980, en début de nuit, la 6102 transfère quatre fourgons porte-autos DD chargés de Schaerbeek à Bruxelles-Midi, où ils seront accouplés en queue du train Auto-couchettes 19430 à destination de Nantes et Auray.
Pierre HERBIET.



Au cours de ces années, les autres liaisons ne comportent que des adaptations des périodes de circulation au calendrier, voire de minimes adaptations des horaires. Il en est de même en 1978, où l'on constate cependant une baisse de trafic sur l'axe Ljubljana, entraînant la suppression de la voiture-restaurant et une période de circulation limitée à R4/R5 du 29 juin au 4 août.

En 1979, les *Auto-Couche-Express* sont rebaptisés "Trains Auto-Couchettes" (TAC).

Pour la saison d'été 1979, les NS voulaient restructurer les liaisons avec la France et y ajouter Nantes et Biarritz, mais la SNCB et la SNCF ne peuvent y donner suite immédiatement, et les décisions sont reportées à la saison d'été 1980 où l'on verra la création d'un TAC s'Hertogenbosch - Biarritz, R4/R5 du 19 juin au 22 août, une quatrième liaison des Pays-Bas vers Narbonne, R1/R2 du 30 juin au 19 août, et une extension pour l'hiver suivant des jours de circulation vers Avignon et Narbonne. La composition de base de toutes ces rames d'été était alors : 2 voitures Bc (SNCB) +

2 à 4 voitures-lits MU (NS) + 4 voitures Bc (SNCF) + 1 WR (NS) + 16 wagons porte-autos du type Le (SNCF).

A noter dans le cadre de cette réorganisation, la suppression des rames prolongées de Narbonne vers Port-Bou.

De son côté, la SNCB demande la prolongation du service R1/R2 vers Milano jusqu'à Bologna, qui est refusée par les FS pour les prestations supplémentaires que cela implique, et une " impossibilité technique de circulation dans le sens nord-sud ".
à suivre...

PHOTO 61-56 Le 19 juillet 1982, le Train Auto-couchettes 19382 Schaerbeek - Brive - Toulouse - Narbonne, emprunte la ceinture Est de Bruxelles, pour rejoindre à Halle la ligne 96 vers Quévy et la France. Uccle.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





CHINE : LE DERNIER PARADIS DE LA VAPEUR

La Chine, un état avec plus d'un milliard d'habitants et une culture exceptionnelle... Un pays rendu relativement peu connu par son régime politique et sa langue compliquée. Malgré cela, la Chine reçoit de plus en plus la visite d'amateurs venus du monde entier. La raison ? Il s'agit du dernier pays au monde où la traction à vapeur joue encore un rôle important. Mais pour combien de temps encore ? Dans nos prochaines éditions, nous vous ferons découvrir ce dernier paradis de la vapeur sur terre et nous allons faire connaissance avec la magie de ce fabuleux pays où la locomotive à vapeur fait encore partie de la vie quotidienne.

C'est au début des années '80 qu'il fut révélé que la Chine produisait toujours des locomotives à vapeur. Mais on ne le crut que le jour où des photos de locomotives sortant de l'usine de Datong furent publiées, avec en particulier les imposantes QJ (QJ signifie Qian Jin ou "progrès"). Cette

série d'énormes 1-5-1 basée sur les locomotives soviétiques du type FD21, furent construites de 1957 à 1988 à 7207 exemplaires. Cette série ne marqua pas l'arrêt de la construction de locomotives à vapeur, puisque la production de machines du type SY (1-4-1) fut poursuivie dans les ateliers

de Changchung jusqu'en 1999 ! Cette série totalisa ainsi 3024 unités. C'est donc juste avant le début du troisième millénaire qu'il fut définitivement mis fin à la construction commerciale de locomotives à vapeur. Toutefois, il est toujours possible de fabriquer une SY.



↑ PHOTO-THEME 60

Le 27 décembre 2003, les premiers rayons du soleil éclairent le passage d'un train de marchandises remorqué par les QJ 6925 et 6395 dans le col de JingPeng. La température frôle les -20°C. Voici la vapeur comme on la rêve, c'est la vapeur en Chine !

Dave HABRAKEN.

← PHOTO-THEME 60

Au dépôt de Pingdingsham, entre 08.00 et 09.00, pas moins d'une vingtaine de locomotives viennent s'approvisionner, avec en avant-plan la JS 8030. Un grand spectacle !

Dave HABRAKEN, 2 janvier 2004.

PHOTO-THEME 60 →

Dans divers complexes sidérurgiques, il est toujours fait usage de locomotives à vapeur pour les manoeuvres. C'est le cas à Handan, comme en témoigne cette photo prise le 31 décembre 2003, où l'on voit deux trains de fonte en fusion remorqués par les SY57 et 2009. Dave HABRAKEN.

↓ PHOTO-THEME 60

A moins de 30 minutes de Beijing (Pékin) se trouve le réseau à voie étroite de Dahui-chang, établi à double voie. Cette petite ligne de seulement 1500 m sert au transport de pierre entre une carrière et une cimenterie. Sur cette photo, on voit la locomotive n°3 en tête d'un train de wagonnets vides. Dave HABRAKEN.



Plusieurs réseaux touristiques américains ont ainsi déjà passé des commandes. Peut-être une bonne idée de cadeau pour les prochaines fêtes ?

Une fois que l'on sut que la construction de locomotives à vapeur se poursuivait à grande échelle, un certain nombre d'amateurs souhaitait se rendre en Chine, ce qui n'alla pas sans poser problème. Le régime chinois n'acceptait pas volontiers les touristes et, à part quelques rares voyages de groupes, il n'y avait pratiquement aucun amateur

de vapeurs qui osa se rendre sur place.

Un autre problème ardu était la barrière incontournable de la langue et de l'écriture. Acheter un billet de train, trouver un hôtel... des choses si simples qui deviennent affreusement compliquées.

Dans la seconde moitié des années '80, la visite en Chine devint quelque peu plus facile. Aussitôt, quelques amateurs s'aventurèrent dans cet immense pays. Dans les années '90, les voyages en Chine devinrent de plus en plus po-

pulaires, et les amateurs de plus en plus nombreux. Au milieu des années '90, deux facteurs allaient enfin faciliter grandement les choses. D'abord et avant tout, quelques petits bureaux de voyages à vocation ferroviaire entamèrent l'organisation de voyage de groupe à la découverte des "Dragons de feu". Second point, les informations concernant la situation de la traction à vapeur devenaient plus précises grâce à Internet, où les dernières nouvelles étaient immédiatement divulguées.



Il devenait ainsi possible de préparer de chez soi un voyage en Chine, à condition toutefois qu'un peu d'aventure ne fasse pas peur. Comme nous l'avons déjà dit, essayez d'acheter un billet de train lorsque votre vocabulaire chinois se limite à "bonjour" et "merci"...

Hélas, toutes les belles choses ont une fin. En effet, comme les visites d'amateurs se popularisaient de plus en plus, les autorités ont décidé que la traction à vapeur devait disparaître, car elle ne donne pas une image moderne de la Chine au monde extérieur. Cette décision fut encore accentuée par le fait que Péking organisera les Jeux Olympiques de 2008; tout est donc actuellement fait pour éliminer au plus vite les locomotives à vapeur, même si cette forme de traction reste, en Chine, d'un coût nettement inférieur aux autres (Diesel et électrique). En ce moment, tout laisse présager une fin probable de la traction vapeur pour le courant de 2005, ceci dans le seul but de pouvoir étaler une vitrine moderne aux yeux du monde. Pourtant, lorsque l'on s'écarte des lieux touristiques, une autre réalité nous attend : villes énormes, sales, polluées, installations des usines vétustes avec une sécurité très aléatoire. Donc, quant à savoir si la disparition des lo-

comotives à vapeur améliorera l'image du pays, on peut réellement se poser des questions... Pourtant, ne serait-il pas préférable que les autorités chinoises montrent leur véritable culture plutôt que de vouloir la cacher à tout prix ? Surtout lorsque que celle-ci n'a pas le mérite d'être cachée...

Malgré l'immensité du territoire chinois, on rencontre en réalité peu de variétés de locomotives à vapeur. Les responsables ont en effet rapidement compris que, pour être efficace, il fallait que le matériel soit standardisé, ce qui était loin d'être le cas en Europe. Actuellement, on rencontre encore en Chine trois grandes séries de locomotives à voie normale : les QJ, JS et SY. Sur les lignes à voie étroite, on trouve des machines d'origines polonaises calquées sur les célèbres Px 48 (0-4-0). Pour l'alimentation des tenders, il est fait le plus souvent, surtout dans le nord, usage d'antiques grues à vapeur. Depuis 2003, les Chemins de fer de l'Etat chinois ne comptent en principe plus aucune locomotive à vapeur à l'effectif.

Les +/- 1000 machines encore utilisées actuellement sont dans des mains privées. Cela ne veut pas dire pour autant qu'elles circulent sur des petites lignes. Prenons, par exemple, la ligne

de JiTong avec son célèbre col de Jong-Peng, qui est longue de 950 km !

Jusqu'à présent nous n'avons pas encore parlé d'un autre aspect très intéressant de la traction à vapeur en Chine : les paysages. C'est tout simplement fabuleux et grandiose. Si vous êtes intéressés de photographier des vapeurs dans des montagnes immenses ou plus simplement dans un environnement industriel, tout cela est possible. Même dans le désert, il est encore possible de photographier de la vapeur, tout comme dans les forêts tropicales du sud de la Chine au milieu des volcans. Dans nos prochaines éditions, nous vous ferons découvrir les endroits où la vapeur est encore présente afin de vous donner une idée des possibilités photographiques réalisables dans ce pays magnifique.

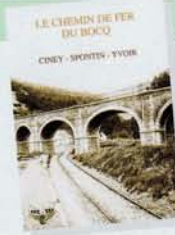
Pour ceux qui commencent à frémir d'impatience, nous vous annonçons déjà que le PFT organisera un voyage en Chine du 25 décembre 2004 au 7 janvier 2005, dans lequel la traction à vapeur aura bien sûr le rôle central. Un rendez-vous à ne pas manquer pour les amateurs de vapeur qui veulent contempler une dernière fois ce spectacle grandiose. Pour plus de renseignements, voyez la page 10.

PHOTO-THEME 60 *Sur le col de JingPeng, tous les trains font arrêt dans une gare sans nom, pour prise d'eau et graissage. La QJ 7137 et une de ses soeurs viennent de quitter la gare en direction de Haoluku. En gare, deux autres QJ attendent le départ vers la même direction, tandis que l'on aperçoit au loin un train lui aussi tracté par deux QJ, s'éloigner en sens inverse.* Dave HABRAKEN.



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
- La ligne 128 CINEY - YVOIR €16,95 150 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
- Architecture des gares (tome II) €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 €145,00 1905 g
- La gare et la Ville €119,00 850 g

En Lignes

En Lignes

- abonnement 2004 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 58 par numéro : € 7,00 260 g
- numéros 59 à 60 par numéro : € 8,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,16 550 g

En Lignes hors série

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



Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans les EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 61-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 61-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, e-mail ou fax. Date limite de commande : le 30-06-2003; date de livraison: +/- 15-09-2004. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles ! Attention, les photos du EN LIGNES 60 seront distribuées à la fin du mois de juin. 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

- Sauf indication, pochettes de 10 photos couleurs 10x15 cm (■ = en noir-blanc)
- N° 6 : Les automotrices ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
 - N° 23 : Les voitures M3 ex. SNCB en Italie € 10,00 75 g
 - N° 24 : Locos série 15 sur les lignes 125-130 € 10,00 75 g
 - N° 30 ■ 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
 - N° 55 : Locomotives série 51 (15 photos) € 15,00 105 g
 - N° 56 : Locomotives série 64 en vert "1970" € 10,00 75 g
 - N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
 - N° 58 ■ Les Trains-Autos (7 photos) € 10,00 75 g
 - N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie (voir page 2) € 10,00 75 g
 - N° 60 : Vapeur chinoises (voir pages 56-58) € 10,00 75 g

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 bicolor € 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



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 100 g	€ 1,05	€ 1,85
jusque 250 g	€ 1,50	€ 3,50
jusque 350 g	€ 1,50	€ 3,50

Cartes postales

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

Calendriers LOCO

- Années disponibles : 1979, 1980, 1982-1989, 1991-1993, 1995, 1997, 1998, 2003 : par calendrier : € 5,00 550 g
- 2004 EPUISE

Commande et frais d'envoi

jusque 500 g	€ 2,60	€ 5,90
jusque 1000 g	€ 2,60	€ 5,90
jusque 2000 g	€ 3,60	€ 11,90
jusque 3000 g	€ 5,80	€ 16,50
jusque 4000 g	€ 6,65	€ 16,50
jusque 5000 g	€ 7,50	€ 16,50

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

