

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE

N° 66 - AVRIL 2005 - € 8,50

SUISSE : 13,70 CHF

**N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, B-1200 BRUXELLES**

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium



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, bilingue français-néerlandais, retrace la nécessité de ce plan et ses conséquences.

Format :	210 x 297 mm
Nombre de pages :	216
Nombre de photos :	400
Langue :	bilingue français - néerlandais
Prix :	€ 35,00
Poids :	1250 g (frais d'envoi, voir page 67)
Communication :	IC-IR

Editorial

L'année 2005 es déjà bien entamée, et le programme que nous avons concocté est en route : quatre voyages pour les amateurs, un voyage d'été, un voyage international dans les pays baltes, vingt-quatre journées de circulation sur la ligne 128, deux bourses d'échange à Saint-Ghislain, deux journées Portes Ouvertes à l'occasion des Journées du Patrimoine... sans compter l'arrivée de la 230.084, la mise en oeuvre d'au moins deux publications, et les six numéros annuels de votre revue !

Ce programme ambitieux vise avant tout à faire progresser les buts de l'ASBL : la préservation du matériel ferroviaire ancien, son entretien, sa mise en circulation sur le réseau ferré et sa présentation au public au Musée de Saint-Ghislain.

Ces objectifs ne pourraient être atteints sans votre soutien, sur lequel nous comptons beaucoup : votre abonnement à la revue, vos soutiens financiers par le biais de la Fondation Roi Baudouin ou le compte 230.084, votre aide matérielle ou, mieux encore, votre aide manuelle... Car, de bras, comme toutes les associations de bénévoles, nous en avons besoin.

Alors, n'hésitez pas à rejoindre l'équipe des animateurs, des peintres, des rédacteurs. Il ya certainement une place pour vous !

Au fait, avez-vous remarqué le changement de nom de votre association ?

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 : toutes sortes de dessins techniques, plans de locomotives/autorails pour faire modèle en 3D et les mettre online plus tard pour une visite virtuelle. Qui m'aidera ? Spitfire@mail.be ☎ : +32.(0)498/15.70.41. Sven Breugelmans, Dageraadstraat 34, 2800 Mechelen.

CHERCHE : Régulateurs de traction canton pour train Marklin HO conventionnel. Alternatif 0-22 Vollts : appareils neufs. Qui peut m'aider à trouver ces pièces ? FAX : +32.(0)82/61.54.42.

A VENDRE : numéros 1 à 71 de la revue française "Voies Ferrées" : € 25. ☎ : +32.(0)475/95.68.93.

A VENDRE : Marklin HO 3012 NBO, 3013 TNNO, 3067 N sans boîte. Contact : 010/84.35.84 ou fa285722@skynet.be

PFT-agenda

- **Samedi 2 avril :** adieu aux 62 vertes dans la région gantoise.
- **Samedi 30 avril :** grande bourse d'échange de photos et modèles réduits au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Shop PFT, buvette et petite restauration.
- **Samedi 14 mai :** voyage avec la 5941
- **Samedi 25 juin :** voyage dans le port d'Antwerpen
- **Du 14 au 24 juillet :** grand voyage PFT dans les pays Baltes. Voir page 6 ATTENTION VOYAGE COMPLET !
- **Samedi 6 août :** voyage PFT
- **Samedi 10 et dimanche 11 septembre :** Journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 10 décembre :** bourse d'échange de maquettes et modèles réduits au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Shop PFT, buvette et petite restauration.

N'oublions pas les circulations intensives de juin à septembre sur la ligne touristique de la Vallée du Bocq ! Horaires dans notre prochain numéro et sur : www.pftsp.be / cfbocq

Rectifications

EN LIGNES 65 :

- page 14 : photo du haut : elle illustre la livraison des 4001 à 4003 et non des 4004 à 4006;
- page 22 : dans l'article sur la série 14, les 55 ATB sont autorisées aux Pays-Bas et non en Allemagne.

P.T.V.F.

La nouvelle saison du *Petit Train à Vapeur de Forest* débutera les 23 et 24 avril 2004. A cette occasion, une grande fête de la vapeur aura lieu.

Renseignements : PTVF, Chaussée de Neerstalle 323 B-1190 Bruxelles.

☎ 0032/(0)2.376.69.96.

Internet : www.ptvf.be.tf

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO. organise le 24 avril de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 48e Bourse internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens.

Renseignements : M. LEJEUNE, route de Hayen 6, 4140 Sprimont. ☎ et FAX : +32.(0)4.368.50.16 entre 18 et 19h.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Dave HABRAKEN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, ALSTOM Transport, Kristof AVONDS, Emile BECKER, William BOECKX, Henri CHAUVEHEID, Roger CRIKELAIRE, François DELHAYE, Michel DODELINGER, B. DOM, Pascal DUBOIS, P. DUMONT, Michel de ESCH, Laurent GARY, Lionel GOTAL, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Serge HOOGSTEYN, Laurent JOSEPH, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Serge MARTIN, Tomas MEYER-EPPLER, Julien Mulpas, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Guy PETTINGER, Serge PLETGEN, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, Dominique SERET, la SNCB, Christian SMITZ, Yves STEENEBRUGGEN, Mario STEFANI, Daniel THIRY, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Eddy VERVOORT.

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
✉ inform@pftsp.be
Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2005

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 36 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "ABO 2005". 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 : BE57-0011 2017 8935;
 - 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).
- si vous habitez la Belgique ou l'étranger, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte en 16 chiffres et sa validité, la somme en euros, et vous signez.

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.

Participation aux activités

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 66 - AVRIL 2005



PHOTO 66-01 : Il y a 16 ans déjà, notre 554.18 entièrement restauré réalisait sa première marche d'essai sur la ligne 106. Oisquercq, 15 avril 1989.

POSTER CENTRAL

PHOTO-THEME 65 Le 29 juillet 2004 en gare de Gouvy, rencontre de la 1503 SNCB et de la 3612 des CFL. Serge MARTIN.

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 66-03 Le 28 janvier, la 4007 des CFL vient d'arriver à Athus, en tête du RE 6911 en provenance de Luxembourg. La machine porte sur sa paroi latérale un autocollant "Présidence luxembourgeoise du Conseil de l'Union européenne 2005". Pierre HERBIET.

Le 22 décembre 2004, le train de mesures B-Telecom quitte la gare de Walcourt en direction de Couvin. Laurent JOSEPH.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial	2
Nouvelles du PFT	4
Hier - aujourd'hui	7
L'Europe à voie étroite	8
Wagon-trémie Fd 1000B1	14
Actualité étrangère	16
Histoire : les 3600 CFL	24
Actualité belge	36

<i>Statistiques</i>	36
<i>Locomotives électriques</i>	36
<i>Locomotives Diesel</i>	40
<i>Automotrices - autorails</i>	46
<i>Voitures</i>	47
<i>Actualité diverse</i>	48
<i>Sociétés privées</i>	53

Radiations	55
Chine : le dernier paradis...	58
Il y a...	64
PFT-Boutique	66



PHOTO 66-59 Le 4 janvier 2005, la 5204 fut levée à Ronet pour un échange de bogies avec la 5314.

Philippe SCHOLL.

NOUVELLES DU PFT

ACTIVITES

BROCANTE FERROVIAIRE

Le samedi 11 décembre avait lieu au Musée du Rail de Saint-Ghislain une brocante ferroviaire de fin d'année, qui deviendra sans conteste une tradition dans les prochaines années.

Pas moins de 132 mètres de tables avaient été réservées par les commerçants, artisans et amateurs de trains miniatures. Malgré la température plutôt froide, le public s'est présenté nombreux pour saisir " la bonne affaire ".

Par la même occasion, le Musée du Rail présentait sa collection de matériel, et deux engins étaient accessibles au public : la 5128 et la 26.101. Aucune locomotive par contre n'arpentait les voies de débord.

Les réseaux de trains miniatures de la section " Modélisme " ont fait le plein de curieux, et l'incontournable buvette était animée par cinq anciens employés des " Wagons-Lits ", sans affectation depuis la suppression du dernier train de nuit le 11 décembre 2003, soit un an auparavant jour pour jour...

Un grand merci à tous ces amateurs bénévoles qui oeuvrent à la sauvegarde de notre patrimoine ferroviaire et assurent les animations au Musée du Rail et dans les autres lieux d'activité du PFT, à longueur d'année.

Devant l'emblématique 1805 posent les cinq " anciens " des Wagons-Lits, sans affectation depuis décembre 2003. De gauche à droite : Laurent VAN GROENINGEN, Michel VERLINDEN, Jean-Claude GIRARD, Lieven GOETHALS et Bart POELS. Un grand merci à cette sympathique équipe !

La prochaine manifestation au Musée du Rail aura lieu le samedi 30 avril ; il s'agira d'une brocante et bourse d'échanges de trains miniatures, combinées avec une Portes Ouvertes ; le matériel préservé au Musée pourra être photographié sur les voies de service, mais ne sera pas opérationnel.





PHOTO 66-60 Une autre vue du levage de la 5204. La 5314 est couchée à droite.

Pierre HERBIET, 4 janvier 2005.

LE MATERIEL

De gros travaux d'entretien s'annoncent sur la 202.020 : le moteur Diesel laisse apparaître des traces d'échauffement anormal, et il est à craindre qu'il devra être remplacé. Les démarches sont d'ores et déjà entamées pour trouver un modèle identique et bon marché, ce qui n'est pas gagné d'avance.

Toujours dans le domaine des "Gros Nez", la 5204 que le PFT avait cédée à l'ASBL "Chemin de fer de la Moline" pour être exposée dans les Usines de Haut-le-Wastia, fait l'objet d'un accord entre les deux parties : en effet, le PFT est parvenu à échanger les deux bogies complets et en bon état de la locomotive 5314 contre ceux de la 5204, hors normes depuis longtemps. Les deux engins ont donc été levés et la 5204 se retrouve aujourd'hui sur de bonnes roues. En attendant son transfert routier vers le CFM - sans doute pas avant 2008 -, elle pourra être transférée et garée à Saint-Ghislain, en même temps que la 6003, actuellement à Sclessin, où elle aurait dû être prise en charge par *Locorem*. Pendant que les travaux de restauration se poursuivent sur les 5183, l'automotrice 082 et la locomotive de manoeuvres 9209, le travail de préparation des engins pour la saison qui va débiter est mené en parallèle, aussi bien à Schaerbeek qu'à Saint-Ghislain. Vous désirez participer aux travaux de restauration à Schaerbeek ?

Pour mener à bien les coûteux travaux de la P8, le PFT a ouvert un compte bancaire affecté uniquement aux dons destinés à la restauration de la P8 roumaine 230.084.

Des parts symboliques de € 250 sont attribuées chaque fois qu'un don de ce montant est effectué, en une ou plusieurs fois. Contrairement au fonds géré par la Fondation Roi Baudouin (voir le Musée du Rail), les dons offerts pour la 230.084 ne donnent droit à aucune attestation fiscale ni aucun droit quelconque sur la locomotive. Votre générosité a permis à ce jour de délivrer soixante-cinq certificats de € 250. Vous voulez faire un geste ? Il suffit de verser votre contribution sur le compte 035-4029004-53 du PFT. (Pour les virements venant de l'étranger, le code BIC de la banque est GEBABEBB et le numéro complet du compte (IBAN) est BE53-0354-0290-0453). Merci encore aux généreux donateurs.

Contactez Pierre Herbiet au +32.(0)475.71.20.28. Vous préférez Saint-Ghislain ? Appelez Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79.

Quant à la P8, c'est de son rapatriement en Belgique qu'il est maintenant question. Après avoir exploré plusieurs possibilités, il est presque acquis que le parcours s'effectuera par voie maritime et fluviale. A l'heure où vous lirez ces lignes, les essais en pression auront été effectués et la machine devrait être prête pour son transfert.

LA LIGNE 128

La ligne 128 devient, sans conteste, une activité phare du PFT, d'autant que 2005 sera la première saison où l'exploitation sera gérée intégralement par le PFT. L'hiver a été mis à profit pour procéder au remplacement en recherche de traverses défectueuses entre Ciney

et Braibant. Les billes de bois, âgées de près de 50 ans, ont été changées par des traverses béton que le PFT possédait depuis quelques années et qui se trouvaient stockées à Ciney. Parallèlement, la remise en état de la voie se poursuit vers Purnode, et le débroussaillage des talus est bien avancé, même au delà de Purnode vers Ciney.

Et tandis qu'on s'affaire sur les chantiers, il faut suivre les dossiers introduits auprès des différents ministères, confectionner les horaires, préparer le matériel... Un travail pour vous ?

Le travail sur la ligne 128 vous intéresse ? N'hésitez pas à contacter Alain Defechereux au +32.(0)477.98.91.23.

LE MUSEE DU RAIL

Ici aussi, le travail ne manque pas... Il faut aménager les locaux, préparer les différentes journées d'animation, ranger

les pièces détachées, etc. Actuellement, les travaux se concentrent sur l'aménagement de la boutique, qui servira également de local d'accueil. Un faux plafond doit être construit et le carrelage remplacé; il faut aussi que le décor soit agréable pour que le public soit accroché et ait envie de revenir...

Les travaux de remplacement de la toiture du bâtiment principal ont été commandés l'année dernière, mais l'entreprise ne s'est pas encore exécutée; ce travail terminé, la grande salle de l'étage pourra être aménagée en lieu d'exposition temporaire et en buvette.

Les chantiers se poursuivent aussi sur le matériel roulant. L'étanchéité des bon-

nes de lancement de la 8524 a été revue; le nettoyage des soubassements de la 9209 est terminé et la restauration de la caisse se poursuit. La réparation de la boîte Voith de la 8428 est en cours suite à une panne de transmission; le circuit de chauffage du 4506 quant à lui a nécessité le remplacement de l'une des deux pompes, avariée. Le démontage du moteur de la 202.020, comme dit ci-avant, a révélé des problèmes importants au niveau du vilebrequin, et il est peu probable qu'on la verra cette année en tête de nos trains. Les batteries de la voiture buffet, après celles de la voiture d'accompagnement, demandent de leur côté un nettoyage complet avant remplacement de l'électrolyte, travail également

en cours. Enfin, le tri des archives ainsi que leur classement a commencé.

De son côté, la section "Modélisme" poursuit la création de ses différents réseaux et vient d'hériter, grâce à la bienveillance de la société "Märklin", du réseau miniature qui se trouvait dans le musée de Treignes, géré par le CFV3V. Un bien beau cadeau que l'on ne refuse évidemment pas...

N'oubliez pas la journée du samedi 30 avril : bourse d'échange de modèles réduits ferroviaires et photos. Le PFT déploiera sa boutique, et tous les abonnés à la revue auront droit à une réduction de 10% sur les achats qu'ils y effectueront.

Le travail à Saint-Ghislain vous intéresse ? Contactez P. Scholl au +32.(0)477.26.99.79.

Le Musée du Rail et la Fondation Roi Baudouin

La *Fondation Roi Baudouin* 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 numéro de 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 boiseries extérieures. Les prochains travaux, qui auraient dû commencer en octobre, concerneront le renouvellement de la toiture du bâtiment principal.

Ceux qui sont venus nous rendre visite lors de la Bourse d'échange de décembre ont pu se rendre compte de la bonne utilisation de leurs dons.

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 Brederode, 21 à 1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, 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. Sans cette aide précieuse, il est certain que les travaux ne pourraient être menés à bien.

Du 14 au 24 juillet 2005 : grand voyage PFT en Russie, Biélorussie, Estonie, Lettonie et Lituanie



Lars LAENEN



Lars LAENEN

Du 14 au 24 juillet 2005, le PFT vous convie à un voyage exceptionnel à la découverte des chemins de fer des pays baltes (Lituanie, Lettonie et Estonie), ainsi qu'une incursion en Biélorussie et en Russie. Le voyage se déroulera entièrement à bord d'un train-hôtel qui comprendra des voitures-couchettes, restaurants et salons, qui partira de Brest. Au programme : visite de très nombreux dépôts, arrêts-photos en train, parcours sur un réseau à voie étroite, etc.

Le prix dépend du nombre de participants (minimum 20). Le prix est provisoirement fixé à € 1500 maximum. Ce prix comprend l'ensemble du programme proposé et le logement en pension complète à bord du train. En supplément, il faudra ajouter le prix du voyage entre la Belgique et Brest, et retour, celui des visas pour l'entrée en Russie et en Biélorussie, et l'assurance obligatoire.

INFOS ET INSCRIPTION : PFT -

Boîte postale 40 - 7000 MONS 1

+32.(0)2.380.72.62 ou

+32.(0)477.60.13.62



Lars LAENEN



Lars LAENEN

PROVISOIREMENT COMPLET !
(renseignez-vous)

Hier



La ligne 126 Ciney - Statte (41,4 km) fut ouverte dans son entièreté le 2 janvier 1877. Elle était exploitée par la "S.A. du Chemin de Fer Hesbaye - Condroz" et fut reprise par l'Etat Belge le 17 janvier 1900. Le service voyageurs fut supprimé le 11 novembre 1962. Aujourd'hui, seule la section Statte - Marchin est encore exploitée pour la desserte de l'usine TDM Delloye-Matthieu. L'autre partie de la ligne fut mise hors service en trois étapes : Marchin - Clavier en 1965, Clavier - Hamois en 1973, et Hamois - Ciney le 22 mars 1975. La gare de Hamois-en-Condroz, située à 8 km de Ciney, existe toujours et est transformée en restaurant baptisé "Au Petit Train". En 2002, la voiture K1 BD 28108 (réformée en 1998) fut achetée et posée sur un coupon de voie devant l'ancienne gare. La photo ci-dessus montre un train spécial organisé par le GTF en 1972, et assuré par le 4321. Un heurtoir empêche toute circulation au-delà de la gare vers Statte. Henri CHAUVEHEID. Ci-dessous, le même site photographié le 10 février. La voiture est utilisée comme restaurant et espace d'exposition. On remarquera que curieusement, la distance indiquée par les panneaux de signalisation a été réduite d'un kilomètres aussi bien vers Liège que Ciney !

Pierre HERBIET.

Aujourd'hui



L'Europe à voie étroite



PHOTO 66-05 Le 5 janvier 2004, le train 204 Isili - Monserrato assuré par l'autorail ADe 02, arrive à Settimo. Philippe DE GIETER.

8. L'ITALIE

(Philippe DE GIETER)

Nous poursuivons notre tour d'Europe à voie étroite en abordant l'Italie. Comme il subsiste encore plusieurs réseaux, nous avons scindé l'article en plusieurs parties, en commençant par la Sardaigne.

La Sardaigne est une île de 24.000 km² baignée par la Méditerranée, destination idéale pour les vacances d'été. Le paysage ferroviaire de l'île ne manque

pas de charme, grâce aux FS et FdS.

La desserte ferroviaire de la Sardaigne est assurée par les "Ferrovie del Stato", opérant une dorsale de 306 km coupant l'île en deux dans le sens de la longueur, en joignant Olbia à la capitale Cagliari. Sur cette dorsale s'embranchent quelques antennes permettant de joindre Carbonia Stato, Iglesias, Sassari et Porto-Torres, et Golfo Aranci.

Les lignes FS précitées sont toutes posées dans la plaine. Dans le but de dés-

enclaver les villes de l'île situées dans les régions au relief plus difficile, notamment Nuoro - le seul chef-lieu de province en Italie a ne pas être desservi par une ligne de chemin de fer à voie normale - un important réseau de voies étroites a été construit, totalisant 949 km en 1933.

Trois compagnies distinctes assuraient l'exploitation : le SFS (*Strade Ferrate Sarde*), le FCS (*Ferrovie Complementari della Sardegna*) et le FMS (*Ferrovie Meridionali Sarde*).



PHOTO 66-06

Arrivée en gare de Mandas de l'autorail ADe 14, assurant le train 28 Isili - Cagliari, le 3 janvier 2004. La voie sur laquelle se trouve l'autorail est la ligne Sorgono - Isili - Mandas; à droite, la ligne se dirigeant vers Arbatax.

L'ADE 14 fait partie des 20 autorails mis en service en 1957 par l'ancien réseau du FCS (ADe 01 à 20). Ces engins typiques peuvent transporter 55 voyageurs assis (15 A + 40 B), à 75 km/h. Philippe DE GIETER.

Le FMS, desservant le sud-ouest de l'île, a disparu en 1974 et, depuis 1989, l'entièreté du réseau subsistant est aux mains des FdS (*Ferrovie della Sardegna*), qui a également récupéré le matériel du FMS.

En service régulier, les FdS exploitent 210 kilomètres de ligne :

- Cagliari Piazza Repubblica - Mandas - Isili (77 km, ex. FCS);
- Macomer - Nuoro (58 km, ex. FCS);
- Sassari - Nulvi (35 km, ex. SFS);
- Sassari - Sorso (11 km, ex. SFS);
- Sassari - Alghero (30 km, ex. SFS).

Ces lignes à écartement de 95 cm sont axées sur trois gares de correspondance avec le "grand chemin de fer": Cagliari, Macomer et Sassari.

Le nombre de services varie très fort d'une ligne à l'autre : alors que vers Nulvi et Isili, le service est particulièrement peu fréquent, la section de 7 km entre Cagliari Piazza Repubblica et Monserrato, située totalement dans la zone urbanisée, est desservie par 18 aller-retours quotidiens.

En général, le service consiste en quelques trains le matin, puis une longue période sans circulations, avant un service plus conséquent à partir du milieu de l'après-midi. Ces horaires sont adaptés à la clientèle principale des FdS : les écoliers. Alors qu'en dehors des périodes scolaires, un autorail suffit amplement pour assurer le transport des quelques voyageurs, des rames tractées sont mises en ligne les jours d'école. Le dimanche, seule la ligne Sassari - Alghero est desservie.



PHOTO 66-07 La ville de Nuoro est située au centre de la Sardaigne. Le 7 janvier 2004, la locomotive LDe 605, attelée à deux antiques voitures datant de 1935, attend le départ avec le train 634 à destination de Macomer. A partir de 1959-1960, le FCS engagea sur ces lignes 15 machines Diesel numérotées LDe 600 à 614. D'une puissance de 368 kW et d'une masse de 33,8 t, elles pouvaient atteindre 70 km/h.
Philippe DE GIETER.





Arrivée à Bosa d'un train touristique en provenance de Macomer. L'unique voiture est remorquée par la LDe 607.

La ligne Mandas - Seui - Arbatax (159 km) n'est plus parcourue que par des convois touristiques. Le 26 octobre 2003, un train stationne au terminus d'Arbatax, établi près du très pittoresque port de cette localité, sur la mer Tyrrhénienne. En tête de l'unique voiture se trouve la LDe 604.

Photos : Tomas MEYER EPPER.





PHOTO 66-08 Le 9 janvier 2004, départ de Sorso du train à destination de Sassari. En tête, la LDe 503.

Philippe DE GIETER.

Afin de lutter contre la concurrence routière, les FdS ont, dans les années '90, engagé un important programme de restructuration et de modernisation. Seules 210 km de lignes jugées rentables ont été conservées, de façon à y concentrer les investissements. L'objectif principal était une augmentation de la vitesse commerciale des trains, principal point faible vis-à-vis de la concurrence routière. Dans cette optique, les alignements ont été revus pour réduire les courbes serrées, des viaducs et des talus ont été construits là où la ligne contournait la vallée... Heureusement, les gares ont gardé leur charme d'antan.

A l'exception de quelques autorails modernes, le matériel utilisé est très ancien. Le parc du FdS se compose de :

- 26 autorails diesels-électriques ADe 01 à 20 (ex. FCS) et 301 à 306 (ex. FMS) construits entre 1957 et 1959 par *Fiat*, *Stanga* et *Tibb*. Ils développent 176 kW et atteignent 75 km/h;
- 11 autorails ADm 51 à 58 construits à la même époque par *Fiat* et *Stanga* pour le SFS, mais avec une transmission mécanique (370 kW, 72 km/h);
- 8 autorails diesels-électriques modernes type M2 120R, 91 à 98, construits par *Breda* en 1995. D'une puissance de 368 kW, ils atteignent

100 km/h;

- 20 locomotives Diesel Bo'Bo' à transmission électrique, construites par *Breda* et *Tibb* en 1959, numérotées LDe 501 à 505 (ex. SFS) et LDe 601 à 615 (ex. FMS). Puissance : 368 kW; vitesse maximale : 70 km/h.

Quelques remorques, équipées de postes de conduite, permettent de réaliser des compositions à deux caisses réversibles. Les voitures utilisées pour les rames tractées datent de l'époque de la vapeur : elles ont été construites en 1935.

PHOTO 66-09

Le train 19 Cagliari - Isili est assuré par les autorails modernes 95 + 91. Settimo, 5 janvier 2004. Les 8 autorails de cette série, numérotés 91 à 98 furent mis en service en 1995. Leur puissance s'élève à 368 kW, et leur vitesse maximale est 100 km/h.

Philippe DE GIETER.





Le 22 octobre 2003, un train historique composé de la locomotive LDe 601 tractant un fourgon à deux essieux et une antique voiture en bois, longe la côte méditerranéenne peu après avoir quitté la petite ville de Bosa, sur la ligne menant à Macomer. Cette ligne n'est plus exploitée qu'à des fins touristiques.

Tomas MEYER-EPPLER.

La LDe 503 en tête d'un train typique à Calanziane, sur la ligne Nuvi - Palau.

Tomas MEYER-EPPLER.



PHOTO 66-10

Arrivée à Sassari, la seconde ville de Sardaigne, de l'autorail ADm 56 assurant le train 10 en provenance de Sorso. On remarquera l'apparition des premiers poteaux supports de caténaires en vue de l'électrification de la ligne vers Sorso dans le cadre de la création du "Métro de Sassari".

Les ADm 51 à 61 furent mis en service en 1957 sur le réseau du SFS. Ils étaient identiques aux ADE 01 à 20 du FCS, mais équipés d'une transmission mécanique au lieu d'une transmission électrique.

*Philippe DE GIETER,
9 janvier 2004.*



Le dernier service marchandises, consistant en des wagons a voie normale posés sur trucks et circulant entre Macomer et Nuoro, a été supprimé en 2003.

Si, en service régulier, les FdS n'exploitent que 210 km de lignes, pendant l'été, leur réseau s'allonge de 404 kilomètres ! Les lignes non modernisées et fermées lors de la restructuration, sont alors utilisées pour des parcours touristiques, services pour lesquels la vitesse n'a pas d'importance...

Il Trenino Verde della Sardegna circule au départ de Sassari vers Palau-Marina

(151 km), relie Macomer à Bosa Marina (46 km), Mandas à Arbatax (159 km) et Isili à Sorgono (83 km), empruntant des lignes aux tracés spectaculaires. En 2002, 84.000 voyageurs ont été transportés.

Pendant les mois d'été, ces trains touristiques sont assurés en traction Diesel, en raison des risques d'incendie. Entre novembre et mars, des trains spéciaux en traction vapeur peuvent être organisés. Trois locomotives sont disponibles pour ces trains :

- la 1-3-0 T n° 5 (Breda 1930), ex. SFS;
- la 1-3-1 T n° 400 (OM 1931) ex. FCS;
- la 1-3-0 T n° 43 (SLM 1894) ex. FCS.

Métro de Sassari

La ligne Sassari - Sorso subit actuellement une modernisation importante dans le cadre de la création du "Métro de Sassari". Comme sur les autres lignes du réseau FdS, le tracé a été rectifié pour accroître la vitesse mais, en plus, la ligne est en cours de mise à double voie et sera électrifiée. A Sassari, la ligne sera prolongée en ville, au-delà de la gare, jusqu'à Tratta Emiciclo Garibaldi.

Philippe DE GIETER.

PHOTO 66-11 *Les trois réseaux regroupés dans le FdS n'étant pas connectés, trois dépôts abritent le matériel : Sassari, Macomer et Monseratto. Ici, la remise de Sassari, devant laquelle trois locomotives LDe attendent leur prochaine sortie. Les LDe 500 à 504 sont originaires du SFS et sont identiques aux LDe 600 du FCS.*

Philippe DE GIETER, 9 janvier 2004.



WAGON-TREMIE TYPE 1000B1 Fd

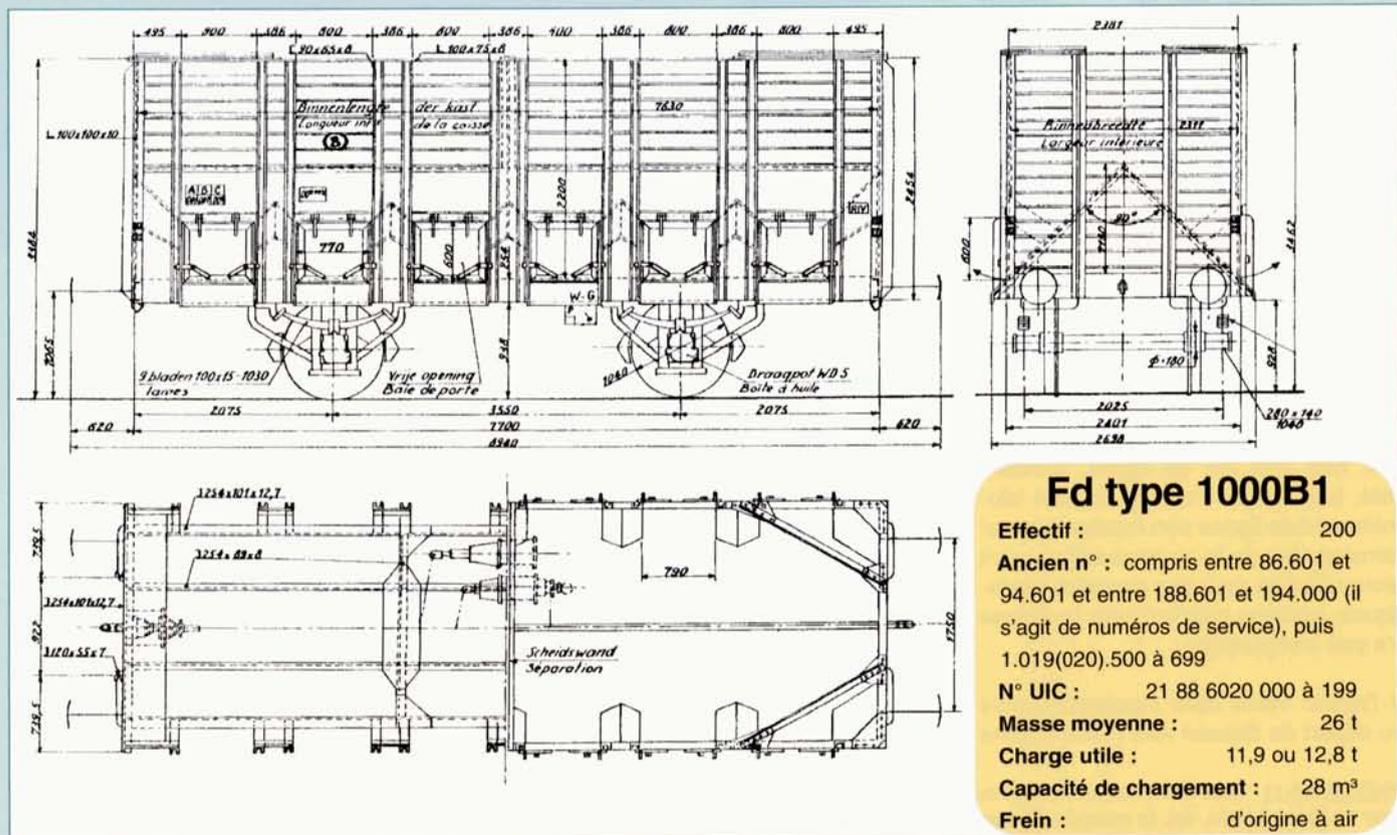
Après la Première Guerre Mondiale, l'Etat belge modifia 200 wagons-trémies hérités du *War Department* anglais et datant de 1900, en wagons-trémies pour le transport de charbon. La caisse était en bois et un dos d'âne longitudinal en acier était installé dans la caisse. Ils se répartissaient en deux séries : 100 wagons équipés de 2 x 6 clapets rotatifs, et 100 wagons équipés de 2 x 6 battants mobiles.

Ils étaient principalement utilisés par l'Etat Belge, puis par la SNCB, pour approvisionner les parcs à charbon des dépôts de locomotives.

En 1960, ils furent numérotés dans la série 1.020.500 à 699 ou 1.019.500 à 699, suivant qu'ils étaient ou non équipés d'un frein, et classés dans le type M 1000B.

En 1966, les 166 wagons encore repris dans les effectifs reçurent les numéros UIC 21 88 6020 000 à 149 (sans frein) et 21 88 6020 150 à 199 (avec frein), avec le marquage lettre Fd; ils furent classés dans le type SNCB 1000B1.

Ces wagons furent également loués à des clients, pour le transport de charbon, de coke ou de produits granuleux en vrac. Les derniers Fd furent mis hors service à la fin des années '60.



Fd type 1000B1	
Effectif :	200
Ancien n° :	compris entre 86.601 et 94.601 et entre 188.601 et 194.000 (il s'agit de numéros de service), puis 1.019(020).500 à 699
N° UIC :	21 88 6020 000 à 199
Masse moyenne :	26 t
Charge utile :	11,9 ou 12,8 t
Capacité de chargement :	28 m³
Frein :	d'origine à air

PHOTO BD-199 Le Fd 189.601 à battants mobiles à Bruxelles-Quartier Léopold, le 7 juin 1959.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.



A PROPOS DES WAGONS DU TYPE 3000a

En complément à notre portrait des wagons plats pour transport exceptionnel publié dans *EN LIGNES 62* page 11, voici quelques précisions et photos fort intéressantes aimablement envoyées par M. Roger Crikelaire.

En 1965, lors de l'application de la numérotation UIC, les 3000a furent renumérotés dans les séries suivantes :

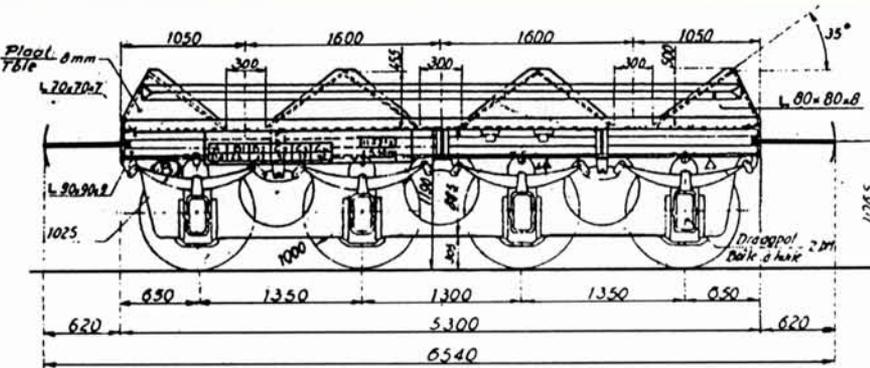
- Laalp 3000A1, UIC 21 88 4227 000 à 009 (ex. 1.082.000 à 009);
- Laalp 3000A2 UIC 21 88 4227 050 à 069 (ex. 1.083.500 à 519);
- Laalp 3000A3 UIC 21/20 88 4227 100 à 149 (ex. 1.083.520 à 559). Vers la fin de 1965, cette tranche fut transformée pour le transport de coils.

Tous les 3000A1 furent réformés en 1965; il est ainsi fort probable qu'ils n'ont jamais porté les numéros UIC.

En 1971, il subsistait un seul exemplaire du type 3000A2 (le 20 88 4227 054-7), et quatre unités du type 3000A3. Ces cinq véhicules furent renumérotés 31 88 4235 000 à 004, et classés dans le type Laah puis Shp (peut-être uniquement sur papier ?).

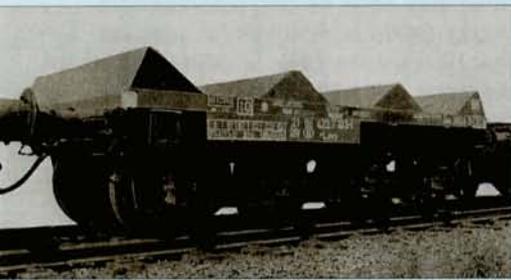
Après leur mise hors service, quelques wagons furent réutilisés comme véhicules de service, dont deux comme wagons étalons (30 88 9720 024 et 025). Deux 3000A3 furent transformés vers 1968 en grues et renumérotés comme tels :

- 21/20 88 4227 107 (puis 10 88 9473 518) pour la firme CEI;
- 21/20 88 4227 108 (puis 06 88 9730 021) pour la firme Duchêne.



Laalp type 3000A3

Effectif :	50
N° UIC :	21 88 4227 100 à 149
Ancien n° :	1.083.520 à 559
Masse moyenne :	11,25 t
Charge utile :	21 t
Surface du plancher :	13,8 m ²
Charges max :	42 t
Frein :	d'origine à air



↑ Un des wagons transformés pour le transport de coils (3000A3 type Laalp n° UIC 21 88 4227 103-1).
Collection : Roger CRIKELAIRE.



→ Un des deux 3000A3 transformé en grue : le 21/20 88 4227 107 (puis 10 88 9473 518) pour la firme CEI.
Collection : Roger CRIKELAIRE.



→ Les deux véhicules modifiés comme wagons-étalons (wagons de service type 9720A1 n° UIC 30 88 9720 024 et 025), photographiés à Leuven.
Collection : Roger CRIKELAIRE.

Allemagne

DB : réforme des autorails 627.0 et 628.0

Avec le changement d'horaires du 12 décembre 2004, la DB a retiré du roulement les derniers autorails prototypes des séries 627⁰ et 628⁰.

Ces engins furent commandés pour assurer le trafic sur les liaisons régionales, notamment en vue d'éliminer les célèbres "Schienenbus". Deux versions furent étudiées : les 627⁰ à caisse unique offrant 64 places assises, et les 628⁰ doubles d'une capacité de 144 places. Chaque voiture était pourvue d'un moteur Diesel couplé à une transmission hydraulique Voith. Seul un bogie par caisse était moteur.

Au total, huit 627⁰ et douze 628⁰ furent construits de 1974 à 1975 :

- 627 001-002 : constructeur MaK, moteur Diesel Deutz de 302 kW;
- 627 003-005 : constructeur LHB, moteur Deutz de 221 kW;
- 627 006-008 : constructeur MaK, moteur Daimler-Benz de 309 kW;
- 628 001/011 à 003/013 : constructeur Uerdingen, moteur MAN de 213 kW;

- 628 004/014-005/015 : constructeur LHB, moteur MAN de 213 kW;
- 628 008/018 à 010/020 : constructeur LHB, moteur Deutz de 221 kW;
- 628 021/022-023/024 : constructeur Uerdingen, moteur Daimler-Benz de 309 kW.

Leur vitesse était fixée à 120 km/h, tandis que la masse totale s'élevait respectivement à 34 ou 64 t. Ils pouvaient circuler en unité multiple et étaient pourvus d'attelages automatique Scharfenberg.

Afin de diminuer les coûts de construction des futurs 628 de série, quatre autorails 628⁰ furent transformés : seule une des voitures resta motrice et fut équipée d'un moteur plus puissant, de 375 kW (628 021 à 024), tandis que la seconde voiture devenait une remorque-pilote (628 006, 007, 016 et 017, renumérotées par la suite 928 021 à 024). Plus tard, dans le but de pouvoir tracter des voitures ou des wagons, tous les accouplements Scharfenberg furent déposés et remplacés par un attelage traditionnel à crochet, tandis que des tampons étaient montés.

Les autorails construits par LHB débutèrent leur carrière à Braunschweig, les autres à Kempten. A partir du 1er juin 1986, tous furent rassemblés au dépôt de Kempten. En 1986, les 627⁰ déménagèrent une dernière fois pour s'installer à Tübingen. Après 30 ans de service, la DB décida de réformer ces prototypes en 2004. Les derniers exemplaires ont été retirés du roulement le 11 décembre 2004; le 627 001 est conservé par *DB-Museum*.

Ces prototypes donnèrent naissance à une longue série d'autorails. Huit ans après leur mise en service, huit autorails de présérie furent livrés en 1981 : les 627.101 à 105 et 628/928 101 à 103. A partir de 1987 débuta enfin la livraison en série : 150 autorails doubles 628/928 201 à 350 (moteur Daimler-Benz de 410 kW), suivis de 1992 à 1994 par une seconde série de 304 unités : les 628 401 à 704 (moteur MTU de 450 kW, avec vitesse portée à 140 km/h). Enfin, en 1995, une petite série de cinq autorails composés de deux motrices fut spécialement construite pour la difficile ligne de Alzey : les 628 901 à 905 / 629 001 à 005.

PHOTO 66-12 Le 20 février 2000, à Oberlenningen, le 627 003-7 attend son prochain départ. Cette superbe gare est le terminus de la ligne en provenance de Plochingen. L'autorail est habillé de la décoration rouge "verkehrsrot" de la DB. *Pierre HERBIET.*



Pologne

La nouvelle robe de PKP CARGO

Les locomotives affectées à *PKP CARGO* reçoivent progressivement, lors de leur passage en atelier, une nouvelle décoration à dominante de rouge et de blanc, avec le châssis bleu. D'une série à l'autre, des différences existent dans la livrée. Les cheminots polonais ont rapidement trouvé des sobriquets pour dénommer ces machines : « straz pozarna » (pom-pier) ou « komunista » (communiste) !



La ST44-758 habillée de la nouvelle décoration PKP-CARGO et la ST44-862 en livrée classique, photographiées à Zawada, le 3 septembre 2004. Elles circulent sur un embranchement à voie normale reliant le dépôt de Zamosc-Bortatyce à la ligne 554/6 Rejewiec - Stalowa Wola. A l'avant-plan, on aperçoit la ligne à voie large reliant les mines de Donetsk en Ukraine à la région industrielle de Katowice, exploitée par la société privée LHS (Linii Hutniczej Szerokorowej).
Kristof AVONDS.

Modernisation des EM10

De 1990 à 1991, les PKP mirent en service quatre locomotives électriques prototypes. Ces engins monocabines étaient avant tout destinés à remplacer les nombreuses machines à vapeur toujours affectées aux manoeuvres, ainsi que les Diesel dont le coût énergétique était élevé (5 à 7 fois celui de la traction électrique !). Elles pouvaient également remorquer des trains de marchandises et même de voyageurs légers. Numérotées EM10-001, 002, 101 et 102, elles furent construites par *Cegielski* à Poznan. Elles avaient une puissance de 960 kW, une masse de 72 t et une vitesse maximale fixée à 80 km/h. Leur partie électrique comprenait un hacheur étudié par l'Institut de recherche électrotechnique de Warszawa pour les deux premières, et provenant des CKD pour les deux suivantes. Rapidement, les EM10-01 et 02 furent rééquipées d'un hacheur CKD. Elles disposaient d'un frein électrique rhéostatique. A l'époque, les PKP prévoyaient de commander 280 exemplaires, mais la mauvaise situation financière de la société mit fin au projet.

En 2004, les quatre machines furent entièrement modernisées, opération durant laquelle elles furent notamment équipées d'une chaîne de traction à composants de puissance IGBT, de la marche en unité multiple et à vitesse constante pour la pousse sur les bosses de triage, d'un nouveau pupitre de conduite et d'un nouveau panto unijambiste. En outre, elles reçurent la nouvelle décoration *PKP-Cargo*, et les EM10-101 et 102 furent renumérotées EM10-03 et 04.

Originellement affectées à la région de Katowice, les EM10 sont aujourd'hui utilisées à Wroclaw et à Krakow.

Le 24 octobre 2004, la EM10-02 modernisée évolue en gare de Walbrzych.

Laurent JOSEPH.



Luxembourg

en bref...

● Au début du mois de février, 52 voitures à deux niveaux ont été livrées aux CFL. La première voiture-pilote est arrivée à Luxembourg le 10 février. Parallèlement, le nombre de voitures Wegmann en service est tombé à 15. Celles-ci ne circulent plus que sur les trains vers Longwy. Toutefois, pour l'été 2005, le *Luxembourg Blankenberge Express* devrait rester assuré en Wegmann.

● Seules trois locomotives Diesel de la série 800 sont encore actives : les 802, 804 et 806.

● La 4013 a été livrée le 20 décembre 2004; les 4014 à 4016 le 14 janvier 2005. Les machines louées de la série 185 resteront en service jusqu'à la fin de 2006.

● Mauvaise période pour les 1800 : les 1805 (avarie à la génératrice principale), 1817, 1818 (accident grave) et 1819 (avarie à la génératrice principale), ont été garées en attente de radiation.

➤ *Les nouvelles automotrices de la série 2200 sont incorporées dans le roulement des automotrices Z2 de la série 2000. En février 2005, trois rames étaient livrées aux CFL. Le 22 octobre 2004, un omnibus pour Luxembourg assuré par la 2202 vient de quitter Wasserbillig, et passe aux environs de Mertert.*

Depuis le mois de juillet 2004, les trains desservant la ligne locale Ettelbrück - Bissen sont assurés par des locomotives de la série 1800.

→ *Toutefois, le 30 septembre 2004, c'est la 1501 qui assurait le service, ici à son arrivée à Colmar-Usines.*

↓ *Ci-dessous, le 21 juillet, la 1814 arrive à Colmar-Berg, lors du retour vers Ettelbrück.* Emile BECKER.





Le renouvellement de la voie de la ligne Kautenbach - Wiltz en 2004 a donné lieu à des circulations de trains de travaux de la firme française R. Vecchietti et Cie. Le 28 juillet 2004, un train de ballast circula entre Kautenbach et Wiltz, encadré d'une part par une locomotive ex. V100 allemande immatriculée AT3 ATA 0625 (ex. 212.214 DB) visible ci-dessus à la sortie de Kautenbach, et d'autre part par les BB66606 et 66608 ex. SNCF, photographiées ci-dessous en gare de Kautenbach.

Emile BECKER.



France

Les RTG se retirent

Le changement d'horaire du 12 décembre 2004 aura apporté son lot de modifications dans les parcs de traction des différents réseaux. Parmi les victimes, on trouve les dernières rames RTG de la SNCF, arrêtées le 11 décembre.

Le succès rencontré par la mise en service des rames ETG - Élément à Turbine à Gaz - (voir *EN LIGNES* 65 pages 42-43) en 1970 et 1972, incita la SNCF à élaborer une seconde génération plus évoluée : les RTG - Rame à Turbine à Gaz. Alors que sur les ETG, la première motrice était équipée d'un turbomoteur et la seconde d'un moteur Diesel classique, les deux motrices des RTG étaient pourvues d'un turbomoteur.

Les RTG comportaient au total cinq voitures - deux motrices encadrant trois remorques -, contre quatre pour les ETG. De plus, les RTG bénéficiaient de la climatisation.

Au total, 41 rames furent commandées aux *Atelier du Nord de la France* (ANF), et *Turboméca*. Leur livraison s'étala de 1973 à 1976, en pleine période de choc pétrolier.

Chaque motrice était dotée d'une turbine d'avion *Turboméca* du type « Turmo F III » de 820 kW pour la traction, et une turbine *Astazou IV A* pour les auxiliaires. La transmission était hydraulique, four-

nie par Voith.

Selon la série, la capacité totale de places assises variait de 220 B + 60 A pour les 18 premières rames; 200 B + 89 A pour les rames 21 à 39; et 240 B + 60 A pour les rames 19, 20, 40 et 41. En outre, les 18 premières rames disposaient d'un gril-bar.

Les RTG étaient aptes à circuler à 200 km/h, mais furent limitées en service à 160 km/h. Malheureusement, elles ne trouveront jamais les lignes qu'elles auraient méritées, mais furent engagées sur des transversales où la vitesse ne dépassait guère les 120 km/h.

Les 20 premières rames furent mises en service au dépôt de Vénissieux (Lyon). Dès le service d'été 1973, elles furent engagées sur les transversales Lyon - Strasbourg et Lyon - Nantes. Un an plus tard, elles assurèrent également des relations Lyon - Bordeaux.

Les 21 rames suivantes furent affectées au dépôt de Caen, où elles remplacèrent les rames ETG sur Paris - Cherbourg et Paris - Cabourg.

Très vite, les RTG furent très appréciées des voyageurs. Par contre, leur consommation très élevée en carburant tombait fort mal à propos, en plein dans la grande crise pétrolière. De plus, l'entretien de leur turbine s'avéra ruineux, si bien que cette forme de traction resta sans lendemain sur le rail français.

De 1982 à 1983, les motrices impaires furent équipées d'une nouvelle turbine

Turmo XII de 1150 kW, consommant 20 % de moins. Celle-ci était utilisée en permanence, tandis que la turbine Turmo III servait d'appoint.

Au fil des ans, les RTG furent engagées sur de nouvelles relations, : Toulouse - Bordeaux, Paris - Calais, Caen - Tours, Tours - Nantes, Bordeaux - La Rochelle, Paris - Boulogne. En 1991, suite à l'extension de l'électrification, il fut décidé d'arrêter les révisions générales, annonçant alors leur déclin. En 1994, les rames de Vénissieux étaient encore engagées au départ de Lyon vers Bordeaux, Strasbourg, Bourg-en-Bresse, et entre Bordeaux et Limoges. Celles de Caen reliaient Paris à Cherbourg et à Trouville.

L'exploitation tout électrique de Lyon - Strasbourg en 1995, suivie de l'électrification des lignes normandes en 1996 marqua un coup décisif. Les rames de Caen seront réformées entre 1994 et 1997, tandis que celles de Vénissieux continueront à circuler sur la grande transversale Lyon - Bordeaux jusqu'à la tombée du couperet le 11 décembre 2004. La relation est reprise par une rame tractée avec, à l'appui, plus d'une heure de parcours supplémentaire...

Précisons que les rames 2017/2018 et 2019/2020 furent louées en 1973 à la société américaine *AMTRAK*, avant de lui être vendues le 21 juin 1974; simultanément furent construites pour ce réseau quatre nouvelles rames RTG et, par *Rohr*, sept rames sous licence.

PHOTO 66-13 Le 12 mars 2000, la rame RTG 2033-2034 assurant un train Lyon - Bordeaux, débouche du tunnel de Saint-Victor-Thizy, près de Roanne.



Philippe DE GIETER.

Fin d'un anachronisme à la française...

Le récent changement de majorité au Conseil Régional des Pays de la Loire aura eu raison de la relation Paris - Les Sables d'Olonne (Vendée, côte Atlantique) par TGV; cette liaison hors norme fut mise en place à l'été 2000 et fut finalement enterrée en décembre 2004. Signe distinctif : l'usage d'une CC72000 au départ de Nantes pour cause d'absence de caténaire au-delà, disposition éminemment contre nature et d'ailleurs fortement controversée. Et surtout fort dispendieuse : pas moins de trois engins aménagés pour l'occasion (72061, 062 et 064) étaient détachés à Nantes avec pour mission exclusive d'effectuer deux allers-retours quotidiens Nantes - Les sables. Avec à la clé, ce qui explique bien des choses, une productivité dérisoire de 150 km par jour et par engin ! Mais ce n'est que partie remise : l'électrification programmée pour 2008 de Nantes - La Roche-sur-Yon (tronçon de la rocade Nantes - Bordeaux) et de La Roche - Les sables (antenne à voie unique, prolongement de l'ex-radiale Paris - Tours - Les Sables) permettra le retour de Sa Majesté TGV dans des conditions plus économiquement correctes... et plus consensuelles !

Gilbert LAURENT.

Sursis pour les 6500

Au 8 janvier 2005, il subsistait 18 CC 6500 à l'effectif : au parc TER, les 6534, 6545, 6549, 6551, 6558, 6559, 6561, 6575; au parc Fret, les 6528, 6536, 6550, 6553, 6554, 6565, 6569, 6571, 6574, 6578. Outre la 6558 en livrée "Maurienne", les 6559, 6528, 6536, 6550, 6553, 6554, 6569 et 6571 sont en décoration "Fret"; les autres arborent la robe classique. Ce dernier sursis durera certainement jusqu'en juin prochain.

Dominique SERET.

Fin des express Lille - Metz

Le changement de service du 12 décembre 2004 a également vu la fin du service express GL entre Lille et Metz (ex. Calais - Bâle). Ces trains, remorqués par une BB 16000 sur la portion Nord, puis relayés par une BB 15000 à partir de Charleville-Mézières, sont remplacés par des relations TER interrégionales.

De Charleville à Lille, il s'agit de rames automotrices à deux niveaux "Nord-Pas de Calais" (pour l'essentiel, des relations existantes dont le terminus est reporté d'Hirson à Charleville). De Charleville à Metz, ce sont des "Z2" qui sont employées.

Dominique SERET.



PHOTO 66-14 Le 4 novembre 2000, passage à St. Sébastien-sur-Loire du TGV 8913 Paris Montparnasse - Les Sables d'Olonne, assuré par la rame TGV Atlantique 379 remorquée par la CC 72064.

Christian VANHECK.



Au dépôt de Miramas, les 6545 et 6502 attendent leur prochain service.
Dominique SERET, 27 novembre 2004.

Le dernier Lille - Metz immortalisé aux abords de Liart, le 12 décembre 2004.
Pascal DUMONT.



Suisse

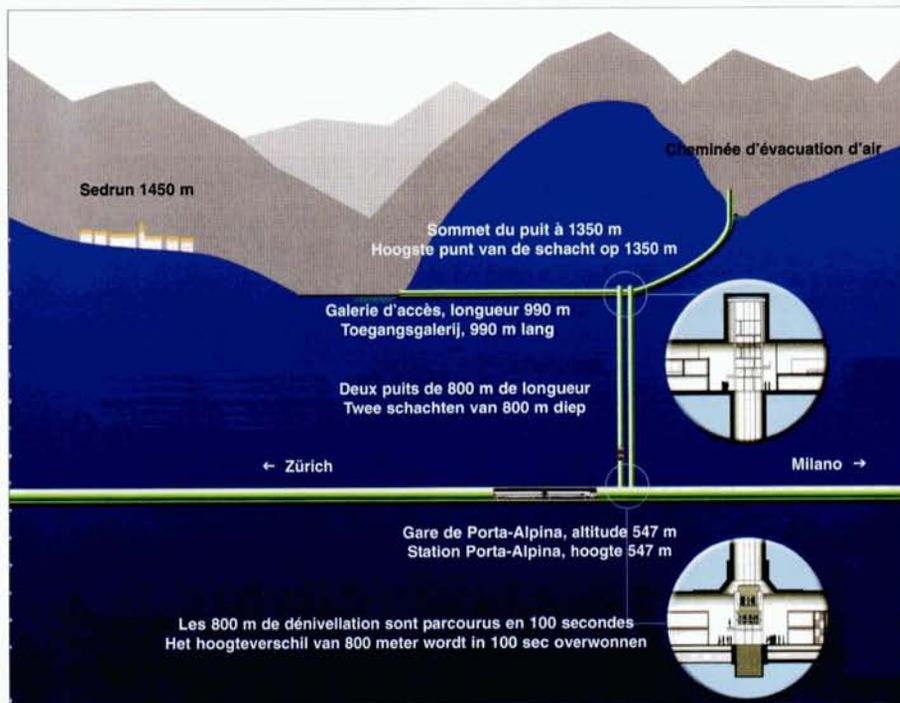
Le projet "Porta Alpina"

"Porta Alpina" ("La porte des Alpes") est le nom donné au projet pour désenclaver la vallée de la Surselva, dont la ville la plus importante est Sedrun.

Dans le cadre du méga-projet NLFA (Nouvelles liaisons ferroviaires alpines), commencé en 1996 et devant à terme faciliter le transit des marchandises et des personnes à travers les Alpes, les initiateurs ont pensé profiter des travaux de creusement du nouveau tunnel sous le Gothard pour faciliter les déplacements dans la vallée de la Surselva.

La base du projet est ce tunnel, long de 57 km, qui reliera Ertsfeld à Biasca, sur la ligne Zürich - Milano. A hauteur de Sedrun, commune située sur la ligne Zermatt - Disentis, exploitée par le MGB (Matterhorn Gothard Bahn), se construit aujourd'hui une galerie de service de 990 m qui mène à un puits profond de 800 m, creusé dans la roche. Ce puits descend jusqu'au tunnel de base, d'où les forages sont entamés dans les deux directions.

Les initiateurs du projet "Porta Alpina", après une étude de marché entamée en 2003, proposent d'utiliser ces installations pour effectuer une correspondance entre la vallée de la Surselva, dont Sedrun est le point culminant, et le réseau européen à grande vitesse, grâce à une gare souterraine située dans le tunnel; cette idée permettrait aux habitants de la vallée de gagner une heure pour se rendre à Zürich ou Milano. Le projet est appuyé par les autorités cantonales des Grisons, et se chiffre à 40 millions de francs suisses, à comparer aux 14 milliards du projet NLFA. Les retombées économiques sont esti-



mées annuellement à 30 millions de francs suisses, grâce à un potentiel de 20 millions de touristes.

"Porta Alpina" serait en soi une attraction unique au monde : la gare la plus profonde située dans le tunnel le plus long du monde, avec un ascenseur accessible au public le plus haut, soit trois records d'un coup grâce au savoir-faire suisse ! Pour chaque voyageur, ce serait une expérience inoubliable : prendre le train en centre-ville, atteindre le coeur de la montagne, emprunter un ascenseur rapide et se retrouver dans le massif des Alpes !

Techniquement, le tunnel de base du Gothard est composé de deux tubes ; les quais de la gare souterraine seraient reliés à une grande salle dans laquelle se trouveraient tous les services aux voyageurs. De la salle souterraine parti-

raient deux ascenseurs automatiques vers la galerie de surface, composés chacun d'une cabine à deux étages. Leur charge autorisée serait de 18 tonnes et ils pourraient transporter chacun 80 personnes. Les 800 m de dénivellation seraient parcourus en 100 secondes !

36 trains s'arrêteraient chaque jour dans la gare de "Porta Alpina"; des correspondances faciles permettraient d'atteindre les gares de Sedrun et Disentis et, de là, les principales stations touristiques des Grisons.

Il ne reste plus qu'à espérer que ce projet qui, une fois de plus, favorise les déplacements par rail en Suisse, se concrétise.

Baudouin Dieu, avec l'aide de Mario Stefani. (D'après "Exclusiv" n°29, magazine d'informations du Canton des Grisons, été 2004).

Les Am 843

La livraison des 59 nouvelles locomotives Diesel du type Am 843 s'achèvera dans les prochaines semaines. Pour rappel, les CFF ont commandé en 2002 une série de 59 machines (et 37 en option) Vossloh du type G1700BB. Elles sont réparties à raison de 45 pour CFF-Cargo et 14 pour la Division Infrastructure. Elles sont équipées d'un moteur *Caterpillar* de 1500 kW, et d'une transmission hydraulique *Voith*. Leur masse s'élève à 80 t et leur vitesse est de 100 km/h.

La première locomotive a été mise en service le 5 décembre 2003.

L'Am 843 068-8 de CFF-Cargo photographiée à Bingerbruck, lors de son transfert de l'usine Vossloh de Kiel vers la Suisse.

Yves STEENEBRUGGEN.



Italie

FNM

Le *Ferrovie Nord Milano* (FNM) a pris en leasing auprès de *Siemens Dispolok* deux locomotives *EuroSprinter* du type ES64F4, quadritensions, numérotées 189 988 et 999. Elles sont utilisées depuis le 13 décembre 2004 à la remorque des trains de conteneurs entre Brescia et Rotterdam pour le compte de r4c. Dans un premier temps, elles s'arrêtent à la gare frontalière d'Emmerich et ne pénètrent pas encore aux Pays-Bas.

Le 5 novembre 2004, en gare de München-Hbf, les 189 999 et 988, louées par Siemens Dispolok au FNM, attendent leur transfert vers l'Italie. Kristof AVONDS.



Chine : des PRIMA pour les chemins de fer nationaux

Le Ministère chinois des Chemins de fer a commandé le 9 octobre 2004 une série de 180 locomotives électriques doubles de grande puissance dérivées de la PRIMA d'Alstom. Pour Alstom, il s'agit de la première commande de PRIMA signée à l'extérieur de la France. La valeur du contrat s'élève à € 380 millions. Les 12 premières seront construites en France, tandis que les 168 suivantes seront assemblées par Alstom en Chine, en partenariat avec la Datong Electric Locomotive Company. Ces engins de 10.000 kW seront utilisés en trafic marchandises sur la ligne Datong - Qinhuangdao, électrifiée en 25 kV. Leur longueur atteindra 39,54 m, et leur vitesse maximale 120 km/h. Les premières unités seront fournies vers la fin de 2006.



Une vue de synthèse des futures PRIMA doubles commandées pour les Chemins de fer nationaux chinois. Document ALSTOM Transport.

Etranger en bref...

ALLEMAGNE

● Dès décembre 2005, les trains régionaux de la relation Uelzen - Hannover - Göttingen seront assurés par *Metronom*, à l'aide des locomotives de la série 146.1 et de rames réversibles à deux niveaux (voir EL 54 page 21). Depuis la reprise de la relation Uelzen - Hamburg - Bremen par *Metronom* en 2003, le nombre de passagers a augmenté de 30 %.

● *Railion* a l'intention de réutiliser toutes les locomotives 25 kV de la série 171 (voir EL 65 page 10) en Roumanie, pour sa filiale *Logistic Center Romania* (LCR) établie à Timisoara. Seule la 171 001 sera préservée à titre historique à Blankenburg.

● Depuis le 12 décembre 2004, le trafic voyageurs a été réinstauré entre Herzogenrath et Herzogenrath August

Schmidt Platz (ex. gare de Merkstein). Cette section de 4 km fait partie de l'ancienne ligne Herzogenrath - Alsdorf - Stolberg, dont le trafic voyageurs fut supprimé le 28 décembre 1984. Un point d'arrêt intermédiaire est établi à Herzogenrath Alt Merkstein.

ALLEMAGNE-RUSSIE

● Les Chemins de fer russes (RZD) et *Siemens* vont travailler ensemble à l'élaboration d'un train à grande vitesse devant relier Moscou à St. Pétersbourg, avec prolongation jusqu'à Helsinki. La nouvelle ligne sera apte à 250 km/h. Plus tard, ce réseau devrait être étendu aux autres grandes villes.

SUISSE

● Depuis le 12 décembre 2004, le secteur marchandises du réseau régional RM (Regionalverkehr Mittelland) a été repris par *CFF Cargo*. Seules 26 des 36 gares qui possédaient une activité fret seront encore desservies..

PAYS-BAS

● *Connex Cargo Nederland*, une filiale de la société *Connex*, espère obtenir dans le courant du deuxième trimestre 2005, une licence pour la circulation sur le réseau néerlandais, et entamer la traction de train de marchandises.

FRANCE

● Le 4 janvier 2005, la SNCF a commandé une nouvelle tranche de 100 autorails AGC (voir EL 63 page 26). Avec cette commande, le nombre total d'AGC atteint 379 unités.

EUROPEAN BULLS

● Le 13 janvier 2005, les sociétés *rail4chem* (Allemagne), *Ferrovie Nord Cargo* (Italie), *LTE Logistick- und Transport* (Autriche), *Viamont* (Tchéquie) et *COMSA* (Espagne) ont fondé la société *European Bulls*. Avec cette alliance, ce nouveau géant espère offrir à sa clientèle un service de haute qualité et de confiance réciproque dans toute l'Europe.

LES 3600 CFL



Avec la mise en oeuvre du nouvel horaire du 12 décembre 2004, les trois dernières locomotives de la série 3600 (3602, 3603 et 3612) ont perdu leur roulement. Le temps est donc venu de retracer l'histoire de ces remarquables machines des CFL.

Au début des années cinquante, les CFL entreprirent un vaste plan de modernisation du réseau, qui comprenait notamment la suppression de la traction à vapeur endéans les dix années, et la commande d'autorails et de locomotives Diesel. Sous la pression des réseaux étrangers, les CFL furent contraints d'électrifier les grandes artères de transit internationales, à commencer par celle reliant la Belgique à la France via Arlon - Luxembourg - Thionville. Dans le cas contraire, il y aurait eu un risque de voir une partie du trafic international détourné par d'autres itinéraires électrifiés évitant le passage par Luxembourg. La situation géographique du Grand Duché, enclavé entre trois pays, posait aux CFL un difficile choix quant à la tension à utiliser, vu que les trois réseaux limitrophes utilisaient chacun un courant différent :

- le 3 kV continu utilisé par la SNCB;
- le monophasé 25 kV 50 Hz à la SNCF;
- et le 15 kV 16 Hz 2/3 alimentant les caténaires allemandes.

Les CFL ne pouvaient évidemment pas opter pour une autre tension et se devaient donc de choisir entre les trois citées.

Au début des années cinquante, la SNCB avait déjà décidé d'électrifier en 3 kV la ligne Bruxelles - Arlon. A cette époque également, la SNCF mit en service la traction électrique en 25 kV 50 Hz sur l'artère Nord-Est entre Valenciennes et Thionville, tandis que les travaux étaient en cours vers

Strasbourg et Bâle.

Les CFL optèrent finalement pour le 25 kV, la tension la plus moderne et la plus économique. Toutefois, pour la ligne Luxembourg - Kleinbettingen - (Arlon), les CFL préférèrent le 3 kV, évitant ainsi un changement de locomotive à la frontière belge.

PHOTO-THEME 65 ↑ *Le 17 septembre 1980, passage dans les environs de Berchem, entre Luxembourg et Bettembourg, de l'omnibus 6951 Luxembourg - Dudelange-Usines. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

La 3602 en décoration grise, en gare de Luxembourg.

Auteur inconnu, collection PFT.



Dans une première étape, l'électrification allait donc concerner l'artère Arlon - Luxembourg - Thionville, et l'axe industriel qui relie le bassin minier d'une part avec la Belgique et la France à Athus et Mont-Saint-Martin, et d'autre part, à l'Allemagne de Wasserbillig à Bettembourg en passant par Luxembourg. Cette première phase de l'électrification fut approuvée le 21 décembre 1953. La mise en service de la traction électrique au départ de Luxembourg vers Kleinbettingen et vers Bettembourg eut lieu simultanément, le 29 septembre 1956. La ligne Luxembourg - Wasserbillig via Syren et Oetrange fut mise sous tension le 8 janvier 1959, suivie par la ligne Luxembourg - Oetrange via Sandweiler le 3 octobre 1959.

Dans une seconde phase, la traction électrique concernait les lignes du bassin industriel luxembourgeois : Bettembourg - Dudelange (09-07-1960), Bettembourg - Esch-sur-Alzette, et Noertzange - Rumelange (29-09-1960), Esch-sur-Alzette - Belval-Soleuvre (30-01-1961), Belval-Soleuvre - Differdange (30-03-1961), Differdange - Mont-Saint-Martin (F) / Athus (B)

(03-05-1961).

Dix ans plus tard, les caténaires atteignirent au départ de Esch la gare d'Audun-le-Tiche (F) (15-05-1972).

Au début des années 1980, trois sections furent encore électrifiées : Wasserbillig - Mertert-Port (03-02-1980), Pétinge - Langengrund (26-02-1980) et Pétinge - Luxembourg (27-05-1981).

L'électrification du réseau CFL s'acheva en décembre 1993, avec la mise sous tension dans son intégralité de la grande ligne du nord et ses antennes : Luxembourg - Troisvierges - Gouvy (B), Ettelbruck - Diekirch et Kautenbach - Wiltz.

LES 3600

Pour l'électrification de la première artère entre Kleinbettingen - Luxembourg - Bettembourg, les CFL n'avaient pas besoin de disposer de locomotives électriques. C'était en effet la SNCB et la SNCF qui assuraient la traction des trains internationaux vers Luxembourg. Par contre, pour l'extension de l'électrification vers le bassin industriel et vers Wasserbillig, les CFL envisageaient de commander des engins électriques. A ce moment, le parc

monophasé de la SNCF se répartissait en seulement deux types, dont la construction en grande série était toujours en cours :

- des lourdes CC à groupe convertisseur tournant destinées aux trafics lourds des marchandises (les CC 14000 et CC 14100);
- des BB mixtes aptes aussi bien à la traction de trains de voyageurs que de fret, qui se distinguaient en deux groupes : des machines monophasées à collecteur à moteurs directs (les BB 13000), et des engins à redresseurs à ignitrons (les BB 12000).

Dans le cadre des compensations octroyées à la suite de la canalisation de la Moselle, 20 locomotives identiques aux BB 12000 furent commandées le 22 novembre 1957 par la France et cédées à ce titre à l'Etat luxembourgeois. Ces machines furent ensuite rétrocédées, contre paiement, aux CFL.

Afin que les CFL disposent aux plus vite des premiers engins, un accord fut passé avec la SNCF, afin de livrer directement trois BB 12000 aux CFL. Il s'agissait des BB 12091 à 12093, renommées 3601 à 3603 CFL.

Le 2 juillet 1977, un omnibus Luxembourg - Esch-sur-Alzette remorqué par la 3619 vient de quitter Berchem en direction de Bettembourg. Elle fut la dernière locomotive qui portait la décoration grise. Accidentée vers 1970, elle avait été réparée et repeinte en livrée grise, peu avant l'application de la nouvelle robe brune. Elle est vue ici du côté où son capot fut réparé; à cette occasion, ce capot fut dépourvu des petits feux supérieurs. La 3619 recevra la nouvelle décoration fin 1977. Elle sera en outre baptisée "Wasserbillig". Guy PETTINGER.







EVH 02/05

3600 CFL

	MISE EN SERVICE	RÉFORME
3601	24-01-1958	09-11-2001
3602	01-02-1958	2004
3603	03-02-1958	03-2005
3604	02-06-1959	09-11-2001
3605	17-06-1959	2004
3606	08-07-1959	13-03-2001
3607	20-07-1959	09-11-2001
3608	05-08-1959	03-2005
3609	02-09-1959	2004
3610	01-10-1959	2004
3611	27-10-1959	2004
3612	06-11-1959	03-2005
3613	06-11-1959	13-03-2001
3614	27-11-1959	07-07-1997
3615	16-12-1959	19-07-1971
3616	07-01-1960	12-01-1998
3617	21-01-1960	2004
3618	11-02-1960	2004
3619	11-03-1960	2004
3620	29-03-1960	09-11-2001

Le 5 mars 1977, rencontre à Bettembourg-Triage entre la 3619 et sa soeur française, la BB 12056 de la SNCF. Par rapport à la photo publiée à la page précédente, la 3619 est vue du côté opposé, où son capot possédait toujours les deux petits feux. Guy PETTINGER.

CARACTERISTIQUES PRINCIPALES

Effectif :	20
Numérotation CFL :	3601 à 3620
Constructeur :	MTE (Le Matériel de Traction Electrique)
partie mécanique :	SAFC (Société des Forges et Aciéries du Creusot)
partie électrique :	Schneider-Westinghouse
Année de mise en service :	1958-1960
Tension :	25 kv 50 Hz
Puissance continue :	2470 kW (3360 CV)
Puissance unihoraire :	2647 kW (3600 CV)
Effort à la jante :	19 t en régime continu); 20,8 t en régime unihoraire
Vitesse maximale :	120 km/h
Longueur totale :	15,200 m
Largeur caisse :	2,900 m
Empattement bogie :	3,200 m
Empattement total :	11,400 m
Hauteur panto baissé :	4,280 m
Diamètres des roues :	1,250 m
Rayon de courbure minimum :	120 m
Masse totale :	84 t
Masse par essieu :	21 t
Type de redresseurs :	à ignitrons, remplacés par la suite par des redresseurs à diodes au Silicium

Numérotées dans la série 3600 (la numérotation CFL étant en rapport avec la puissance de l'engin, soit 3600 CV), les trois premières furent livrées le 30 janvier 1958. Les 3604 à 3615 furent réceptionnées en 1959, et les 3616 à 3620 en 1960 (la dernière 3600 fut fournie le 29 mars 1960). Elles étaient en tous points identiques aux BB 12000 munies de redresseurs à ignitrons de la SNCF. A noter qu'à ce moment, la SNCF prenait livraison de ses dernières BB 12000, alors équipées de redresseurs au silicium en remplacement des redresseurs à ignitrons.

Les 3600 avaient reçu la même décoration à deux tons de bleu que leurs soeurs françaises : bleu clair pour les capots et la cabine de conduite, et un bleu plus foncé pour le châssis, le dessus de la toiture et le dessus des capots. Les traverses avant étaient rouges. Une plaque portant le logo CFL et le numéro de la machine était fixée sur la partie avant des deux capots. Le long du châssis, deux autres plaques portaient le numéro, et la seconde les lettres CFL inscrites sur fond rouge. Il semblerait que les autres machines (3608 à 3620) furent directement peintes en gris, livrée qui fut par la suite rapidement appliquée aux sept premiè-

res machines, tandis que le numéro de l'engin fut peint en grands caractères jaunes sur les flancs de la cabine de conduite.

Durant les premiers mois, en attendant la mise sous tension de la ligne vers Wasserbillig et du bassin industriel, les trois premières 3600 furent intégrées provisoirement dans le roulement des BB 12000 du dépôt de Thionville. Ce dernier assurait leur entretien pour le compte des CFL.

Au fur et à mesure de l'extension de l'électrification du réseau, le rayon d'action des 3600 s'étendit toujours plus, tandis que parallèlement la traction à vapeur se faisait de plus en plus rare. Elles remorquaient toutes les catégories de trains, des omnibus aux trains lourds de marchandises, en passant par des express et des rapides Luxembourg - Wasserbillig - (Koblenz) et Luxembourg - Esch-sur-Alzette - Longwy - (Paris).

Les 3600 débordaient quelque peu des frontières du Grand Duché : Thionville, Longwy, Woippy, Longuyon et Audun-le-Tiche en France, et Athus en Belgique. L'électrification de la ligne du Nord entre Luxembourg - Troisvierges et Gouvy en

Belgique, réalisée de 1989 à 1993, leur procura un nouveau champ d'action très étendu. Durant quelques semaines, elles atteignirent même Trois-Ponts, jusqu'au moment où la SNCB se rendit compte de la chose car les 3600 n'étaient pas homologuées pour circuler au-delà de Gouvy par leurs propres moyens !

Durant leur carrière, les 3600 ne subirent pratiquement aucune grande modification, à l'exception du remplacement des redresseurs à ignitrons par des blocs redresseurs à diodes au silicium, opération réalisée entre 1975 et 1979.

En 1981, on remplaça les ventilateurs de refroidissement des moteurs de traction par un nouveau type, ce qui entraîna le montage de filtres sur le côté droit de chacun des deux capots, à l'emplacement des persiennes de prises d'air.

Notons aussi le changement de la décoration à partir du début de 1972 par la livrée typique des CFL : le brun-rouge agrémenté de bandes jaunes, ainsi que le remplacement des tampons d'origine par des modèles ronds, et la suppression des deux petits feux blancs supérieurs.

En mai 1974, un train spécial composé de voitures allemandes "Silberlingen" en provenance de Darmstadt en Allemagne franchit le viaduc de Pulvermühle à Luxembourg, au crochet de la 3601. Ce magnifique ouvrage est situé sur le tronc commun qui, au départ de Luxembourg, réunit pendant 1012 mètres la ligne de Wasserbillig et celle du Nord.

Guy PETTINGER.

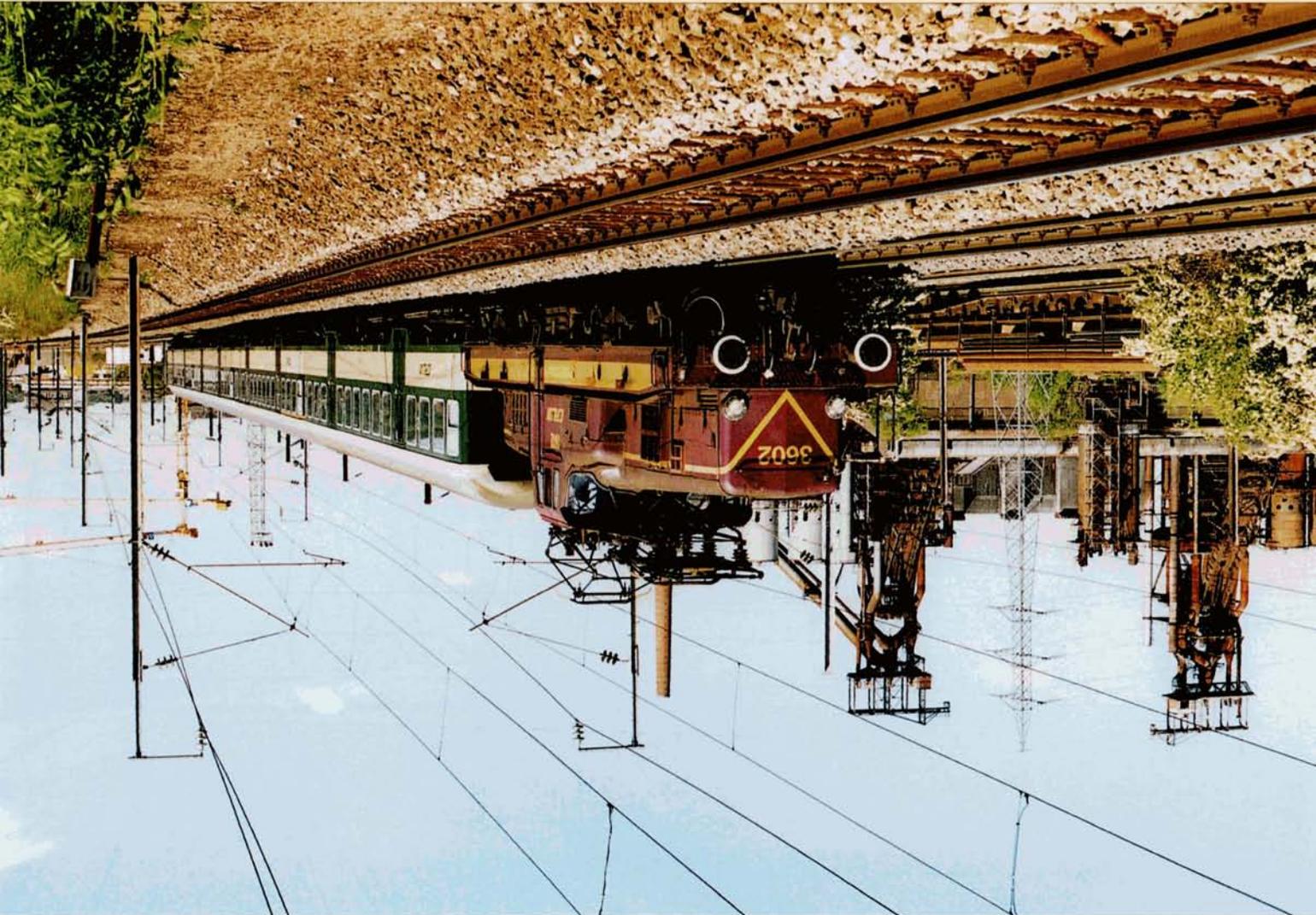




PHOTO 66-56 Le 19 décembre 1999, un IR à destination de Luxembourg attend le départ à Trois-Ponts. La venue des 3600 à Trois-Ponts n'aura duré que d'octobre 1999 à janvier 2000, celles-ci n'étant en effet pas homologuées pour circuler par leurs propres moyens au-delà de Gouvy. !
Christian VANHECK.

PHOTO-THEME 65 Le 29 août 1991, rencontre à Athus entre la 3613 et la 8427. La 3613 reçut le nom de "Guillaume-Luxembourg".
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Le 25 mai 2004, la 3602 remorque un omnibus, en passage devant les anciens hauts fourneaux de Belval-Usines. Emile BECKER.



Le train 3818 Luxembourg - Gouvy photographé sur la section frontalière entre Bellain et Gouvy, le 22 juillet 2004. Emile BECKER.



PHOTO-THEME 65 En gare de Longwy le 5 septembre 2003, parallèle entre la 3602 en tête du train 7888 Longwy - Luxembourg, et une automotrices du type Z2 de la SNCF.

PHOTO-THEME 65 Jusqu'au dernier jour de leur carrière, les 3600 ont assuré les trains 6915/6942 Luxembourg - Athus - Luxembourg. Le 1er décembre 2004, ce service était assuré par la 3603 et une rame de voitures Wegmann.

Pierre HERBIET.





PHOTO 66-57 *Entre Mersch et Cruchten, la ligne du Nord longe l'Alzette. Le 27 avril 1999, l'omnibus 3334 Luxembourg - Troisvierges, tracté par la 3605, approche de Cruchten.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

La livraison des 22 automotrices du type Z2 de la série 2000, de 1990 à 1992, ne diminua pas pour autant les prestations voyageurs des 3600. Elles remorquaient toujours de nombreux omnibus composés de voitures Wegmann, surtout sur la ligne du Nord.

Vers la fin des années nonante, les CFL décidèrent d'entamer l'amortissement de la série. Trois machines étaient déjà réformées accidentellement :

- la 3615 à la suite d'une collision survenue entre Belval-Redingen et Beles le 10 novembre 1970 (radiée le 19 juillet 1971);
- la 3614 gravement accidentée à Luxembourg-Howald (collision avec l'automotrice 2003) le 6 avril 1997 (radiée le 7 juillet 1997);
- la 3616 suite à une collision frontale survenue à Luxembourg-Hollerich le 1er décembre 1997 (radiée le 12 janvier 1998).

L'amortissement réel de la série débuta le 13 mars 2001, avec la réforme des

3606 et 3613, suivie le 9 novembre 2001 par la radiation des 3601, 3604, 3607 et 3620. Toutes ces machines étaient soit arrivées à la limite de kilométre, soit gravement avariées.

En 2003, la prise en leasing de six locomotives *Bombardier* de la série 185 auprès de la société *Locomotion Capital*, réduisit le travail des 3600, dont le roulement chuta à partir du 14 décembre 2003 de 7 à 4 journées.

En mai 2004, le roulement perdit encore une journée, tandis que l'effectif ne comptait plus que cinq machines : les 3602, 3603, 3608, 3610 et 3612 (les 3605, 3609, 3611, 3617, 3618 et 3619 ont entretemps été radiées). Les 3606 et 3610 furent garées au début de l'automne pour bandages lachés, si bien qu'il ne subsistait que trois locomotives pour assurer les trois journées du roulement. A partir de novembre, une machine de la série 3000 ou une des nouvelles automotrices à deux niveaux de la série 2200 assurait les parcours voya-

geurs vers Longwy. Le seul grand parcours toujours assuré par les 3600 fut la remorque du train 6915 Luxembourg - Athus, suivi par le retour jusqu'à Gouvy (trains 6941 Athus - Luxembourg et 3818 Luxembourg - Gouvy). Le nouvel horaire du 12 décembre 2004 marqua définitivement la fin du service régulier des 3600. Toutefois, la 3603 intervint encore le lundi 13 décembre, en tête du train vers Athus.

S'achève ainsi après plus de 45 ans de service la carrière de ces locomotives qui ont grandement marqué l'histoire des CFL, et qui ont pleinement donné satisfaction.

La 3608 est d'ores et déjà préservée comme monument historique en état de marche. Elle devrait recevoir les bogies de la 3602 et il est prévu de la repeindre dans la livrée gris-bleu d'origine (même si il semble qu'elle ne l'aie jamais portée).

En collaboration avec Guy PETINGER, Michel DODELINGER et Christian SMITZ.



PHOTO 66-58 *Le train 3336 Luxembourg - Troisvierges omnibus composé de trois voitures Wegmann remorqué par la 3609, est photographié dans les environs de Lipperscheid, entre Michelau et Goebelsmühle.* Alain DEFECHEREUX.

Le 25 mai 2004, la 3608 remorqua, au départ de Longwy, un train spécial composé de voitures allemandes, vu à l'approche de Mont-Saint-Martin. Emile BECKER.





3612

3612

FLB

B

1503



RECTIFICATIONS

EN LIGNES 65 page 22 dans la colonne vente, il y a :

- 9107 et 9157 : 11-04 SATI,
- il faut : 11-04 **ASA (Hemiksem)**

- 9115 et 9130 : 11-04 SATI,
- il faut : 9118 et 9130 : **Swiss**

Rail - Pidoux

ENGINS RADIÉS

6224 : 20-02-2005 FSR
 6235 : 20-02-2005 FSR
 6307 : 20-02-2005 FNND
 7372 : 19-01-05 FHS
 8431 : 20-02-05 INF (FKR)
 9105 : 20-02-05 FSR
 9116 : 20-02-05 GCR
 9119 : 20-02-05 FSR
 9122 : 20-02-05 GCR
 9125 : 20-02-05 GCR
 9140 : 20-02-05 GCR
 9142 : 20-02-05 FSR
 9154 : 20-02-05 GCR

SORTIES DE RÉVISION

731 : 20-01-05 M
 750 : 25-11-04 M
 752 : 08-12-04 M
 767 : 17-11-04 M
 773 : 23-12-04 M

MUTATION

6210 : FKR → INF (FKR) 20-02-05
 6212 : FKR → INF (FKR) 20-02-05
 6216 : NK → INF (NK) 20-02-05
 6229 : FKR → INF (FKR) 20-02-05
 6231 : GCR → INF (GCR) 20-02-05
 6262 : GCR → INF (GCR) 20-02-05
 6263 : GCR → INF (FSR) 20-02-05
 6288 : NK → INF (NK) 20-02-05
 6319 : NK → INF (NK) 20-02-05
 7350 : FKR → INF (NK) 20-02-05
 7351 : FKR → INF (NK) 20-02-05
 7352 : FKR → INF (GCR) 20-02-05
 7353 : FKR → INF (GCR) 20-02-05
 7354 : FKR → INF (FSR) 20-02-05
 7355 : FKR → INF (FSR) 20-02-05
 7360 : FKR → INF (FSR) 20-02-05
 7379 : FNND → FHS 19-01-05

VENTES

8012 : Gleisfrei (Italie) 01-05

DÉMOLITIONS

5115 : 01-05 Ronet
 5118 : 12-04 Ronet
 5119 : 12-04 Ronet
 5129 : 01-05 Ronet
 5134 : 12-04 Ronet
 5179 : 01-05 Aubange
 5192 : 01-05 Ronet
 5193 : 01-05 Ronet

5310 : 01-05 Ronet
 5314 : 12-04 Ronet
 5310 : 12-04 Ronet
 5527 : 01-05 Ronet
 5534 : 01-05 Ronet
 6230 : 12-04 Aubange
 6270 : 01-05 Ronet
 6276 : 01-05 Aubange
 6303 : 12-04 Aubange
 7342 : 01-05 Ronet
 8254 : 01-05 Ronet
 ES 204 : 01-05 Maldegem
 ES 4612 : 01-05 Maldegem

ABRÉVIATIONS

AACH : Aachen- Hbf
 AMB : Ambérieux
 CW MA : Cent. Werkpl.Mechelen
 FBM : Bruxelles-Midi
 FCL : Châtelet
 FCR : Charleroi-Sud
 FEO : Ronet
 FFO : Forest-Voitures
 FGZH : Gent-Zeehaven
 FHS : Hasselt
 FIZG : Muizen
 FKR : Merelbeke
 FLN : Lessines
 FLV : Leuven
 FMS : Mons
 FNND : Antwerpen-Noord

FNZG : Antwerpen-Schijnpoort
 FRBB : Ruisbroek
 FSR : Schaerbeek
 GCR : Charleroi-Sud
 GMN : Montzen
 GWK : Welkenraedt
 I / INF : Infrabel
 LC : révision confort
 Lillo : Antwerpen-Lillo
 LJ : Jemelle
 LKV : Kortrijk-Vorming
 LL : Arlon
 LT : révision technique1
 LNC : Monceau
 LUX : Luxembourg (L)
 LZR : Zeebrugge
 M : modernisée
 MKM : Stockem
 MOD : Modane (F)
 NK : Kinkempois
 RHODE : Antwerpen-Rhodésie
 RI : révision intermédiaire
 RG : révision générale
 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

Locomotives électriques

série 14

● Il semblerait que le seul constructeur restant en jeu pour la commande des futures locomotives de la série 14 soit *Alstom*. Il n'est toutefois pas certain que ce soit la *PRIMA* qui sera choisie.

série 18

● La 1803 est arrivée au chantier de démolition *LUXFER* d'Aubange le 26 janvier 2005. Elle sera ainsi la première 18 à être ferrallée.

série 20

● Le nouveau roulement des locomotives de la série 20 comporte toujours 16 journées. On ne note aucun changement en service voyageurs; par contre, quelques nouveautés sont apparues en trafic marchandises, parmi lesquelles une relation Montzen - Zeebrugge et retour (trains 40086-40087 - voir journées A016), et la remorque en double traction par deux 20 du train 44514 circulant les mercredis et vendredis entre Montzen (08.17) et Antwerpen-Noord (10.56) (voir services A009 et A010). Le gros du travail est toujours constitué par le trafic marchandises sur l'axe Montzen - Antwerpen.

Programme de révision de l'AC Salzinnes

Pour l'année 2005, l'Atelier Central de Salzinnes prévoit de réaliser les opérations suivantes :

Traction électrique

- série 11 : 3 révisions intermédiaires;
- série 12 : 1 révision générale;
- série 13 : 16 révisions intermédiaires;
- série 20 : 3 révisions générales;
- série 23 : 3 révisions générales;
- 1 révision confort;
- 10 révisions techniques;
- série 25.5 1 révision confort;
- 1 révision technique;
- série 26 : 3 révisions confort;
- 5 révisions techniques;
- série 27 : 12 révisions générales.

Traction Diesel

- série 73 : 1 révision générale;
- série 74 : 1 révision générale;
- série 82 : 1 révision générale.

A cela s'ajoute une importante activité liée aux révisions R2/R3 des voitures du type I10 ainsi qu'au placement du GPS et de la télécommande par radio des locomotives de la série 77/78.

Le 25 novembre 2004, le célèbre train de mesures B-Telecom a circulé jusque Aachen-Hbf, remorqué par la 1603. Le train est vu à Aachen Süd lors de son retour vers Schaerbeek. Dominique ALLARD.



ROULEMENT DES LOCOMOTIVES DE LA SERIE 20

uniquement les trains de jour

A001	2129 ①-⑦ LUX 06.21 - FBM 09.24	2116 ①-⑤ FBM 16.36 - LUX 19.39	47524 ⑤ GMN 11.17 - FNZG 13.40
	2110 ⑥⑦ FBM 10.36 - LUX 13.39	2139 ⑥⑦ LUX 16.21 - FBM19.24	41501 ①-⑤ LILLO 15.28 - GMN 18.18
	ER 2129 ①-⑤ FBM 09.33 - FCL 11.20	2120 ⑥⑦ FBM 20.36 - LUX23.39	
	2137 ⑥⑦ LUX 14.21 - FBM 17.24	A007	
	RE 2115 ①-⑤ FCL 14.20 - FBM 15.15	48570 ⑥ GMN 07.30 - FGZH 10.48	A012
	2115 ①-⑤ FBM 15.36 - LUX 18.39	46791 ⑥ FGZH 11.25 - GMN 14.41	55936 ⑥ FNND 06.32 - LZR 08.59
	2118 ⑥⑦ FBM 18.36 - LUX 21.39	48550 ① GMN 11.18 - LILLO 14.05	41509 ③⑤ FNND 07.58 - GMN 12.10
	96 ①-⑦ LUX 20.08 - FBM 22.46	44238 ②-⑥ GMN 11.35 - FCL 14.03	à vide FNND
		44968 ⑦ GMN 15.15 - FNND 18.11	44531 ①③⑤ FNND 15.59 - GMN 18.40
A002		44241 ②-⑤ FCL 16.24 - GMN 19.14	A013
91 ①-⑦ FBM 07.01 - LUX 09.52			44521 ②-⑥ FNND 08.39 - GMN 11.18
à vide FBM			55234 ① LZR 16.25 - FNND 19.00
8602 ①-⑤ FBM 16.15 - LJ 18.04		A008	
A003		44527 ①②④ FNND 12.38 - GMN 15.18	A014
7602 ①-⑤ LJ 06.49 - FBM 08.47		40153 ⑥ FNZG 13.18 - GMN 16.00	44512 ①-⑤ GMN 05.11 - FNND 08.20
97 ①-⑦ FBM 12.15 - LUX 14.54		41508 ②-⑤ GMN 15.40 - FNND 19.37	41509 ① FNND 07.58 - GMN 12.10
90 ①-⑦ LUX 17.03 - FBM 19.45			41973 ②-⑤ FNND 09.38 - GMN 12.19
A004		A009	44519 ⑥ FNND 12.39 - GMN 15.18
2127 ①-⑤ LL 04.43 - FBM 07.24		44514 ③⑤ GMN 08.17 - FNND 10.56	54263 ⑥⑦ GMN 13.17 - FNND 15.57
2108 ①-⑤ FBM 08.36 - LUX11.39		(en double avec A010)	44522 ⑥ GMN 18.17 - FNND 20.55
2135 ①-⑤ FBM 12.21 - LUX 15.24		44527 ③⑤ FNND 12.38 - GMN 15.18	52467 ①-⑤ FNND 17.38 - GMN 20.18
2117 ①-⑤ LUX 17.36 - FBM 20.39		41500 ②-⑥ GMN 16.43 - FNND 19.31	
2140 ⑦ LUX 17.21 - FBM21.24		A010	A015
2121 ⑦ FBM 21.36 - LL 00.17		48500 ②④⑥ GMN 07.45 - FNND 10.20	43973 ①③④ FNND 07.38 - GMN 10.19
A005		44514 ③⑤ GMN 08.17 - FNND 10.56	41973 ① FNND 09.38 - GMN 12.18
Entretien à Stockem		(en double avec A009)	49963 ③ RHODE 11.16 - GMN 14.18
A006		47973 ②④ FNZG 14.51 - GMN 17.18	44516 ① GMN 12.46 - FNND 15.20
2128 ①-⑤ LUX 05.21 - FBM 08.24		52464 ①③⑤ FNND 14.38 - GMN 17.18	48510 ②-⑤⑦ GMN 15.15 - FNND 18.21
2131 ⑥⑦ LUX 08.21 - FBM11.24		43975 ⑥ FNND 17.01 - GMN 19.41	41508 ⑥ GMN 15.40 - FNND 20.05
2112 ⑥⑦ FBM 12..36 - LUX 15.39		54268 ②-⑤ GMN 18.17 - FNND 20.57	A016
		A011	40086 ①-⑦ GMN 05.00 - LZR 10.18
		40189 ① FIZG 08.00 - GMN 10.30	40087 ①②③⑤ LZR 10.52 - GMN 15.08
			44522 ②-⑤ GMN 17.16 - FNND 19.57

PHOTO 66-15 Depuis le 12 décembre 2004, les 20 assurent une relation marchandises entre Montzen et Zeebrugge. Ici, la 2014 se trouve en tête du train 40087 Zeebrugge 10.52 - Montzen 15.08, photographié à Hansbeke le 21 janvier 2005.

Pierre HERBIET.





PHOTO 66-16 Depuis le 12 décembre 2004, trois relations allers-retours circulent de jour sur la dorsale wallonne, remorquées par des (4)36000 de la SNCF. Le 21 décembre 2004, passage le long de la Meuse dans le splendide site de Marche-les-Dames du train 49833 Grande-Synthe 04.20 - Kinkempois 11.31, tracté par la 36011.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 66-17 Le même jour, passage à Beez de la même locomotive, en tête du 49836 Kinkempois 13.07 - Grande Synthe 19.30. La 436051 est remorquée comme véhicule en seconde position. Ces deux trains circulent tous les jours, du lundi au dimanche; avis aux amateurs....
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Allèges sur les plans inclinés de Liège

Depuis le 17 janvier 2005, suite aux essais réalisés en septembre 2004 (voir *EN LIGNES* 64 page 24), les IC A Eupen - Oostende et le train IC F 1745 Liège - Bruxelles-Midi (trains assurés par des locomotives de la série 13) ne sont plus allèges sur les plans inclinés. Le but recherché est toujours la réalisation d'économies de machines et de personnel. Nul doute que l'on assistera à des détresses lorsque les conditions d'adhérence seront défavorables... L'allège de ces parcours est toutefois maintenue lorsque la remorque n'est pas assurée par une 13, ou lorsqu'au moins un moteur de traction est éliminé, ou en cas d'adhérence insuffisante, ou encore lorsque la composition dépasse 12 voitures.



Les 436000 de la SNCF assurent également une tournée jusqu'à Montzen, mais malheureusement de nuit (trains 44479 ③④⑤ Aulnoye 01.40 - Montzen 05.18 et 44476 ②③④⑤⑥ Montzen 05.52 - Aulnoye 09.54). Toutefois, des parcours d'étude de ligne pour les conducteurs de la SNCF ont circulé après le 12 décembre 2004, permettant ainsi de photographier des 436000 de jour à Montzen. La 436054 à Montzen, le 20 décembre 2004. Michel HANSENS.

série 27

- Les locomotives qui seront modifiées pour assurer la remorque des rames de voitures à double étage du type M6 en réversibilité recevront à cette occasion la même décoration que les voitures. Leurs traverses avant subiront de grandes modifications pour le placement de l'attelage automatique GF. Il n'est pas

encore décidé si les buttoirs seront maintenus afin de pouvoir remorquer des rames classiques (dans ce cas les attelage GF devront être placés plus bas), ou si ils seront déposés.

- Entre la mi-décembre 2004 et la mi-février 2005, 40 voitures M6 attribuées au Poste d'Entretien de Châtelet ont été équipées de câblots permettant la circulation en rames encadrées par

deux locomotives série 21/27 en traction. Les locomotives fonctionnent comme si elles se trouvaient en unité multiple.

Ces 40 voitures modifiées ont permis la formation de 4 rames engagées sur les IC Anvers - Charleroi. Cette modification permet de respecter beaucoup plus facilement l'horaire, surtout par temps défavorable, grâce au supplément de puissance disponible.

Durant tout le mois de décembre, de nombreux trains militaires venant d'Allemagne à destination du Golfe via le port d'Antwerpen ont transité via Montzen. Une voiture spéciale arborant une livrée gris clair avec les portes peintes en bleu accompagnait chaque train. Ce véhicule fait partie d'une série de 26 voitures du type Bm datant de 1971 à 1978, transformées de 2003 à 2004 en voitures d'accompagnement pour les convois militaires et pour les trains assurant des transports exceptionnels pour le compte de Railion. Du type Bcmkk²⁴⁰, ces voitures autorisées à 140 km/h, disposent de 54 places couchettes, d'un WC, d'une salle de bain de trois places, d'une cuisine et d'une salle à manger de 6 places. Elles sont également équipées d'un groupe électrogène pour l'alimentation électrique et le chauffage. Remersdael, 11 décembre 2004.

Michel HANSENS.



Locomotives Diesel

série 55 ATB et 77 ATB

● Les 5507, 17, 23, 26 et 33 sont autorisées sur le réseau néerlandais depuis plus de deux ans. La SNCB aurait également voulu faire homologuer ses machines sur le réseau allemand, mais cette volonté s'est heurtée à l'intransigeance de l'organisme de contrôle allemand EBA (Eisenbahn Bundesamt). Le point de vue de l'EBA est que les homologations délivrées par la DB ou la DR avant la création de l'EBA restent acquises; on ne remet donc pas en cause le fait que les 55 puissent aller jusqu'à Aachen-West ou Aachen-Hbf. Par contre, si l'on souhaite faire homologuer une nouvelle série d'engins (cas des 77) ou étendre la zone de circulation d'une série déjà existante (cas des 55), l'EBA exige le respect intégral de l'ordonnance allemande sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung, EBO). Mais l'EBO et les normes qu'elle impose sont, sur de nombreux points, en contradiction avec les normes internationales édictées par l'UIC. Partant de ce constat, B-Cargo envisagerait de faire démonter les équipements PZB (Indusi) de ces 55 et commander un équipement ATB supplémentaire auprès d'Alstom afin de transformer les 7791 à 7794 pour les rendre identiques aux 7771 à 7790 déjà homologuées par la DB et les NS. Les 55 conserveront toutefois leur équipement ATB pour la circulation aux Pays-Bas.

série 62

● Après le 12 décembre 2004, date à laquelle devaient théoriquement être arrêtées toutes les 62/63 pour la Direction Train (sauf les 62/63 TBL et la 6306), plusieurs locomotives ont continué à circuler aux dépôts de Charleroi-Sud et de Merelbeke, suite à la pénurie d'engins moteurs. Cet ultime sursis est progressivement réduit à mesure que sont réceptionnées leurs remplaçantes : les machines de la série 77/78.

A Merelbeke, deux services ont survécu une dizaine de jours. Il s'agissait de services plantons à Gent-Zeehaven, durant lesquels elles assuraient des mouvements dans toute la région portuaire. Les machines assurant ce travail avaient été prélevées dans celles garées en parc depuis le 12 décembre.

A Charleroi-Sud, le nombre de machines maintenues en service circulait dans le roulement régulier.

● La 6210, victime le 2 décembre 2004 d'une collision avec un camion sur un passage à niveau de la ligne 55 Zelzate - Wondelgem, a finalement été réparée, les frais étant pris en charge par l'assurance adverse.



Une 53 en service dans la région d'Herentals ! La ligne industrielle 207 (bifurcation Wolfstee - Ziltaart), implantée le long du canal Albert, a été prolongée de plusieurs centaines de mètres jusqu'à l'usine de béton "De Bonte", qui produit entre autres des traverses en béton pour la SNCB. Dans le courant de décembre 2004, plusieurs trains spéciaux furent mis en marche à destination de Leuven pour le compte de TUC-Rail. C'est la première fois qu'une 53 circulait en service régulier sur cette ligne. Le 14 décembre 2004, la 5301 passe aux abords de Bouwel (ligne 15 entre Herentals et Lier) en tête d'un train de traverses pour Leuven.

Kristof AVONDS.



Le 3 janvier 2005, la 6262 fut engagée sur le train de dessert de l'Atelier Central de Bascoup. Ci-dessus, en gare de Piéton, elle attend le départ vers la ligne 113 (Piéton - Bascoup); pendant ce temps, la 2216 passe à vide en direction de La Louvière. Ci-dessous, en gare de Bascoup, la 6262 en prête pour le retour vers Monceau.

Laurent JOSEPH.





Le 11 décembre 2004 devait être le dernier jour de l'utilisation des 62/63. Ce jour-là, l'atelier de Charleroi-Sud engagea en ligne deux 62 en tête d'un train de brames à destination du laminoir DUFERCO de Clabecq. A cette occasion, deux drapeaux noirs et une plaque portant l'inscription "ADIEUX 212 - 62 LNC" furent placés sur la 6254 Ci-dessus, les 6254 et 6221 à leur arrivée à Clabecq. Ci-dessous, pendant que les deux 62 manoeuvrent, un couplage de locotracteurs évolue à proximité, avec en toile de fond le haut fourneau n°6, arrêté fin 2000. Dès le 13 décembre, les 62/63 durent toutefois reprendre du service... Le 12 décembre, ces machines ont été cédées à TUC-Rail qui les utilise sur les chantiers bruxellois.

Laurent JOSEPH.





Le 3 janvier, un train de ballast vide à destination des carrières de Quenast est garé à Braine-le-Comte. En tête, les 6263 et la 6262. Bien que les 7827, 7828 et 7829 aient finalement été transférées de Stockem à Charleroi-Sud le 9 janvier, des 62/63 étaient toujours en service au mois de mars. Laurent JOSEPH.



Comme indiqué dans notre précédent numéro page 29, les 77/78 devraient prochainement reprendre le trafic marchandises dans l'enclave néerlandaise de la Zeeuws Vlaanderen. A cette fin, des parcours d'écolage pour le personnel de conduite de Terneuzen furent organisés. Le 2 décembre 2004, la 7766 assura ainsi le train 55771 entre Outokumpu et Gent-Zeehaven. La photo ci-dessus montre le train à Axelse Vlakte, Outokumpu. Ci-contre, parcours à vide de la 7766 en provenance de Terneuzen, ici en passage à Terneuzen-Zuid. Eddy VERVOORT.

Le 25 novembre 2004, la 7815 manoeuvre une rame de wagons de ferrailles dans le port de l'île Monsin. Dominique ALLARD.



série 73

● La 7372 du dépôt de Hasselt a été mise hors exploitation le 19 janvier 2005, suite à une avarie à la transmission. Pour la remplacer, la 7379 d'Antwerpen-Noord a été mutée à Hasselt le 19 janvier 2005.

série 80

● La 8012 a été vendue à la société italienne *Gleisfrei*. Deux autres machines

seront également acquises, probablement les 8006 et 8045 qui se trouvent actuellement garées à Schaerbeek.

série 91

● Le 20 février 2005, les locotracteurs suivant ont été mis hors exploitation : 9105, 9119 et 9142 de Schaerbeek, 9116, 9122, 9125, 9140 et 9154 de Charleroi-Sud. Dans la pratique, plusieurs de celles-ci étaient toujours en activité au mois de mars.

● Contrairement à ce qui avait été écrit dans notre précédent *EN LIGNES*, les 9107, 9118 (et non 9115), 9130 et 9157 n'ont pas été vendus à *SATI*, mais bien à la société d'automobile *ASA* (9107 et 9157) et à *Swiss Rail - Pidoux* (9118 et 9130).

● Les 9151, 9155 et 9160 ont également trouvé un nouvel exploitant : le *Stoom Centrum Maldegem* (9151), *Rail et Traction* (9155) et la société italienne *Gleisfrei* (9160).

Le 22 décembre 2004, passage en gare de Walcourt du train de mesures B-Telecom, lors d'un parcours sur la ligne 132 entre Charleroi et Couvin. La rame, remorquée par la 7749, était composée de la voiture de mesures ES 00800 accompagnée de deux voitures-couchettes du type 15. Laurent JOSEPH.





Bien qu'elle était officiellement hors exploitation depuis le 1er mai 2004, la 8465 est restée active, utilisée par Infrabel, au départ de Charleroi-Sud. Le 21 septembre 2004, elle oeuvrait en tête d'un train de travaux dans la gare de triage de Monceau. Cette locomotive est tombée en panne au début du mois d'octobre 2004, et n'a pas été réparée.

Laurent JOSEPH.



Les grands chantiers belges de démolition tournent toujours à plein rendement, comme en témoigne cette série de documents.

PHOTO 66-23 ↑

Dans le port de Gent, le ferrailleur Van Neyghem démolira dans les prochains jours 9 locomotives. Dans l'ordre : les 2207, 7315, 6301, 7308, 7312, 6322, 6220, 6280, 6257. Le 13 janvier 2005, elles attendaient leur mise à mort dans le faisceau Grootdok du port de Gent.

Pierre HERBIET

PHOTO 66-24 ←

A Ronet, quelques vestiges de la 8254 et de la 5310 sont encore visibles.

Pierre HERBIET, 12 janvier 2005.





PHOTO 66-25 ↑ *Au chantier de ferrailage d'Aubange, un "terril" de locomotives trône majestueusement. On distingue les restes des 6303, 6230, 7609 et 7614.* Pierre HERBIET, 14 janvier 2005.

PHOTO 66-26 ↓ *A Ronet, le 12 janvier 2005, la 5310 est entièrement déchiquetée. Les 5115 et 5527 seront les prochaines victimes... Pierre HERBIET.*



Automotrices - TGV

AM postales - 961-975

Comme on le sait, la firme italienne *VISALI* a racheté les automotrices postales 961, 965 et 969. Ces trois rames sont arrivées en décembre 2004 et janvier 2005 à Oostende, où elles seront retransformées en automotrices à voyageurs par l'atelier *RSI* (ex. atelier *CIWLT*). Entre-temps, *VISALI* envisage d'acquérir trois rames de plus : les 962, 970 et 972, et a mis une option pour deux éléments supplémentaires.

AM 106 TBL

Alors qu'elle était stationnée à Kinkempois, l'AM 106 TBL a été tamponnée le 4 février. Vu la nécessité de cet engin pour les tests de sécurité TBL, elle sera reconstituée avec une moitié d'automotrice postale !

PHOTO 66-28 →

Au milieu de 2004, afin de libérer les voies de l'atelier de Merelbeke, les rames postales 972, 968, 970 et 962, ont été acheminées vers la gare de Wondelgem.

Pierre HERBIET, 11 janvier 2005.

↓ Depuis le 12 décembre 2004, les ICE circulent via la L2 entre Leuven et Ans. L'ICE 15 Bruxelles-Midi - Frankfurt (M)-Hbf, assuré par la rame ET 406 004 / 504 est photographié à Hélécinne le 14 janvier 2005.

Christian VANHECK.



PHOTO 66-27 Les automotrices postales 961 et 965 ont été transférées de Bressoux à Oostende le 20 décembre 2004. On les voit ici dans le faisceau marchandises d'Oostende le 11 janvier 2005. Elles furent rejointes le 13 janvier par la 969. Pierre HERBIET.



Voitures

Des voitures I5 pour des trains de travaux

Neuf voitures-couchettes du type I5 seront modifiées pour Infrabel, afin d'être incorporées dans des trains de travaux. La voiture 14523 est déjà utilisée depuis la fin de l'année 2004. Les huit autres voitures - les 14527, 14528, 14529, 14531, 14538, 14541, 14542 et 14544 - seront intégrées dans des trains de renouvellement des voies, et notamment dans le train P811, en remplacement des quatre anciennes remorques d'automotrices de 1935 qui sont actuellement toujours utilisées comme dortoir et voitures de séjour pour le personnel (voitures 206 à 209).



PHOTO 66-29 ↑ *Les voitures du type K4 ont, pour rappel, été mises hors service le 11 décembre 2004. Toutes furent rassemblées à Schaerbeek les 11 et 12 décembre, pour ensuite, pour la plupart d'entre elles, être transférées au faisceau Pelikaan dans le port de Zeebrugge, en attente de leur acquisition par les Chemins de fer sénégalais. Le 14 décembre 2004, une rame de 19 voitures fut mutée de Schaerbeek à Zeebrugge, ici photographiée à Aalter.*

PHOTO 66-30 ← *Le lendemain, la même locomotive transféra une seconde rame de 17 voitures, vue à son arrivée à Zeebrugge-Pelikaan. Depuis quelques années, ce faisceau du port de Zeebrugge n'a pratiquement plus aucun trafic, avec l'arrêt du déchargement de charbon et de minerais de fer.* Daniel THIRY.



PHOTO 66-31

La voiture-couchettes I5 14523 est déjà utilisée depuis la fin de l'année 2004. Elle est incorporée dans un train dortoir pour le personnel d'Infrabel, que nous voyons ici garé à Ronet le 17 novembre 2004.

Pierre HERBIET.





Certainement une des plus courtes rames internationales circulant en Europe : l'EC 296 "Jean Monnet" Basel - Bruxelles-Midi. Composition : trois voitures SNCB : une I10B + une I6B + une I6A. On peut se demander comment ce genre de composition est rentable, alors que les longues rames internationales circulant dans le passé étaient jugées déficitaires. Cette charge justifie-t-elle l'utilisation d'une 27, alors que des 21 tractent de lourdes rames de voitures M6 ? Bruxelles-Nord, 13 janvier 2005.
Christian VANHECK.

La nuit du 15 au 16 janvier 2005, un train baptisé "Party-Train" a effectué un périple au départ de Bruxelles-Midi via Halle, Tournai, Mouscron, Kortrijk, Gent, Antwerpen-Centraal (avec arrêt prolongé), Gent et retour à Bruxelles. La rame était composée de cinq voitures : dans l'ordre, une I10B + la voiture bar-dancing SR3 + deux voitures Resto + la voiture bar-dancing SR2, le tout encadré par les 2719 et 2123. Le "Party-Train" avant son départ du garage de Forest-Voitures, le 15 janvier 2005.

Serge HOOGSTEYN.



Divers

Les trains ICF vers l'Italie via l'Allemagne

Depuis le 12 décembre 2004, les trains intermodaux ICF (Interconteneur-Interfrigo) circulant entre les ports d'Antwerpen et de Zeebrugge en desservant au passage le terminal de Muizen, et à destination de l'Italie, ne circulent plus via la France mais bien via Montzen et l'Allemagne. Les grèves incessantes affectant le réseau français depuis de nombreux mois expliquent en grande partie ce détournement. D'autres clients ont d'ailleurs choisi la même solution.

Précisons que le grand terminal intermodal de Metz-Sablon a été fermé et reporté de l'autre côté de la frontière, en Allemagne...

La SNCB va investir € 1,48 milliard d'euros en 2005

Le Conseil d'Administration de la SNCB a approuvé son budget d'investissement pour 2005. Celui-ci s'élève à € 1,48 milliard, soit € 134 millions de moins que ce que prévoyait le plan d'investissement 2004-2007. Cette enveloppe est partagée à raison de € 143,5 millions pour SNCB-Holding, € 1.033,2 millions pour Infrabel et € 298,5 millions pour la SNCB-Exploitant ferroviaire. Cette somme provient de l'Etat fédéral

(€ 814,6 millions), du fond RER (€ 80 millions), des fonds propres de la SNCB pour le TGV (€ 365,4 millions) et pour le réseau classique (€ 162,3 millions), et de partenaires publics et privés (€ 6,5 millions). Dans ce dernier cas, il s'agit du projet de "diabolo" qui desservira l'aéroport de Bruxelles-National.

Les investissements dans le réseau classique concernent principalement les installations portuaires d'Antwerpen, et la pose d'une 3e et 4e voies entre Gent et Brugge. Une somme de € 207,1 millions concernera l'acquisition de nouvelles locomotives électriques quadricourant de la série 14 et des dernières machines Diesel de la série 78.

On reparle de transport fret par TGV

Avec la forte hausse du coût du pétrole et l'augmentation constante des plaintes de riverains des aéroports contre les vols de nuit, plusieurs sociétés de transport express parmi lesquels *FedEx*, *UPS* et *DHL* envisagent sérieusement de relier certains de leurs centres de logistique au moyen de TGV. Actuellement, seule *La Poste* française utilise depuis longtemps des TGV postaux pour acheminer du courrier.

FedEx, dont le centre logistique se trouve à Roissy-Charles-de-Gaulle (F), souhaiterait remplacer certains vols à courtes distances par des TGV, notamment vers Bruxelles, Amsterdam et London.

Les problèmes techniques inhérents à ce type de transport sont toutefois nombreux : les actuelles rames TGV ne sont absolument pas adaptées pour le transport de palettes; il n'y a aucune rame disponible sur le marché de l'occasion; la maintenance du réseau à grande vitesse s'effectue exclusivement de nuit; la charge maximale à l'essieu ne peut dépasser 17 tonnes.

De son côté, la SNCF se dit toutefois prête à étudier la possibilité de créer des relations entre l'aéroport de Roissy et ceux de Bierset (Liège) et Marseille.

Afin de coordonner les efforts, un congrès AIR-RAIL 2004 s'est déroulé à Bruxelles en septembre 2004.

Le matériel devrait pouvoir circuler aussi bien sur les lignes classiques que TGV, et il faudrait pouvoir transformer des rames TGV pour le transport fret ou utiliser des trains classiques mais plus légers, pouvant circuler à 160-200 km/h. Le service devra bien sur être irréprochable, ce qui nécessitera un certain changement de mentalité auprès des compagnies de chemin de fer...

Plusieurs aéroports sont bien situés et équipés, comme celui de Bruxelles-National Aéroport qui occupe une position géographique centrale, avec de nombreux terrains disponibles à Schaerbeek. Les autres aéroports sont ceux de Bierset, Roissy, Köln et Frankfurt.

Si le chemin est encore long, les choses bougent et les idées se mettent lentement en marche.



Comme déjà écrit dans nos précédents numéros, la section allemande de la ligne Junkerath - Wévercé a été démontée durant l'automne 2004. La voie s'interrompt donc au point-frontière comme en témoigne cette vue prise le 20 octobre 2004...
B. DOM.

INFRABEL

Depuis le 1er janvier 2005, la SNCB fonctionne dans sa nouvelle structure de holding, composée de la société-mère SNCB-Holding et de deux filiales : la SNCB et Infrabel (voir *EL 65* page 38). INFRABEL a créé son propre logo, reproduit ci-contre.



BB (4)67400 de la SNCF

Depuis le 12 décembre 2004, il n'y a plus qu'un seul couplage en unité multiple de locomotives Diesel de la série BB (4)67400 de la SNCF qui circule en Belgique, entre Aulnoye et Mons. Voici les parcours de jour :

47803 Aulnoye 07.11 - Mons 07.55

48828 Mons 08.43 - Aulnoye 09.39
à vide Mons

44856 Mons 14.42 - Aulnoye 15.30
à vide Mons

47828 Mons 16.46 - Quévy 17.03 (il s'agit d'un train de charbon remorqué d'Antwerpen-Zandvliet à Aulnoye par une BB (4)36000 de la SNCF, et allégé de Mons à Quévy par les deux BB (4)67400)

à vide Mons

47816 Mons 18.05 - Aulnoye 18.49

A partir du 4 avril 2005, les deux trains de ballast (porphyre) journaliers seront assurés par un couplage de BB (4)67400 au départ de Lessines vers le triage français de Lumes, pour alimenter les chantiers de la LGV Est.

Comme déjà signalé dans notre précédent EN LIGNES, l'électrification de la courte ligne 39 Welkenraedt - Montzen a débuté fin 2004. Des poteaux servant de gabarit ont été plantés devant les passages à niveau, comme ici à Henri-Chapelle. Pierre HERBIET, 1er février 2005.



Le 2 décembre 2004, le train de mesures B-Telecom a parcouru la ligne 42 jusqu'à Gouvy, remorqué par la 1603. La locomotive fut toutefois victime d'une masse haute tension à La Gleize, si bien que c'est la 6216 qui amena le train à Gouvy. Ici, la 1603 à Gouvy, après le retrait de la 6216.

Michel HANSSSENS.

Réouverture du point d'arrêt de Schelle

Le point d'arrêt de Schelle a été réouvert au trafic voyageurs le 12 décembre 2004. Situé sur la ligne 52 entre Niel et Hemiksem, sa desserte avait été suspendue le 3 juin 1984.

Voitures-pilotes M6

La face avant des 32 voitures-pilotes du type M6 commandées par la SNCB le 12 octobre 2004, sera identique à celles des locomotives de la série 13.



Les tarifs SNCB à la hausse

Comme c'est la tradition le 1er février de chaque année, la SNCB a augmenté ses tarifs. Sont concernés : les billets ordinaires et

les Cartes-Trains (abonnements) qui augmentent en moyenne de 3,76 %.

Le prix des autres billets et formules reste inchangé (billets Week-end, Un jour à la mer / en Ardennes, Groupes, Go Pass, et Key Card).

Viaduc de Moresnet

Le viaduc de Moresnet, dont le renouvellement s'est terminé fin 2004, est désormais parcourable à 60 km/h au lieu de 20 km/h auparavant. Le dimanche 12 décembre 2004, des essais à 70 km/h ont été réalisés à l'aide d'une rame marchandises encadrée par deux locomotives de la série 55. L'électrification de la section Montzen - frontière allemande débutera cette année encore.



Le parcours d'essai à 70 km/h sur le viaduc de Moresnet le 12 décembre 2004.

Michel HANSSSENS.



Parmi les nombreux changements intervenus avec le nouvel horaire du 12 décembre 2004, on trouve la suppression du service de triage à Montzen. Le 11 décembre, dernier jour d'activité, la 8227 fut décorée pour la circonstance, et posa aux côtés de différents engins. Depuis cette date, il n'y a plus de locomotives de manoeuvres à Montzen.

Michel HANSENS.

Mise en service de nouveaux train-wash

Le 24 janvier 2005, la SNCB a mis en service deux nouveaux "train-wash", l'un à Forest-Midi, l'autre à Oostende. La particularité de ces installations est d'être couvertes avec, comme avantage, de pouvoir être utilisées par tous temps, même en cas de fort gel, de forte chaleur ou de pluie battante.

En cas de gel ou de forte chaleur, il est toutefois nécessaire de mettre les voitures à température. Cette opération est réalisée par la projection d'eau chaude en hiver, et de l'eau à température ambiante en été.

Autre nouveauté : à la sortie du car-wash, de l'air chaud est soufflé à haut débit et à grande vitesse de façon à chasser les gouttes d'eau. Ces installations sont respectueuses de l'environnement : les eaux utilisées sont épurées, recyclées et réutilisées.

Dans les prochaines années, il est prévu d'équiper l'ensemble du réseau d'installations de ce type.

Pour tester le nouveau train-wash de Forest-Midi, plusieurs types d'engins ont traversé l'installation le 9 janvier 2005.

Au milieu : passage d'une rame Eurostar.

Ci-contre : l'automotrice 333 débouche du train-wash de Forest-Midi. Celui-ci est situé dans le nouveau faisceau 100 établi entre l'atelier TGV et les lignes 96 et 96N.

Serge HOOGSTEYN, 9 janvier 2005.





RENCONTRE INSOLITE...

Le 18 janvier, le train 48513 Antwerpen - Ludwigshafen fut remarqué au départ d'Aachen-West par la E94 051 pour le compte de la société privée allemande rail4chem. Nous la voyons ici prête au départ à Aachen-West, au côté de la 5538, pour qui ce fut certainement la première rencontre avec une "crocodile" allemande ! La E94 051 fut réformée au dépôt d'Ingolstadt le 15 mai 1987 et érigée la même année en monument à Singen. En 2000, elle fut retirée de son socle et garée dans cette gare. En juin 2003, elle fut acquise par la société privée PEG (Prignitzer Eisenbahn Gesellschaft) et remise en service. Michel HANSSENS.

RÉSURRECTION...

La 5166 fait partie du patrimoine historique de la SNCB et est préservée au dépôt d'Antwerpen-Noord; elle a été repeinte fin 2004 dans la livrée verte "1970". Durant sa vie active, la 5166 a porté la décoration "1970" du 27 juin 1970 au 31 août 1981. Les raccords des lignes jaunes ne formaient toutefois pas des angles mais étaient arrondis (voir EN LIGNES 47 page 17). Prochainement, des plaques de constructeur seront refixées sur les parois latérales. Leuven, 3 février 2005.

Geert VERHAEGEN.



LA 204.004 JOUE AU "POLAR EXPRESS"...

Le 27 novembre 2004, à l'occasion de la sortie du film "The Polar Express", un train promotionnel composé de quatre voitures historiques du type K1 encadrées par les 204.004 et 2720, fut présenté sur la voie 6 de la gare d'Antwerpen-Centraal. Tim VAN ROOY.

PHOTO 66-32

La 8462 a été garée suite à une avarie grave à l'arbre de la transmission hydraulique. Une réparation n'est pas envisagée, son coût étant nettement supérieur à l'acquisition d'une autre locomotive auprès de la SNCB. La 8462 avait été acquise par CFD-Locorem le 30 janvier 2002 et remise en activité durant le mois d'août suivant. Elle était en leasing chez ALZ à Genk. La 8462 est vue devant l'atelier Locorem de Monsin, le 10 janvier 2005. Derrière elle, on voit une machine Renault à deux essieux. Entretemps, la 8462 a été démolie dans le courant du mois de février 2005.

Pierre HERBIET.

**PHOTO 66-33**

Pour remplacer la 8462, Atlantis-Cargo (pour rappel, Atlantis Cargo est une filiale de VFLI et occupe les ateliers de la société CFD-Locorem sur l'île Monsin) a envoyé chez ALZ à Genk la 8450. Le 8 décembre 2004, elle manoeuvrait une rame de coils sur le faisceau SNCB situé sur la ligne 230 (Genk-Zuid-Rechterover-Zutendaal) longeant le canal Albert.

Pierre HERBIET.

**PHOTO 66-34**

Le 8 novembre 2004, telle un bourreau, la 8520 appartenant au chantier de ferrailage LUXFER à Aubange, manoeuvre des voitures du type M2 vers leur lieu de dépeçage.

Pierre HERBIET.





PHOTO 66-35 Avec l'arrivée de locomotives de la série 51 en Italie, les 60 toujours en activité à la société Francesco Ventura seront retirées du service dès leur première grosse avarie. Le 15 juillet 2004, l'ex. 6067 évolue en gare de S. Lucido Marina (première gare rencontrée au sud de Paola en se dirigeant vers Reggio Calabria), pendant qu'un train de marchandises remorqué par la E 645-081 des FS traverse la gare. On remarquera la nouvelle décoration de cette locomotive. Dave HABRAKEN.

IMAGES DE 60 EN ITALIE

PHOTO 66-36 Le 15 juillet 2004, en gare de Amantea, la 6067 manoeuvre en puissance un train de criblage. François DELHAYE.



Radiations

Au 1er janvier 2005, le parc moteur de la SNCB comportait 1605 engins, soit un de moins qu'au 1er janvier 2003. Cet effectif se répartit en :

- 386 locomotives électriques (292 monocourant et 94 polycourant);
- 655 automotrices électriques;
- 11 rames à grande vitesse;
- 95 locomotives Diesel de ligne (8 x 52; 15 x 53; 3 x 54; 34 x 55; 24 x 62/63 + 11 en parc);
- 292 locomotives Diesel de manoeuvre

- (43 x 73 + 16 en parc; 10 x 74; 152 x 77/78; 59 x 82 + 12 en parc);
- 57 locomotives Diesel pour Infrabel (48 x 62/63, 1 x 84, 8 x 91);
- 24 locomotives Diesel de manoeuvre utilisées dans les ateliers (5 x 80; 1 x 84; 18 x 91);
- 96 autorails Diesel.

L'année 2004 a vu la livraison des 7824 à 7852, et la réforme de 30 locomotives (cinq 62/63, neuf 84, quinze 73, et une

82. Aucune série n'a disparu, si ce n'est les 73 de la première tranche (7301-7335).

Les seuls nouveaux engins attendus pour l'année 2005 sont les dernières locomotives de la série 78 (7853 à 7870). Leur livraison entraînera la réforme de machines des séries 62/63 et 82.

La première radiation de l'année concerne la 7379, mise hors exploitation le 19 janvier 2005 à la suite d'une avarie à la transmission.

5127

Livraison à la SNCB : 07-06-1962 (Cockerill 3759)

Numérotation : 200.027 : 07-06-1962 - 31-12-1970
5127 : 01-01-1971 - 01-04-2003

Dépôts successifs : Monceau : 07-06-1962 ⇨ Schaerbeek : 03-06-1984 ⇨ Monceau : 01-06-1986 ⇨ Hasselt : 01-06-1989 ⇨ Antwerpen-Noord : 10-06-2001

Mise hors exploitation : 01-04-2003 (vendue à Francesco Ventura en Italie en avril 2004).

Livrées successives : vert 1970 : 04-01-1971 ⇨ jaune 26-07-1984

PHOTO 66-37 *Scheldewindeke, avril 1983. Pierre HERBIET.*



5132

Livraison à la SNCB : 04-07-1962 (Cockerill 3761)

Numérotation : 200.032 : 04-07-1962 - 31-12-1970
5132 : 01-01-1971 - 01-04-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 04-07-1962 - 02-07-1975
Kortrijk : 02-07-1975 - 31-05-1987
Merelbeke : 31-05-1987 - 16-06-2002
Antwerpen-Dam : 16-06-2002 - 01-04-2003

Livrées successives : vert 1970 : 02-06-1971 ⇨ jaune 11-09-1978

Mise hors exploitation : 01-08-2003

PHOTO 66-38 *Neerpede (Anderlecht), 10 avril 1981. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



5154

Livraison à la SNCB : 30-11-1962 (Cockerill 3878)

Numérotation : 200.054 : 30-11-1962 - 31-12-1970
5154 : 01-01-1971 - 01-04-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 30-11-1962 - 10-12-1962
Hasselt : 10-12-1962 - 29-05-1988
Antwerpen-Dam : 29-05-1988 - 01-04-2003

Livrées successives : vert 1970 : 04-01-1971 ⇨ jaune 26-07-1984

Mise hors exploitation : 01-04-2003

PHOTO 66-39 *Hasselt, 15 octobre 1977. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



5170

Livraison à la SNCB : 26-03-1963 (Cockerill 3894)

Numérotation : 200.070 : 26-03-1963 - 31-12-1970
5170 : 01-01-1971 - 01-04-2003

Dépôts successifs : Monceau : 26-03-1963 - 01-06-1986
Antwerpen-Dam : 01-06-1986 - 01-04-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1973
⇒ jaune 28-02-1985

Mise hors exploitation : 01-04-2003

PHOTO 66-40 Ath, octobre 1985. Pierre HERBIET.



5185

Livraison à la SNCB : 21-06-1963 (Cockerill 3909)

Numérotation : 200.085 : 21-06-1963 - 31-12-1970
5185 : 01-01-1971 - 01-04-2003

Dépôts successifs : Monceau : 21-06-1963 - 03-11-1966
Hasselt : 03-11-1966 - 10-06-2001
Antwerpen-Noord : 10-06-2001 - 01-04-2003

Mise hors exploitation : 01-04-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1973
⇒ jaune 31-05-1983

PHOTO 66-41 Neerpelt, octobre 1985. Pierre HERBIET.



5186

Livraison à la SNCB : 26-06-1963 (Cockerill 3910)

Numérotation : 200.086 : 26-06-1963 - 31-12-1970
5186 : 01-01-1971 - 01-04-2003

Dépôts successifs : Hasselt : 26-06-1963 - 29-07-1963
Monceau : 29-07-1963 - 23-10-1963
Schaerbeek : 23-10-1963 - 20-06-1965
Kortrijk : 20-06-1965 - 01-06-1986
Hasselt : 01-06-1986 - 28-05-1989
Antwerpen-Dam : 28-05-1989 - 01-04-2003

Livrées successives : vert 1970 : entre 1970 et 1973
⇒ jaune 12-05-1985

Mise hors exploitation : 01-04-2003

PHOTO 66-42 Neerpede (Anderlecht), 27-04-83. J-L VDH.



2361

Livraison à la SNCB : 25-04-1957

Numérotation : 123.061 : 25-04-1957 - 31-12-1970
2361 : 01-01-1971 - 24-04-2003

Dépôts successifs : Ronet : 25-04-1957 - 12-06-1957
Stockem : 12-06-1957 - 19-01-1976
Bruxelles-Midi : 19-01-1976 - 28-09-1981
Ronet : 28-09-1971 - 31-01-1994
Oostende : 31-01-1994 - 07-01-2002
Antw. -Dam : 07-01-2002 - 24-04-2003

Livrées successives : bleue : 22-04-1987

Mise hors exploitation : 24-04-03, suite accident à Marbehan

PHOTO 66-43 Braine-le-Comte, 14 avril 1982. J-L VDH.



170

Livraison à la SNCB : 15-06-1962

Numérotation : 228.170 : 15-06-1962 - 31-12-1970
170 : 01-01-1971 - 01-05-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 15-06-1962 - 29-09-1963
Oostende : 29-09-1963 - 26-05-1968
Schaerbeek : 26-05-1968 - 01-06-1974
Oostende : 01-06-1974 - 17-03-1980
Merelbeke : 17-03-1980 - 22-06-1990
Kortrijk : 22-06-1990 - 01-02-1996
Merelbeke : 01-02-1996 - 07-01-2002
Schaerbeek : 07-01-2002 - 01-05-2003

Mise hors exploitation : 01-05-2003

PHOTO 66-44 *Zuikerkerke (Blankenberge), 18 juin 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



716

Livraison à la SNCB : 04-06-1974

Numérotation : 716 : 04-06-1974 - 31-12-1970

Dépôts successifs : Schaerbeek : 04-06-1974 - 17-03-1980
Oostende : 17-03-1980 - 24-05-1982
Kinkempois : 24-05-1982 - 01-05-1985
Schaerbeek : 01-05-1985 - 26-09-1988
Hasselt : 26-09-1988 - 30-09-1991
Kinkempois : 30-09-1991 - 27-05-1995
Hasselt : 27-05-1995 - 24-05-1998
Kinkempois : 24-05-1998 - 01-05-2003

Mise hors exploitation : 01-05-2003

PHOTO 66-45 *Holleken, 12-01-1988.* J-L VANDERHAEGEN.



6234

Livraison à la SNCB : 29-03-1963

Numérotation : 212.134 : 29-03-1963 - 31-12-1970
6234 : 01-01-1971 - 15-06-2003

Dépôts successifs : St. Ghislain : 29-03-1963 - 02-02-1965
Dendermonde (Merelbeke) : 02-02-1965 - 27-05-1972
Kortrijk : 27-05-1972 - 03-06-1984
Monceau : 03-06-1984 - 15-12-2002
Antwerpen-Noord : 15-12-2002 - 15-06-2003

Livrées successives : vert 1970 : avant 1974 ⇄ jaune 17-11-82

Mise hors exploitation : 15-06-2003 (rupture vilebrequin)

Démolition : à Ronet 3-4/2004

PHOTO 66-46 *Eine, 05-12-1983.* J-L VANDERHAEGEN.



6293

Livraison à la SNCB : 22-03-1966

Numérotation : 212.193 : 22-03-1966 - 31-12-1970
6393 : 01-01-1971 - 15-06-2003

Dépôts successifs : Schaerbeek : 22-03-1966 - 13-12-1971
Merelbeke : 13-12-1971 - 31-12-1971
Dendermonde (Merelbeke) : 31-12-1971 - 01-06-1984
Kortrijk : 03-06-1984 - 26-01-1999
Kinkempois : 26-01-1999 - 15-06-2003

Livrées successives : vert 1970 entre 1974 et 1979
jaune 18-02-87

Mise hors exploitation : 15-06-2003 (usure moteur Diesel)

Démolition : à Ronet 3-4/2004

PHOTO 66-47 *Zingem, 14-11-1983.* J-L VANDERHAEGEN.



CHINE : LE DERNIER PARADIS DE LA VAPEUR



PHOTO 66-48 Nous terminons notre tour d'horizon ferroviaire de Chine avec la visite du site le plus remarquable fréquenté par des locomotives à vapeur : le col de JinPeng. Le 26 décembre 2003, les QJ 7009 et QJ 6828 viennent de franchir l'impressionnant viaduc en courbe de Simingyi.

Dave HABRAKEN.

5. JinPeng

Rendez-vous compte : au milieu des années '90, en 1995 plus précisément, un chemin de fer d'une longueur de 945 kilomètres a été mis en service dans une contrée plutôt inhospitalière. Il s'agit de la ligne de JiTong qui relie les villes de Jining et de Tongliao, en traversant la Mongolie Intérieure. Le plus intéressant est le choix du mode de traction - la vapeur - et ce, avec un seul type de locomotives : les puissantes *Santa Fe* (1-5-1) Qian Jin (QJ) !

Un an après son inauguration, un amateur français décida de la découvrir, à bord de l'unique train de voyageurs empruntant la ligne une fois par 48 heures. Au début, il ne vit que de vastes espaces désertiques et désolés. Après plusieurs heures de trajet, fatigué par ces paysages monotones, il décida d'aller dormir dans sa couchette. Au milieu de la nuit, il fut réveillé par la marche devenue lente et chaotique du train. Encore étourdi, il pointa son regard par la fenêtre et n'en crut pas de ses yeux : le convoi était en train de grimper un col montagneux en effectuant de multiples lacets ! Le col de

JinPeng était découvert...

Dans les années qui suivirent, JinPeng était devenu un des sites ferroviaires les plus célèbres au monde, un lieu incontournable pour tous les amateurs de vapeur. Où peut-on en effet encore trouver sur notre planète une ligne principale franchissant une montagne en utilisant exclusivement la traction à vapeur ?

Alors que la plus grande partie de cette transversale est plutôt monotone et n'offre que peu de variété photographique, les 30 kilomètres établis entre Galadesitai et JinPeng se distinguent catégoriquement. Ici, la ligne a été construite à travers le massif montagneux de Dabaliang, dont le sommet culmine à 2042 mètres. La dénivellation atteint pas moins de 300 m sur le flanc ouest et 400 m sur le flanc est. Afin de ne pas dépasser des rampes d'un pourcentage supérieur à 12 %, la ligne fut établie sur trois niveaux, tant du côté ouest que du côté est, ce qui nécessita le percement de plusieurs tunnels, la construction d'impressionnants viaducs et l'utilisation

de larges boucles hélicoïdales. Avec ce profil, deux QJ pouvaient remorquer des trains de 2.300 tonnes à une vitesse de 30 à 40 km/h. Pouvez-vous vous imaginer ce que doivent endurer les chauffeurs des QJ, qui approvisionnent le feu à la pelle et doivent utiliser un charbon poussier de très mauvaise qualité ?

La ligne longe des villages où la vie est digne du moyen-âge. Avant 1995, la plupart des habitants n'avait jamais entendu parler du chemin de fer. Ils ignoraient totalement le mot train. Quelle fut donc leur réaction la première fois qu'ils ont vu un train remorqué par deux "dragons de feu" franchir le col en envoyant d'impressionnants nuages de fumées dans le ciel ?

Leur surprise ne s'arrêta pas là, car très rapidement ce chemin de fer, et en particulier la section du col de JinPeng, attira des milliers d'amateurs venus du monde entier. Encore une fois, la plupart des gens n'avait jamais vu d'Occidentaux et en ignorait même l'existence. C'est comme si des extra-terrestres avaient atterris chez eux !

La saison la plus appropriée pour visiter le col de JingPeng est incontestablement l'hiver, où la température moyenne est de -25°C , pouvant descendre sous les -35°C . Et cela sans compter le vent violent et continu qui accentue sensiblement la sensation de froid ! Dans ces conditions, la vapeur expulsée par les QJ est impressionnante et forme des nuages de plus de 100 m de haut !

Mille fois hélas, 2004 marqua le début de la fin pour l'utilisation des QJ sur le col de JingPeng. Malgré le fait que les responsables du réseau tentent de conserver le plus longtemps possible la traction à vapeur en service, dont les coûts d'exploitation sont pourtant nettement plus bas que ceux de la traction Diesel, les fortes pressions exercées par le Pouvoir Central à Pékin oblige les dirigeants à passer au Diesel. Rapidement donc, depuis le mois de septembre 2004, les premières Diesel ont fait leur apparition à JingPeng...

C'est à partir de mars 2004 que débutèrent les essais des Diesel entre Daban et Haoluku, tronçon dans lequel est

situé le col de JingPeng. Ce fut évidemment un coup très rude pour les amateurs vaporistes du monde entier.

La diésélisation du dernier grand bastion vapeur de l'univers n'alla toutefois pas aussi vite que prévu. Jusqu'au mois d'août 2004, de nombreux parcours furent mis en marche pour déterminer la charge maximale admissible par les Diesel. Peu après, la vapeur reprit son monopole. Le 30 septembre 2004 fut un jour noir pour les ferrovipathes, lorsqu'ils apprirent via Internet que l'engagement en service régulier des Diesel avait débuté. Dans les semaines qui suivirent, les choses s'accéléraient, puisqu'une locomotive Diesel était attendue en moyenne tous les deux jours à Daban (toutes les machines circulant sur le col de JingPeng sont stationnées au dépôt de Daban). Ainsi, au début du mois de décembre 2004, on dénombrait déjà une dizaine de locomotives Diesel du type DF4, ce qui était suffisant pour réduire fortement le rôle des vapeurs. Alors qu'auparavant, une vingtaine de trains franchissaient le col de JingPeng par 24 heures, fin décembre 2004, lors de la visite du PFT, seuls trois trains étaient encore

assurés en vapeur durant la journée, soit en moyenne un train sur deux. Au moment où vous lisez ce numéro, le col de JingPeng sera entièrement aux mains de la traction Diesel.

Une fin beaucoup trop brutale pour le plus grand spectacle vapeur mondial. On n'entendra donc plus jamais au fond de la vallée ou au sommet du col le bruit sec et puissant de l'échappement des QJ, qui déchirait le silence durant de longues minutes, en particulier la nuit.

Désormais, il ne reste plus que les souvenirs, et bien sûr, les milliers de photos et de vidéos que les amateurs du monde entier ont réalisés sur cette incroyable section de 30 km. Qui peut d'ailleurs estimer le nombre de kilomètres de pétales qui a été brûlé ?

Comme hommage au col et à ses QJ, voici un aperçu du paradis de la vapeur qu'était JingPeng.

Dans notre prochain numéro nous aborderons le récit de l'inoubliable voyage organisé par le PFT durant les fêtes de fin d'année.

Dave HABRAKEN.

PHOTO 66-49 *Le viaduc de Simingyi offre une multitude de possibilités de prises de vue. Ainsi, toujours le 26 décembre 2003, un train lourd en direction de Daban, remorqué par les QJ 7143 et QJ 6851, franchit ce remarquable ouvrage d'art.*
Dave HABRAKEN.



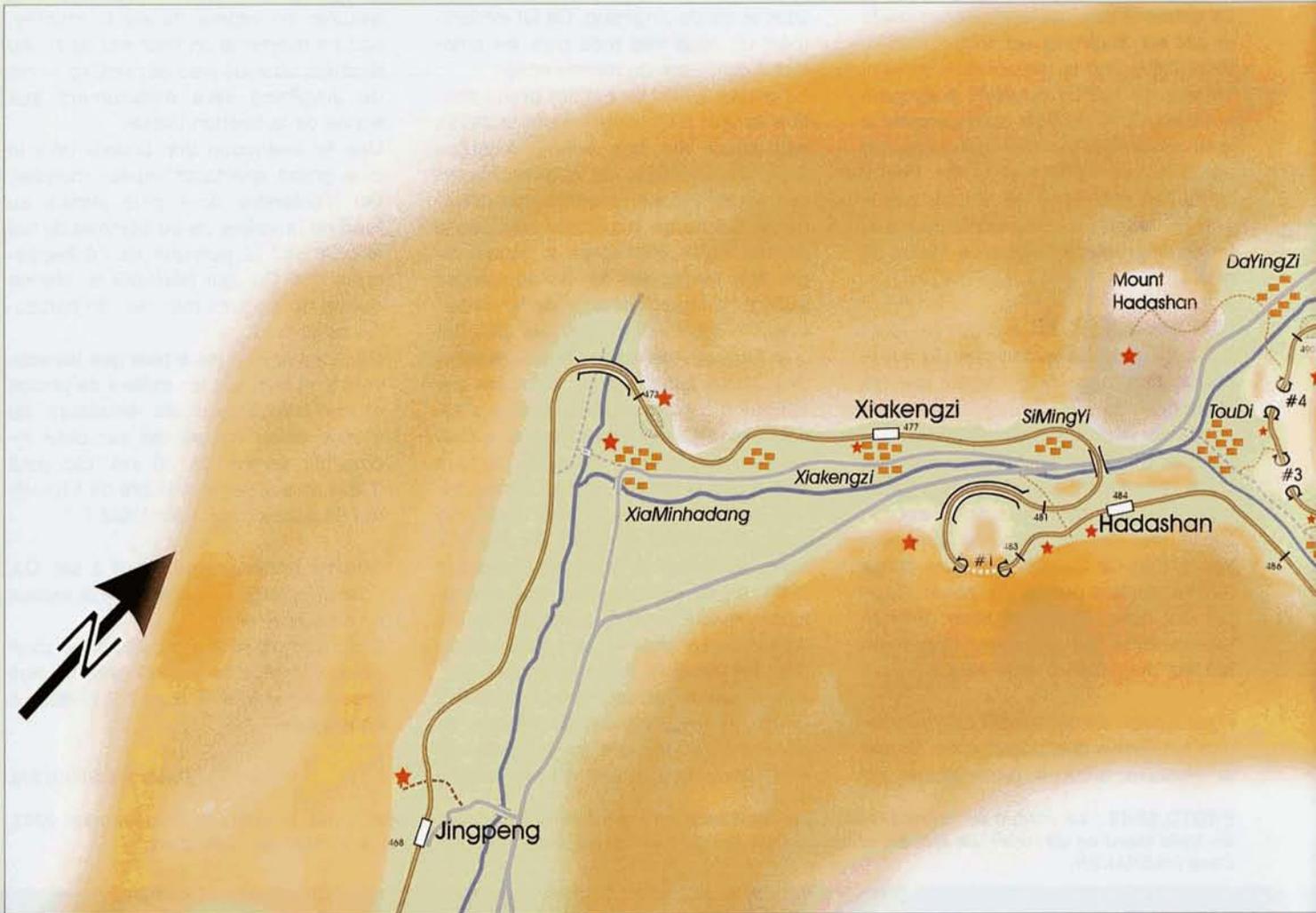


PHOTO 66-50 Fin août 2004, les QJ arrivent lentement à la fin de la desserte du col de JingPeng. Le 26 août 2004, la QJ 7040 remorque un court train de marchandises vers Haoluku dans la rampe ouest du col, aux environs de DaBa. Dave HABRAKEN.





© Hinrich Brümmer, 2004

JingPeng Pass

-  chemin de fer
-  route
-  chemin en terre
-  sentier
-  rivière
-  bel endroit photo

Based on maps by Julien Blanc, Hans Schaefer and Louis Cerny, and the GPS-data provided by Hans Schaefer; not to scale.

PHOTO 66-51 Voir passer un lourd train de marchandises remorqué par deux QJ en plein effort est un spectacle inoubliable tant pour les yeux que pour les oreilles... Ici, les QJ 6986 et QJ 6773 passent le signal avertisseur de Shangdian, le 26 août 2004. Au fond, on distingue le village de Xiao YingZi.
Dave HABRAKEN.





PHOTO 66-52 Le 18 avril 2003, la fin de l'ascension est en vue pour les QJ 7009 et QJ 7041. Le train arrive en gare de Shangdian et poursuivra sa route vers Daban.
Dave HABRAKEN.

PHOTO 66-53 Nous voyons ici un train remorqué par les QJ 6876 et QJ 7143 déboucher du tunnel 2 à Toudi, le 24 décembre 2003. Lors du passage dans ce long tunnel, la respiration dans la cabine de conduite d'une QJ est presque impossible tellement la fumée est dense. Le travail à bord d'une QJ est loin d'être une sinécure...
Dave HABRAKEN.





PHOTO 66-54 Peu avant la gare de croisement de Hadashan, on a une vue magnifique sur la vallée côté JingPeng. A cet endroit il est possible de voir les trains à vapeur pendant une quarantaine de minutes, comme ce 24 août 2004 lorsque les QJ 7030 et QJ 7882 en tête d'un marchandises pour Daban passent la courbe à 270 degrés. Au fond on voit le viaduc de Simingyi. Dave HABRAKEN.

PHOTO 66-55 Le 26 décembre 2003, les QJ 7143 et 6851 en tête d'un convoi pour Daban croisent en gare de Shangdian un train remorqué par les QJ 7007 et 6981. Le soleil couchant offre un superbe reflet doré. C'est ça la magie du col de JingPeng. Dave HABRAKEN.



il y a 50 ans ...



PHOTO BD-205 ↑ C'est à partir du mois de janvier 1955 que la SNCB entama la mise en service de ses deux premières séries de locomotives Diesel de ligne : les types 201 et 202/203. Les 201, qui devinrent la série 59 en 1971, furent construites à 55 unités par Cockerill à Seraing. Les dernières locomotives furent réformées en 2002. Actuellement il ne subsiste plus que trois exemplaires en état de marche : les 5927 et 5941 du PFT, et la 201.010 préservée par la SNCB. Il y a 50 ans, le 23 mars 1955 précisément, la 201.009 remorquait le semi-direct 4163 Verviers - Liège, ici à l'arrêt à Nessonvaux-Fraipont. Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Construites par l'Anglo-Franco-Belge à La Croyère, les 202/203 furent respectivement produites à 13 + 8 et 19 exemplaires. Devenues les séries 52-53 et 54 en 1971, elles sont encore actuellement six 52 et dix 53 à subsister, affectées à TUC-Rail pour la traction des trains de travaux sur les grands chantiers du réseau. Voici la 202.015 lors de sa sortie d'usine à La Croyère. Elle fut livrée à la SNCB le 18 janvier 1955; en 1957, elle fut modifiée et renumérotée 204.005, puis 5405. Elle sera réformée suite à un accident le 1er mars 1982. Collection PFT.



il y a 40 ans ...

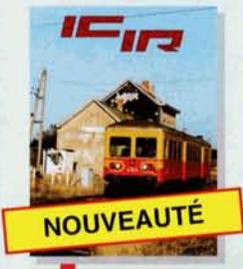


PHOTO BD-202 ↑ PHOTO BD-203 ↓ C'est le 31 mars 1965 que circulèrent les derniers trams sur la ligne vicinale W entre Braine-l'Alleud - Waterloo - Espinette-Centrale (Sint-Genesius-Rode) et Bruxelles. Dès le lendemain, le service sera assuré par des autobus. La ligne Braine-l'Alleud - Monument Gordon (à proximité du Lion de Waterloo) fut inaugurée le 22 mars 1898. Plus tard, elle fut prolongée par étapes vers Lasne, Rixensart et Wavre. La traction électrique fut mise en service le 18 octobre 1931. Ci-dessus, le dernier jour de l'exploitation : arrivée au terminus de la gare de Braine-l'Alleud de la motrice 9762 accompagnée d'une remorque. Ci-dessous : toujours le 31 mars 1965, la motrice 9940 et une remorque viennent de passer à hauteur du célèbre lion, et se dirigent vers Waterloo. Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

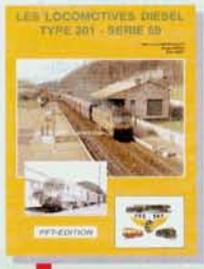


Livres

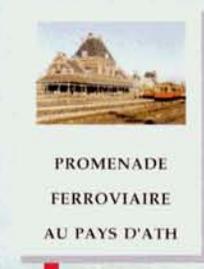
PFT-Editions



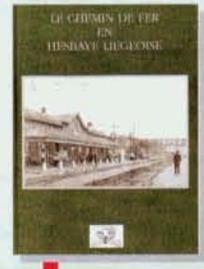
IC-IR 1984-2004
Le "Plan IC-IR" en image, avec toutes les gares supprimées ou rouvertes durant cette période.
A4 - 216 pages
400 photos
€ 35,00 - 1250 g



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SERIE 59
L'histoire complète des célèbres 59 de la SNCB.
A4 - 280 pages
540 photos
€ 49,00 - 1905 g



PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.
A4 - 268 pages
242 photos - 30 plans
€ 18,60 - 860 g



LE CHEMIN DE FER EN HES-BAYE LIEGEOISE
Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).
A4 - 168 pages
276 photos
€ 23,55 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE
Histoire de toutes les lignes de la région montoise.
A4 - 160 pages
258 photos
€ 23,50 - 750 g



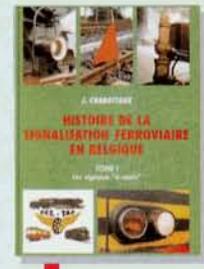
LA LIGNE 128 CINEY-YVOIR
La ligne 128 de hier à aujourd'hui.
A4 - 82 pages
107 photos
€ 16,95 - 550 g



UN SIECLE DE VAPEUR
Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeur aux Pays-Bas, France et Luxembourg.
21 x 27 cm
127 photos en noir et blanc
€ 23,50 - 750 g



SNCB 75 NMBS
Cet ouvrage bilingue retrace en images les faits marquant des 75 ans d'histoire de la SNCB (1926 à 2001).
21 x 27 cm - 176 pages
166 photos N-B et couleurs
€ 35,00 - 1250 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I
Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.
A4 - 191 pages
278 photos et plans
€ 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II
Ce deuxième tome traite de l'histoire complète de la signalisation mécanique.
A4 - 252 pages
220 photos
€ 35,00 - 1250 g



INDICATEUR DE 1940
Réédition de l'indicateur de 1940 sous l'occupation allemande.
A4 - 48 pages
€ 6,50 - 250 g



INDICATEUR DE 1935
Réédition de l'indicateur de la SNCB de 1935, comprenant également les lignes vicinales.
13 x 22 cm - 568 pages
€ 23,50 - 750 g



LE RAIL BRUXELLOIS EN IMAGES
Le rail à Bruxelles présenté en photos.
195 pages
186 photos en noir et blanc
€ 23,50 - 750 g

En Lignes

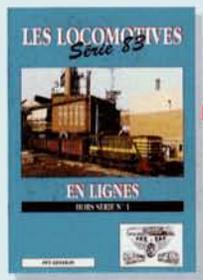
EN LIGNES

- ☐ abonnement 2005
 - Belgique € 36,00
 - 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 65 par numéro : € 8,50 260 g
- ☐ reliure pour EN LIGNES € 11,16 550 g

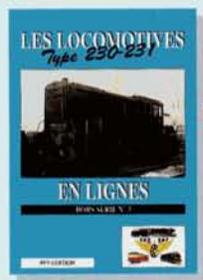
EN LIGNES - hors série



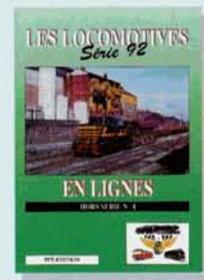
hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SERIE 83
A4 - 50 pages
100 photos
€ 9,75 - 255 g



hors série n°2
LES LOCOMOTIVES SERIE 1600 CFL
A4 - 80 pages
120 photos
€ 14,75 - 255 g



hors série n°3
LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
A4 - 60 pages
80 photos
€ 12,27 - 210 g



hors série n°4
LES LOCOMOTIVES SERIE 92
A4 - 80 pages
100 photos
€ 14,75 - 255 g

- ☐ Vapeur en Belgique - tome I (par Phil Dambly) € 48,34 1390 g
- ☐ Vapeur en Belgique - tome II (par Phil Dambly) € 48,34 1905 g
- ☐ La ligne du Luxembourg (Ed. CFFL) € 24,60 765 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
- ☐ 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
- ☐ Balade vicinale en Belgique € 45,00 1095 g
- ☐ La gare et la Ville € 19,00 850 g

NOUVEAUTÉ

LA GARE EN IMAGES

La gare en images



LA GARE EN IMAGES

L'architecture des gares présentée en textes et en photos. Tome 1.

Livre cartonné 27 x 21,5 cm - 112 pages
100 photos noir et blanc
30,00 - 750 g
Communication : "LA GARE EN IMAGES"

PFT-Boutique

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 66-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 66-29 NB) qui sont des photos noir et blanc. ATTENTION : numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Date limite de commande : le 15-05-2005; date de livraison: +/- 01-07-2005. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

☎ +32(0).65.72.80.72 - Fax : +32(0).65.66.45.41 - ✉ philippe.scholl@swing.be (Utiliser cette adresse obligatoirement pour les commandes par mail)

☐ 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. Préciser le numéro de la photo et du EN LIGNES dans lequel elle a été publiée. Renseignements et commandes : voir ci-dessus, rubrique "Photos EN LIGNES". Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles. Liste sur notre site Internet : www.pftsp.be

☐ 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 105g
- ☐ 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 € 10,00 75 g
- ☐ N° 57 : Locotracteurs série 91 € 10,00 75 g
- ☐ N° 59 : Les 5122 et 5135 en Italie € 10,00 75 g
- ☐ N° 60 : Vapeurs chinoises € 10,00 75 g
- ☐ N° 61 : Les 62 en activité au Luxembourg € 10,00 75 g
- ☐ N° 62 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 € 10,00 75 g
- ☐ N° 63 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 € 10,00 75 g
- ☐ N° 64 : Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 € 10,00 75 g

PHOTO-THEME 65 : les 3600 CFL

Prix : € 10 + frais de port 75 g. Communication : PHOTO-THEME 65

65-01 : 3612 et 1503 à Gouvy (voir poster pages 34-35)

65-02 : 3609 à Berchem (Gd Duché)

65-03 : 3610 à Mont-Saint-Martin

65-04 : 3601 à Berchem

65-05 : 3605 à Essingen

65-06 : 3602 à Longwy

65-07 : 3616 et 8427 à Athus

65-08 : 3603 à Athus

65-09 : 3611 à Longwy

65-10 : 3602 à Mont-Saint-Martin



Articles divers

Pin's

- ☐ 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

Cartes postales

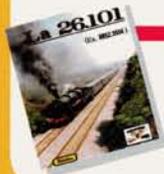
- ☐ Série 1 à 7 (12 vues SNCB + CFL par série) € 3,72 105 g
- ☐ CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy : € 5,00 80 g
- ☐ CP 21-28 : 8 cartes des gares de Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St. Ghislain, et du viaduc d'Yvoir € 4,00 60 g
- ☐ CP 29-36 : 8 cartes des 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 : € 2,50 550 g
- ☐ 2005 : € 2,50 550 g

Cassette vidéo - DVD

- ☐ La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir (VHS) : € 2,50 350 g
- ☐ La 26.101 du PFT (DVD) : € 2,50 150 g



La 26.101 en DVD

Commande Frais d'envoi

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

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

	BELGIQUE	ETRANGER
jusque 100 g	€ 1,05	€ 1,85
jusque 250 g	€ 1,50	€ 3,50
jusque 350 g	€ 1,50	€ 3,50
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'EPUISEMENT

