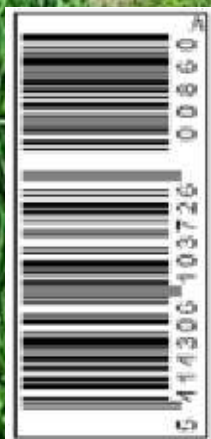


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 86 - AOUT 2008 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 9000 GENT 1
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



L'été : la saison qui fait rêver au soleil et aux escapades en train ! Avez-vous déjà rendu visite à notre ligne touristique qui court le long du Bocq entre Ciney et Purnode ? Non ? C'est l'occasion de profiter d'une journée de vacances pour découvrir cette magnifique ligne et apporter aussi votre soutien à toute l'équipe de bénévoles qui l'anime. Quatre journées vapeur sont au programme de ces mois d'août et septembre... Et les trains du Bocq sont les seuls trains touristiques de Belgique qui prennent en gare la correspondance de ceux de la SNCB ! D'autres bénévoles - parfois les mêmes ! - travaillent aussi au musée du rail de Saint-Ghislain et préparent les Portes Ouvertes du mois de septembre qui coïncideront avec les Journées du Patrimoine, même si le thème de cette année - Patrimoine et Culture - ne coïncide pas avec les activités du PFT. N'oublions pas non plus ceux qui, dans l'ombre, restaurent, préparent, réparent le matériel historique afin qu'il réponde toujours aux normes de sécurité imposées ou non par le Groupe SNCB ou le ministère de tutelle. Enfin, vous le lirez dans les pages qui suivent, le PFT fête ses vingt ans le 11 août précisément. Vingt années durant lesquelles les animateurs auront mis au service des amateurs - et des autres - leur passion pour le rail, qui s'est traduite, entr'autres, par la plus riche collection de matériel ferroviaire préservé par une association. Merci de votre soutien et ...

BON ANNIVERSAIRE !

NOS CHEMINS DE FER 3

AUTORAILS 1980-2005 - tome 2

Voici le troisième recueil de photos de notre nouvelle collection "Nos chemins de fer". Il fait suite au précédent ouvrage qui traitait des autorails des séries 40, 41, 43, 44 et 45. Celui-ci reprend les autorails des séries 46 et 49, mais également les autorails ES, historiques et de réseaux étrangers en Belgique. L'ouvrage comprend 106 photos couleurs avec légendes bilingues.

€25

**Autorails - Motorwagens
1980-2005 - tome 2 - deel 2**

NOS CHEMINS DE FER - ONZE SPOORWEGEN - 3

Format oblong 21 x 15 cm - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin. Parution : septembre 2008.
€ 25 + frais d'envoi (poids 600 g). Communication : "Autorails 2". Voir les modalités de paiement reprises en page 3.

Petites annonces

CHERCHE : toutes informations (photos, plans, PSS, ...) de la gare de Beringen-Mijnen. Seyfettin ESTIMEZ, Kanaalstraat 9, 3582 Beringen. ☎ +32.(0)484/14.25.77.

A CEDER : à un prix symbolique : 40 années de la revue "La Vie du Rail". A prendre sur place. Jacques Lambert, Uccle (Bruxelles). ☎ +32.(0)477/36.92.38.

A VENDRE : sac photo contenant un petit sac en plomb pour films (15 €); 1 appareil Canon AE1 objectif 50mm état impec. (90 €); 1 téléobjectif 70-210 avec étui état impec. (60 €). PETITHAM Michel ☎ +32.(0)86/38 90.92 le matin.

A VENDRE : train Märklin voie C dim. 2,90 x 0,97 avec décor; loco + 4 wagons + 2 voitures; éclairage maisons et rues; support en des-cron. Prix : 300 € à discuter. MOURY Michel, rue de la Cavée, 2 - 7080 Frameries; ☎ : +32.(0)65/67.54.59

PFT-agenda

- **Prochaines circulation sur la ligne 128** : voir détails page 65. A ne pas manquer : les circulations de la P8 le week-end du 15 au 17 août.
- **Samedi 13 et dimanche 14 septembre** : journées du Patrimoine en Wallonie; ouverture au public du musée du rail de Saint-Ghislain; présence de la P8 64.169 en chauffe; possibilité de monter à bord.
- **Samedi 27 et dimanche 28 septembre** : festival vapeur du CFV3V à Mariembourg; présence du PFT avec la P8; voyage d'approche au départ de Charleroi vers Mariembourg; plus d'infos et bulletin d'inscription dans l'encart central.

Utilisation du virement bancaire européen

De plus en plus de lecteurs utilisent le virement bancaire européen lors de leurs transactions. Or, lorsque nous recevons le paiement, l'adresse de l'émetteur n'y figure pas. Pour éviter tout retard dans l'envoi des commandes, il convient dès lors de la mentionner dans la rubrique "communication".

Le 8 juin dernier, une longue maladie a emporté Christian DOSOGNE. Figure marquante du monde des amateurs, il était membre de nombreuses associations et défendait fermement les transports publics en général. Il était également actif dans le monde des trains miniatures qui lui doit l'étude de plusieurs modèles belges. Christian était non seulement un collaborateur étroit de *EN LIGNES*, mais avant tout un très grand ami. Toutes nos pensées vont à ses proches et ses nombreux amis.





Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Patrice AIROLDI, Alessandro ALBE, Dominique ALLARD, ALSTOM, Christian AUQUIERE, Dr. Günther BARTHS, William BOECKX, Jean BRUGGEMAN, Roger CRICKELAIRE, Marco CA-COZZA, Willy DEMOULIN, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Hubert DESCHEPPER, Michel de ESCH, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Laurent JOSEPH, Gilbert LAURENT, Vincent LINDERS, Tommy MAEREMANS, Bruno MALFAIT, Serge MATHEY, Thierry NICOLAS, Tomas MEYER-EPPLER, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Steve ROD, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, Michel SIMAR, la SNCB, STADLER, Yves STEENEBRUGGEN, Frédéric TALLIER, Claude VANDECASTEELE, Christian VANHECK, Wim WINDEY.

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 - Belgique
 GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41
 pftsp@gmail.com Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2008

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 36 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "ABO 2008". 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 sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger, vous pouvez effectuer un virement bancaire international (Bic-code : GEBABEBB; IBAN-code BE57 0001 2017 8935) ou utiliser un mandat postal international;
 - si vous habitez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (Lille);
 - si vous utilisez un bulletin de virement européen, indiquez votre adresse dans la rubrique "communication" en plus de l'article commandé;
- dans tous les cas, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro et la validité de la carte et la somme en euros.

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

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

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)473/39.35.54
 St-Ghislain : Dieu Baudouin : ☎ +32.(0)475/95.68.93
 Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477/98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

sommaire

2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

- 4 *le PFT fête ses 20 ans*
- 10 *le matériel préservé par le PFT*
- 18 *actualité du PFT*



4 Le PFT fête ses 20 ans



24 Les 5101 et 5146 en Algérie !



36 Départ des 6019 et 6086 de Momignies



48 Il y a 50 ans : l'Expo 58

20 Actualité belge

- 20 *statistiques*
- 20 *locomotives*
- 24 *les 5101 et 5146 en Algérie !*
- 30 *automotrices - autorails*
- 32 *voitures*
- 32 *divers*
- 34 *sociétés privées*
- 39 *radiations*

40 Actualité étrangère

- 40 *Allemagne*
- 43 *l'Euro 2008*
- 44 *Royaume-Uni*
- 44 *Autriche*
- 45 *France*
- 45 *Pays-Bas*
- 46 *France*
- 46 *telex*

47 Hier - Aujourd'hui

48 L'Expo 58

58 Nées en Belgique

59 Il y a ...

60 Images d'Égypte

64 Voitures 9022-9025

66 PFT-Boutique

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 86-02

La 5404 et la 202.020 à Gent-Noord au début de la ligne 77 menant vers Moerbeke. PFT.

PHOTO 86-03

La 64.169 franchit le canal à Balgerhoeke, lors du Stoom Festival de Maldegem. Frédéric TALLIER.

COUVERTURE AVANT

PHOTO 86-01

Le 10 mai 2008, le PFT organisait un voyage mettant en présence pour la première fois la 5404 du Patrimoine historique de B-Holding et la 202.020. Arrêt-photo à Zingem sur la ligne 86 De Pinte - Oudenaarde. PFT.





Le PFT fête ses 20 ans

Peut-être vous souvenez-vous du numéro 35 - épuisé - de votre revue dans lequel nous faisons un bilan des dix premières années d'existence du PFT. Aujourd'hui, nous en rajoutons dix, car le PFT a 20 ans en 2008 !

Que de chemin parcouru depuis le début, avec des moments forts, des initiatives heureuses, un musée qui se met en place, une ligne touristique qui avance, mais aussi avec des espoirs déçus, des échecs, des départs.

Nous allons retracer ces vingt ans, en espérant qu'ils seront suivis de beaucoup d'autres anniversaires...

Les débuts...

Les prémices du PFT sont à rechercher dans une bande de copains que l'intérêt de la chose ferroviaire avait rassemblé et qui, animés du désir de faire autre chose que de simples photos ou mener des discussions de salon, décidèrent de mettre leurs idées en pratique.

En 1984, trois amateurs qui se connais-

saient pour leur passion du rail, décidèrent d'allier leurs efforts - et leurs économies ! - pour sauvegarder l'autorail 4906 qui venait juste d'être retiré du service au mois de juillet précédent à Montzen. Sa remise en état fut menée à bien par une petite poignée de bricoleurs dans l'atelier d'Haine-St.Pierre, encore en activité à l'époque. Il fut restauré dans sa version des années '50, en deux tons de vert, et retrouva son ancien numéro 553.29. A l'issue des travaux, l'engin fut dirigé vers Mariembourg, où il reprit du service sur la ligne de Treignes concédée au CFV3V.

Devant le succès de cette restauration, quatre autres amateurs, comptant parmi les futurs membres fondateurs du PFT, acquirent en juin 1986 l'autorail 4618 du dépôt d'Haine-St.Pierre. Il fut restauré à l'atelier de Bruxelles-Midi, dans sa version des années '50, avec caisse entièrement vert foncé, deux phares blancs par face, et renuméroté 554.18.

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

Et arriva l'année 1988... Le 14 mai eut lieu le premier voyage organisé par les futurs membres fondateurs du PFT : un

parcours d'adieu inoubliable aux locomotives de la série 204 et aux voitures internationales du type I1. L'organisation de la journée, fondamentalement différente de ce tout qui existait jusqu'alors, visait à recréer l'ambiance ferroviaire d'antan, non seulement par l'attrait des lignes parcourues - il subsistait encore de la signalisation mécanique et d'anciennes installations - mais également par le matériel utilisé. Un programme précis et des arrêts-photos bien préparés formaient la base du concept, afin de combler au mieux les amateurs. Le succès fut au rendez-vous !

C'est également en 1988 que se concrétisa le rachat de l'autorail 4333, financé par les économies de huit amateurs, tous bien sûr futurs membres fondateurs du PFT, suivi peu après par l'autorail Brosse 551.26.

La naissance du PFT

Les ambitions de ce groupe d'amateurs, aussi bien pour gérer, restaurer et exploiter ce patrimoine que pour financer de nouvelles acquisitions et organiser de nouveaux voyages, imposaient la création d'une association afin d'officialiser leurs objectifs et disposer d'une structure juridique appropriée. Les statuts furent

PHOTO 86-04 *Le premier voyage organisé par les futurs membres fondateurs du PFT fut un train d'adieu aux locomotives de la série 204 et aux voitures internationales du type I1. Pour cette occasion, le PFT remit la 204.003 dans sa version d'origine et la 5404 dans la livrée "204". Paliseul, 14 mai 1988. PFT.*





PHOTO 86-05 *Un des plus spectaculaires voyages du PFT : le "mémorial électrique", pour lequel la 2802 et la 2912 furent remises dans leur version des années 60. Arrêt-photo au saut de mouton de Sint-Katelijne-Waver, ayant nécessité la mise hors service de 3 des 4 voies ! PFT.*

publiés au Moniteur Belge le 11 août 1988 : l'association portera le nom "*Patrimoine Ferroviaire Touristique asbl - Toeristisch Spoor Patrimonium vzw*", en abrégé PFT-TSP. Les trois mots décrivaient à eux seuls son objet social. L'organisation de voyages et la publication de divers ouvrages allaient permettre au tout jeune PFT de disposer de fonds afin de mener à bien les buts qu'il s'était fixés : restauration et sauvegarde de matériel.

On démarre

Chapeautées par des amateurs de plus en plus motivés, les activités se développèrent tous azimuts; les voyages pour amateurs ou grand public en étaient les principales. La diversité des programmes proposés attirait une foule de plus en plus nombreuse, séduite par la nouveauté et la qualité du produit. La raison d'un tel succès ? Les organisateurs se mettent à la place de l'amateur et lui offrent ce qu'ils auraient eux-mêmes souhaité. Simple, efficace, mais très contraignant au point de vue de l'organisation : débroussaillage, préparation des arrêts-photos, contacts avec le personnel des gares, parfois remise en peinture du matériel, sans oublier tout le travail administratif nécessaire à la circulation des trains spéciaux sur le réseau.

Les "suivis" en bus furent une autre idée unanimement appréciée : plutôt que d'imposer aux amateurs des débarquements acrobatiques et dangereux, les

amateurs qui le désirent suivent le train dans un bus, parfois historique, qui les amène directement à pied d'œuvre.

Au fil des ans et des acquisitions, on trouva de plus en plus en tête des trains spéciaux le matériel appartenant à l'association, d'autant que la SNCB radiait le sien à grande vitesse.

Les diverses activités

Les voyages

Une des activités principales du PFT a toujours été les voyages; c'est d'ailleurs grâce à eux qu'est née l'association. Des voyages pour amateurs, le PFT en a aujourd'hui organisé 122; quelques-uns sont restés mémorables - les sorties sur la Vennbahn -, d'autres ont eu un succès plus mitigé, d'autres encore ont été modifiés en dernière minute (rappelez-vous l'adieu aux locomotives CC40100 18 assuré avec une ... 15 le 20 mai 1995 !). Mais tous ont toujours été préparés avec soin pour que les amateurs puissent profiter au maximum du programme qui leur est proposé.

En général, les amateurs forment un groupe de 200 à 300 participants à chaque excursion; le chiffre le plus élevé fut sans conteste un train mixte amateurs et touristes sur la Vennbahn, on l'on comptabilisa 650 participants, répartis dans 10 voitures tractées par deux Diesel ! Du vrai tourisme ferroviaire...

Pour donner de l'attrait aux voyages pour amateurs, les bénévoles n'hésitent pas à

retrousser leurs manches. Des engins moteurs furent même repeints et certains eurent des éléments de carrosserie modifiés : 204.003 (5403), 204.004 (5404), 201.001 (5930), 5925, 210.034 (6034), 201.010 (5910), 212.144 (6244), 120.002 (2802), 202.017 (204.003), 228.531 (531), 6501 (7501), 5917. Inutile de préciser que ces initiatives - sans conséquence pour le matériel - n'étaient pas, à une certaine époque, unanimement appréciées dans les bureaux de la rue de France...

Beaucoup de voyages d'adieu ont été organisés pour commémorer la fin de carrière de matériels (automotrices *Marelli* et *Budd*, locomotives séries 15, 18, 28, 51, 54, 59, 60, 70, 71, 75, 76, 80, 83, 84, 85, 91, voitures M2, M3, I1, I2, K4), et, nombre de lignes ont été parcourues pour la dernière fois par le PFT : la Vennbahn (lignes 45, 45A et 48), 63 Kortemark - Westroozebeke, 85 Leupegem - Ruien, 86 Ronse - Leuze, 98 Mons - St Ghislain par le Borinage), 109 Cuesmes - Harmignies, 141 Court St Etienne - Genappe, 154 Dinant - Givet, 163 Libramont - Gouvy et, plus récemment, 77 entre Gent-Noord et Moerbeke. Mais le PFT a aussi "inauguré" deux lignes : la LGV 1 entre Antoing et la frontière française, et la 147 entre Fleurus et Auvélais !

Outre les voyages pour amateurs, le PFT affrète de nombreux trains pour groupes, écoles, entreprises, ... seul ou en collaboration avec la SNCB.



L'ensemble de ces sorties n'a pas été comptabilisé, mais il y en eut au moins autant que de voyages pour amateurs. Sans oublier les nombreux parcours nécessaires à l'exploitation, comme les parcours d'approche vers la ligne 128 ou les transferts de matériel entre Saint-Ghislain et Schaerbeek.

On ne peut non plus passer sous silence la collaboration avec la SNCB - et aujourd'hui la SNCB-Holding - notamment dans le cadre de manifestations festives dans les gares : Braine-le-Comte (1991), Ath (1992), Charleroi-Monceau-Châtelet en 1993, le rassemblement des locomotives à vapeur à Trois-Ponts (1996 et 1999), la traction de l'Orient-Express en 2000, les 75 ans de la SNCB (2001), 50 ans de la Jonction Nord-Midi (2002), les journées de la Marine à Zeebrugge, etc.

Enfin, si la majorité des voyages se déroule en Belgique, quelques incursions d'un jour ou des voyages organisés ont eu lieu dans les pays limitrophes (Luxembourg, France, Pays-Bas, Allemagne) mais aussi plus lointains (Pologne (2 x), Hongrie, Maroc (2 x), Ukraine (2 x), Chine, Cuba, Biélorussie, Estonie, Lettonie, Lituanie et Danemark).

Si, à l'origine, il n'y avait aucune régle-

mentation pour les circulations sur le réseau avec du matériel historique, des directives de plus en plus précises ont été élaborées; actuellement, elles sont régies par un "cahier des charges" qui a reçu l'aval du ministre compétent.

Le matériel

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

En septembre 1989, grâce aux bénéfices engendrés par la parution du livre "*Les Chemins de Fer Belges en couleurs*", le PFT put acquérir la voiture-buffet 11.901, toujours aussi appréciée lors des voyages.

En 1990, le parc s'enrichit d'abord de l'autorail 4605, rapidement restauré dans sa version finale, et ensuite, d'un des bijoux de notre collection, la locomotive à vapeur Ty2-3554, future 26.101, acquise en Pologne.

Comme le PFT n'avait pas les moyens financiers pour s'offrir cette pièce de choix de 3 millions de francs de l'époque, une vingtaine de membres actifs rassembla ses économies et le projet put ainsi être mené à bien.

Dès son retour en Belgique, la machine fut restaurée conformément au type 26 belge et numérotée 26.101. Elle fut autorisée à circuler sur le réseau en septem-

bre 1994, mais ce ne fut qu'en 1997 qu'elle reçut officiellement son immatriculation par la SNCB.

En 1993, la collection s'agrandit, avec l'acquisition de pas moins six engins moteurs et diverses voitures. Il en alla tout d'abord de la 5204, dont seule la caisse put être récupérée; les démarches visant à conserver une 52-53-54 avec ses cabines d'origine n'avaient pas abouti et c'est avec beaucoup d'amertume que l'on vit une à une les dernières machines entrer à l'Atelier Central de Salzinnes pour en ressortir équipées de leurs cabines flottantes.

Furent ensuite acquises les deux locomotives Diesel des carrières CCB d'Havannes, le fourgon Expo-Shop 77.302 et l'ensemble de la collection de matériel sauvegardée par M. Delcart et utilisée par le BVS sur la ligne touristique Dendermonde - Puurs. Il s'agit des 5927, 6106, 4602, trois voitures M1 dont une voiture-pilote, et du fourgon 17.107.

Après une trêve de trois années, le PFT entama la sauvegarde de la locomotive prototype 6003, non fonctionnelle, en collaboration avec son constructeur : *Cockerill*. Une seconde voiture-buffet - la 11.908 - fut rachetée au CFV3V pour servir de véhicule d'accompagnement à la 26.101. Enfin furent acquises l'automotrice électrique 082 - notre premier engin électrique - et la 1602 CFL, rachetée à la firme *Märklin*.

PHOTO 86-06 *Du rêve à la réalité : l'acquisition de la Ty2-3554 en Pologne. Après plus de 15 ans de service sans jamais avoir fait défaut, sa chaudière est actuellement en cours de révision. Le 22 septembre 2002, elle se trouvait à Sourbrodt, au milieu des signaux mécaniques d'origine allemande.* PFT.





PHOTO 86-07 La ligne 128 est sans conteste une des plus grande réussite du PFT, et ceci grâce au courage à la tenacité de quelques membres très actifs. Elle peut se vanter d'être la plus belle ligne de Belgique et compter parmi les plus spectaculaires d'Europe. Le 10 avril 2008, le 4605 vient de déboucher du tunnel de Durnal en direction d'Yvoir. PFT.

A l'époque, le parc du PFT recelait des pièces de choix, dont plusieurs engins uniques : les 26.101, 6003, 5204, 6106, 554.18, 4333, 082, CCB 215 et 216, et la remorque 732.10.

Une partie de ce matériel est en fait la propriété totale ou partielle d'amateurs (1805, 5128, 1603, 202.020, 4618, 26.101...), qui en confient la gestion à l'asbl. Toute la maintenance et les travaux de restauration sont menés à bien par une équipe de bénévoles qui n'hésite pas à sacrifier ses heures de loisirs pour offrir au public de l'inédit, avec le souci constant de la sécurité et de la fiabilité.

La plupart des engins autorisés à circuler sur le réseau SNCB sont immatriculés, prouvant ainsi si besoin était le sérieux du travail effectué. Et, faut-il le préciser, sans aucun subside. Les fonds nécessaires proviennent des voyages, des abonnements, de la vente des publications, et aussi des économies personnelles des propriétaires.

La ligne 128

Une autre très grande réussite du PFT est la ligne du Bocq.

Dès le début, le PFT s'est mis à la recherche d'une ligne touristique à exploiter. Plusieurs pistes furent explorées, dont la ligne 106 Clabecq - Ecaussinnes qui venait d'être mise hors service. Devant l'impossibilité de récolter les sommes demandées, le PFT dut se résoudre à abandonner le projet et la ligne fut démontée... Le PFT participa

alors, pendant un an, à l'exploitation de la ligne 150 (ligne "de la Molinee") entre Maredsous et Falaën, en collaboration avec le TTMM. Le site était admirable et les projets séduisants, mais la faillite du TTMM entraîna l'abandon du projet touristique.

Il restait à l'époque quelques lignes préservées par la Défense Nationale pour "les besoins de la Nation". Une étude détaillée montra que la ligne 128 Ciney - Yvoir avait le plus d'atouts : proximité de Namur, longueur de 21 km, gares à chaque extrémité, paysages impressionnants, infrastructure en bon état entre Ciney et Spontin. Après un débroussaillage sommaire, le premier train parcourut en septembre 1992.

Mais la catastrophe du Trimbleu, hantait encore les esprits, et la SNCB ne voulait pas concéder la ligne. Jusqu'à l'été 2004, les circulations avaient donc lieu sous le régime général des circulations touristiques spéciales, avec demande à introduire avant chaque parcours. Le nombre de circulations était de ce fait réduit et il n'y avait aucune possibilité d'extension. Bien plus, si le PFT n'avait aucun droit sur cette ligne, il était obligé d'y effectuer les travaux indispensables d'entretien s'il voulait continuer à rouler... Dans ce contexte difficile, on est même parvenu à étendre l'exploitation jusque Dorinne, malgré les menaces proférées par quelques valeureux liégeois...

De 1993, première année d'exploitation, jusqu'en 1999, les trains touristiques circulent de Ciney à Spontin-Sources. En 2000, la ligne est prolongée jusque Dorinne. Enfin, en 2007, la voie est prolongée jusque Purnode et traverse une région sauvage et trois tunnels...

L'année 2008 voit l'adaptation de la convention : tous les chemins de fer touristiques ont droit aux mêmes dispositions. On profite des discussions pour prolonger la concession de Purnode à l'entrée du tunnel d'Yvoir.

Tout le matériel roulant du PFT autorisé à circuler a déjà arpenté la ligne du Bocq ; c'est l'occasion de montrer aux amateurs et aux touristes la collection de matériel et le savoir-faire des bénévoles pour sa restauration et son entretien. Ce matériel doit être acheminé "en transport exceptionnel" depuis Saint-Ghislain ou Schaerbeek jusque Ciney.

Le but final est toujours de relier Ciney à Yvoir ; c'est le long de la Meuse que l'on trouve les touristes qui prendront plaisir, on l'espère, à emprunter les trains du PFT sur sa ligne-musée...

Mais les obstacles ne manqueront pas : passage du tunnel d'Yvoir, entrée en gare, etc. Il faudra aussi penser à un abri pour les véhicules qui restent sur place à demeure et probablement pour quelques autres. Les transferts de matériel ne sont évidemment pas gratuits et grèvent inutilement le budget d'exploitation.



PHOTO 86-08 Autre évènement fort du PFT : l'acquisition de la P8. Après bien des déboires, elle est enfin arrivée en 2007 en Belgique. Depuis lors, ses sorties se succèdent. Ligne 128, tunnel de Purnode, 12 avril 2008. PFT.

Les publications

Pour attirer les amateurs, informer les membres et procurer une rentrée financière non négligeable, le PFT décida de créer un périodique trimestriel qui porterait le nom "En Lignes" en français et "Op de Baan" en néerlandais. Le premier numéro parut en février 1990; il était réalisé en photocopies, dont l'original était tapé à la machine à écrire et assemblé par collage par le rédacteur en chef... Au fil des ans, la qualité de la revue ne cessa d'être améliorée, pour en arriver aujourd'hui à la quasi perfection.

Il faut en outre souligner la performance de l'équipe de traduction qui œuvre, parfois la nuit et le week-end, pour que toutes les rubriques soient prêtes à temps. Comme la trame des deux revues est identiquement la même, il faut en effet que le contenu couleur corresponde au millième de mm près...

Des 237 exemplaires d'origine, le tirage atteint aujourd'hui plusieurs milliers; ils sont distribués aux abonnés, dans les principales librairies et en Suisse.

Grâce à son fonds d'archives considé-

rables constitué de documents de grande valeur - dont les collections photographiques Kerr et Bruno Dedoncker - et de ceux confiés par les amateurs, le PFT publie des livres qui ont trait aussi bien au matériel roulant qu'à l'histoire ou la description détaillée d'une région. Les livres sont rédigés soit par les actifs du PFT, soit par des amateurs en quête d'un éditeur. Dans tous les cas, le travail de mise en page et de scannage des photos et documents est un travail important.

Plus d'une vingtaine de livres ont été publiés et certains sont épuisés.

En plus des publications, le PFT a réalisé deux DVD; le troisième - *les voyages* - est dû à l'initiative d'un membre qui a choisi de diffuser ses images plutôt que les laisser croupir dans un tiroir...

Le musée du rail

Rapidement est apparue la nécessité de mettre à l'abri les engins acquis qu'il devenait impossible d'abriter dans des lieux gracieusement mis à notre disposition par les dirigeants locaux.

Des contacts ont donc été menés avec les instances de la SNCB, et plu-

sieurs sites furent proposés : Bertrix, Gouvy, Braine-le-Comte. Ce dernier retint plus spécialement l'attention parce qu'il pouvait être combiné à l'exploitation de la ligne 106 Clabecq - Ecaussinnes. Ce projet capota pour des raisons politiques (le site est toujours abandonné aujourd'hui !) et l'on se dirigea alors vers l'atelier des wagons de Saint-Ghislain qui venait juste de fermer ses portes.

Un premier bail de neuf ans fut conclu en 1998; le PFT pouvait enfin abriter et exposer sa collection.

Au fil des années, le bâtiment a été adapté à son rôle d'abri de matériel, par comblement des fosses, bétonnage des sols, démolition des structures inutiles; de nombreux travaux ont été effectués par des bénévoles ou des professionnels, comme le remplacement de menuiseries, le renouvellement de la toiture du bâtiment principal, des travaux de sécurisation et d'électricité, etc.

A l'étage du bâtiment principal a pris place la section " Modélisme " du PFT, où plusieurs réseaux sont en construction ou opérationnels.



Un site Internet

La toile fait aujourd'hui partie de notre quotidien. Il y a vingt ans, on n'en parlait pourtant pas encore, tout comme les GSM et les "mails"... Rapidement, le PFT s'est mis dans le vent et a créé un site Internet sur lequel on peut trouver les renseignements concernant les activités, les objectifs, les projets, le matériel. Gérer un tel site n'est pas chose aisée, parce que l'association évolue continuellement; néanmoins, les gestionnaires s'efforcent de lui donner une information à jour, qui puisse être exploitée facilement par ceux qui le consultent.

Les acteurs de l'ombre

Si beaucoup d'activités sont visibles des amateurs et du grand public, d'autres - souvent plus rébarbatives - le sont moins. Pourtant, le PFT ne saurait vivre sans elles : la comptabilité, l'envoi des commandes, la rédaction de la revue et des publications, le scannage des photos, la préparation du matériel, son entretien et les visites techniques d'homologation, la tenue des portes ouvertes, la gestion de la voiture-buffet, les traductions (français-néerlandais principalement), les travaux de remise en état des bâtiments, l'entretien et l'exploitation de la ligne 128, les assemblées générales, les réunions de coordination, la gestion du site Internet, le courrier (électronique et papier), etc. Toutes ces tâches occupent la plus grande partie des heures (pour ne pas dire la totalité) de loisirs des responsables parce que toute l'équipe est bénévole.

L'avenir

A l'issue de ces vingt premières an-

nées, on peut affirmer que le bilan est positif : la sauvegarde du patrimoine ferroviaire est assurée et une collaboration se met en place avec la SNCB-Holding. Cette collaboration est d'ailleurs prévue dans le contrat de gestion entre l'Etat et le groupe SNCB, et dans les conventions SNCB-Holding - associations.

Le PFT poursuivra sa mission de sauvegarde du patrimoine; il est aujourd'hui question, en matériel roulant, d'acquérir une locomotive des séries 22, 15 (ou 16), 55, etc. Tout ce matériel trouvera abri à Saint-Ghislain, qui se révèle déjà trop petit...

Sur la ligne du Bocq, la voie atteint aujourd'hui Purnode, alors qu'elle était limitée à Spontin-Sources au début de l'exploitation. La volonté de poursuivre dans un premier temps jusque Evrehailles-Bauche est bien réelle, et les travaux pourraient commencer l'année prochaine. Le but final est toujours d'atteindre Yvoir, le long de la Meuse.

Enfin, les activités traditionnelles comme les voyages et les publications se poursuivront à leur rythme; quatre ouvrages sont en préparation et au moins trois sortiront cette année encore.

Et puis, il y a vous ! C'est grâce à votre soutien, entre autres par la lecture de cette revue, que le PFT existe et qu'il remplit ses objectifs. L'intérêt que vous portez à la chose ferroviaire et à la sauvegarde du patrimoine en particulier suscite auprès des animateurs un objectif de qualité dans les animations et produits proposés.

Vous êtes aussi nombreux à soutenir financièrement l'association, que ce soit

par le biais de la Fondation Roi Baudouin, par la souscription opérée pour la P8 ou par des dons directs. Grâce à votre soutien, deux objectifs ont pu se concrétiser : l'achat d'une deuxième locomotive à vapeur et la mise sous abri du matériel à Saint-Ghislain. Soyez encore remerciés pour ces gestes désintéressés qui témoignent de la confiance aux animateurs du PFT.

Depuis la naissance du PFT, les activités ont toujours été assurées par des bénévoles; nombreux sont ceux qui ont rejoint le rang des actifs, que soit à Schaerbeek, Saint-Ghislain ou sur la ligne 128. Si vous, lecteurs, avez quelque temps à consacrer au PFT, n'hésitez pas à proposer vos services aux responsables repris en page 3...

Pour conclure...

Vingt ans n'est plus l'âge de raison, c'est celui de la maturité...Le PFT s'est créé, au fil des ans, une certaine notoriété et est connu pour sa collection de matériel historique pouvant rouler sur les voies du réseau belge.

Ses objectifs seront poursuivis et les activités étendues, comme vous avez pu le lire. De nouveaux bénévoles rejoignent les rangs et s'apprêtent à affronter les prochains défis.

Mais c'est avec vous que le PFT poursuivra sa route... que l'on espère encore longue et fructueuse !

PHOTO 86-09 C'est à Saint-Ghislain que se trouve notre abri-musée. La plus grande partie de notre matériel y est abritée et est visible plusieurs fois par an à l'occasion de Journées "Portes Ouvertes". Prochain rendez-vous : les 13 et 14 septembre. PFT.





26.101

Constructeur : Krauss-Maffei 16691 / 1943
Origine : DR 52.3554 SZD TE 3554 Pologne Ty2-3554
Date d'acquisition : 08-1990
Etat au 01-01-2008 : homologuée Infrabel
la chaudière est en cours de révision
PHOTO 86-10 *Saint-Ghislain, 9 septembre 2007. PFT.*



64.169

Constructeur : Henschel 18939 / 1921
Origine : CFR 230.084 (Chemins de fer roumains)
Date d'acquisition : 13-12-2001
Etat au 01-01-2008 : en état de marche, homologuée Infrabel
PHOTO 86-11 *Dorinne-Durnal, 12 avril 2008. PFT.*



5117 (5001)

Constructeur : Cockerill 3885 / 1963
Origine : SNCB 200.061 puis 5161 puis 5117"
Date d'acquisition : 09-2003
Etat au 01-01-2008 : utilisée comme magasin de pièces, maquillée en 5001
PHOTO 86-12 *Schaerbeek, 9 juin 2006. PFT.*



5128

Constructeur : Cockerill 3761 / 1962
Origine : SNCB 200.028 puis 5128
Date d'acquisition : 08-2001
Etat au 01-01-2008 : en état de marche, non restaurée
PHOTO 86-13 *Oudenaarde, 6 juillet 1985. Pierre HERBIET.*



5149

Constructeur : Cockerill 3798 / 1961
Origine : SNCB 200.049 puis 5149
Date d'acquisition : 08-2006
Etat au 01-01-2008 : en état de marche; non restaurée
PHOTO 86-14 *St-Ghislain, 11-09-2004. Yves STEENEBRUGGEN.*



5183

Constructeur : Cockerill 3907 / 1963
Origine : SNCB 200.083 puis 5183
Date d'acquisition : 01-2002
Etat au 01-01-2008 : en cours de restauration, homologuée Infrabel
PHOTO 86-15 *Braibant, 7 août 2005. Michel HANSSENS..*



202.020

Constructeur : AFB 156 / 1955
Origine : CFL 1602
Date d'acquisition : 1998
Etat au 01-01-2008 : restaurée en version SNCB, homologuée Infrabel
PHOTO 86-16 *Odense (Danemark), 14 août 2005. PFT.*



1603 CFL

Constructeur : AFB 157 / 1955
Origine : CFL 1603
Date d'acquisition : 12-2005
Etat au 01-01-2008 : en état de marche, homologuée Infrabel
PHOTO 86-17 *Dorinne, 2 juin 2007. PFT.*



5927

Constructeur : Cockerill 3432 / 1955
Origine : SNCB 201.027 puis 5927
Date d'acquisition : 12-1993
Etat au 01-01-2008 : en cours de restauration
PHOTO 86-18 *Sourbrodt, 9 juillet 1994. PFT.*



5941

Constructeur : Cockerill 3446 / 1955
Origine : SNCB 201.041 puis 5941
Date d'acquisition : 09-2002
Etat au 01-01-2008 : restaurée, homologuée Infrabel
PHOTO 86-19 *Ertvelde, 29 mai 2004. PFT.*



6003

Constructeur : Cockerill 3697 / 1961

Origine : SNCB 210.003 puis 6003

Date d'acquisition : 01-09-1996

Etat au 01-01-2008 : garée en mauvais état, sans moteur Diesel

PHOTO 86-20 *Clabecq, décembre 1987. Pierre HERBIET.*



6077 / 210.077

Constructeur : Cockerill 4108 / 1965

Origine : SNCB 210.077 puis 6077

Date d'acquisition : 1989

Etat au 01-01-2008 : restaurée, homologuée Infrabel

PHOTO 86-21 *Heusden, 6 mai 2006. PFT.*



6106

Constructeur : Cockerill 4127 / 1966

Origine : SNCB 210.206 puis 6106

Date d'acquisition : 12-1993

Etat au 01-01-2008 : en état de marche, non restaurée, homologuée Infrabel

PHOTO 86-22 *Houraing, 4 mai 1996. PFT.*



6289

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, 1966

Origine : SNCB 212.189 puis 6289

Date d'acquisition : 07-2005

Etat au 01-01-2008 : en état de marche, en cours de restauration

PHOTO 86-23 *AC Salzennes, 17 novembre 2004. PFT.*



270.005 (7005)

Constructeur : Baume & Merpent, 1954

Origine : SNCB 270.005 puis 7005

Date d'acquisition : 04-2001

Etat au 01-01-2008 : en état de marche; restaurée

PHOTO 86-24 *Saint-Ghislain, 11 septembre 2004. PFT.*



8061

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, 1963

Origine : SNCB 260.061 puis 8061

Date d'acquisition : 01-2003

Etat au 01-01-2008 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 86-25 *Saint-Ghislain, 11 septembre 2004. PFT.*



8320

Constructeur : Cockerill, 1956

Origine : SNCB 253.020 puis 8320

Date d'acquisition : 09-2003

Etat au 01-01-2008 : en état de marche

PHOTO 86-26 *Saint-Ghislain, 11 septembre 2004. PFT.*



8428

Constructeur : ABR, 1963

Origine : SNCB 250.103 puis 8428

Date d'acquisition : 08-2001

Etat au 01-01-2008 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 86-27 *Saint-Ghislain, 11 septembre 2004. PFT.*



8524

Constructeur : FUF, 1957

Origine : SNCB 252.024 puis 8524

Date d'acquisition : 03-2002

Etat au 01-01-2008 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 86-28 *Saint-Ghislain, 1er septembre 2006. PFT.*



9209

Constructeur : La Brugeoise et Nivelles, 1960

Origine : SNCB 232.009 puis 9209

Date d'acquisition : 11-2001

Etat au 01-01-2008 : en phase finale de restauration

PHOTO 86-29 *Saint-Ghislain, 2 février 2002. Ph. SCHOLL.*



1805

Constructeur : La Brugeoise & Nivelles, 1974
Origine : SNCB 1805
Date d'acquisition : 01-2001
Etat au 01-01-2008 : en état de marche, non restaurée

PHOTO 86-30 *Oignies, 28 août 2004. Yves STEENEBRUGGEN.*



082

Constructeur : La Brugeoise & Delcuve, 1955
Origine : SNCB 228.082 puis 082
Date d'acquisition : 10-1997
Etat au 01-01-2008 : en phase finale de restauration

PHOTO 86-31 *Ottignies, 4 mai 1996. J-L VANDERHAEGEN.*



4001

Constructeur : Atelier Central de Mechelen, 1957
Origine : SNCB 630.01 puis 4001
Date d'acquisition : 27-06-2003
Etat au 01-01-2008 : en mauvais état, en attente de décision

PHOTO 86-32 *Berzée, mai 1986. Pierre HERBIET.*



4333

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles, 1955
Origine : SNCB 602.03 puis 4233 puis 4333
Date d'acquisition : 1988
Etat au 01-01-2008 : restauré, en état de marche, homologué Infrabel

PHOTO 86-33 *Thulin, 5 mai 1990. Philippe DIEU.*



4506

Constructeur : Atelier Germain, 1955
Origine : SNCB 605.06 puis 4506
Date d'acquisition : 10-2002
Etat au 01-01-2008 : en état de marche, homologué Infrabel

PHOTO 86-34 *Senenne, 27 août 2005. PFT.*



4602

Constructeur : Ragheno, 1952
Origine : SNCB 554.02 puis 4602
Date d'acquisition : 12-1993
Etat au 01-01-2008 : en état de marche, homologué Infrabel

PHOTO 86-35 *Dorinne-Durnal, 5 août 2007. PFT.*



4605

Constructeur : Ragheno, 1952
Origine : SNCB 554.05 puis 4605
Date d'acquisition : 04-1990
Etat au 01-01-2008 : en état de marche, homologué Infrabel

PHOTO 86-36 *Spontin, 10 octobre 2007. PFT.*



554.18 (4618)

Constructeur : Ragheno, 1952
Origine : SNCB 554.18 puis 4618
Date d'acquisition : 06-1986
Etat au 01-01-2008 : restauré; en état de marche

PHOTO 86-37 *Trazegnies, août 1995. PFT.*



553.29 (4906)

Constructeur : Ateliers Germain, 1942
Origine : SNCB 554.04 puis 553.29 puis 4906
Date d'acquisition : 06-1983
Etat au 01-01-2008 : en cours de restauration pour la 2e fois

PHOTO 86-38 *Walcourt, 22 mai 1989. Pierre HERBIET.*



551.26

Constructeur : Atelier Central de Mechelen, 1939
Origine : SNCB 622.52 puis 551.26 puis ES 308
Date d'acquisition : 1988
Etat au 01-01-2008 : en cours de restauration

PHOTO 86-39 *Paliseul, 25 août 1989. PFT.*



CCB 215

Constructeur : Henschel 26139 / 1942
Origine : Wehrmacht (armée allemande)
Date d'acquisition : 03-1993
Etat au 01-01-2008 : en attente de décision

PHOTO 86-40 *Havannes, 28 mai 1987. PFT.*



CCB 216

Constructeur : Deutz 46394 / 1944
Origine : Wehrmacht (armée allemande)
Date d'acquisition : 03-1993
Etat au 01-01-2008 : en attente de décision

PHOTO 86-41 *Havannes, 29 avril 1993. PFT.*



020T La Meuse

Constructeur : La Meuse 3235 / 1928
Origine : Saint-Gobain n° 1
Date d'acquisition : 11-2007 (don)
Etat au 01-01-2008 : préservée comme monument, non restaurée

PHOTO 86-42 *Warnant, 13 novembre 2007. PFT.*



ES 102

Constructeur : Atelier Central de Mechelen, 1948
Origine : SNCB ES 102
Date d'acquisition : 2003
Etat au 01-01-2008 : autorail de service utilisé sur la ligne du Bocq

PHOTO 86-43 *Purnode, 5 mai 2006. Michel HANSSENS.*



remorque 732.10

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles, 1955
Origine : SNCB 732.10
Date d'acquisition : 1986
Etat au 01-01-2008 : restaurée, en état de marche, homologuée Infrabel

PHOTO 86-44 *Schaerbeek, 14 mars 1999. PFT.*



voitures K

Effectif : 4 K1A et 1 K1AD
Numéros : 21101, 21122, 21125, 21127 et 28117 (K1 AD)
Date d'acquisition : 2004
Etat au 01-01-2008 : 21122 et 21127 homologuées Infrabel;
 21125 en cours de modification

PHOTO 86-45 *Raeren, mars 2003. PFT.*



voitures M1

Effectif : 3
Numéros : 43045 (AD), 42097 (B), 49108 (BDx)
Date d'acquisition : de 1993 à 2003
Etat au 01-01-2008 : 43045 et 42097 en cours de restauration

PHOTO 86-46 *Braine-le-Comte, 22 février 1991. PFT.*



voiture M2

Effectif : 1
Numéro : 41.016
Date d'acquisition : 02-2003
Etat au 01-01-2008 : en attente de restauration

PHOTO 86-47 *Schaerbeek, 17 février 2003. PFT.*



voitures-buffets

Effectif : 2
Numéros : 9001 et 9015 (ex. 11901 et 11908)
Etat au 01-01-2008 : en état de marche, homologuées Infrabel;
 9001 : utilisée comme voiture-buffet;
 9015 utilisée comme voiture de service pour nos locomotives à vapeur

PHOTO 86-48 *9015 à Zeebrugge, 14 juillet 2000. PFT.*



grue de 10 t

Constructeur : Cockerill (ancienne grue à vapeur transformée)
Origine : AC Cuesmes
Date d'acquisition : 2001
Etat au 01-01-2008 : restaurée et exposée non fonctionnelle

PHOTO 86-49 *Braine-le-Comte, 17 juillet 1999. PFT.*



VOYAGES AFFRETEMENTS

samedi 10 mai

Fruit de la collaboration entre le PFT et la SNCB-Holding, le voyage du 10 mai proposait deux "Gros Nez" en livrée verte en tête d'une rame de voitures M2, verte elle aussi. Ce splendide convoi, tel qu'on pouvait le rencontrer jusque dans les années quatre-vingt, a d'abord rendu un dernier hommage à la ligne 77 Gent-Noord - Moerbeke. Ce tronçon, fermé à la fin de la saison betteravière 2007 en même temps que la sucrerie de Moerbeke, sera très probablement défermé. Ensuite, le train est reparti vers Gent par la ligne 204 puis s'est dirigé vers Renaix par la ligne 86, à voie unique sur la majorité de son tracé. De nombreux arrêts-photos mettant en scène tout à tour les 204.004 et 202.020 furent organisés tout au long de la journée.

Après un parallèle en gare de Renaix, le train a rejoint la capitale par Oudenaarde et Denderleeuw. C'était le premier grand voyage de la 202.020 après révision de son moteur Diesel.



PHOTO 86-50 Outre la P8, la 202.020 du PFT a également participé au festival. Elle se trouve ici en gare de Maldegem, en compagnie du 4403 du SCM. PFT.

Stoomfestival Maldegem

Notre P8 fut incontestablement la grande vedette du Stoomfestival de Maldegem, initié par le SCM. Son acheminement ne fut pas une sinécure, puisque le long week-end du 1er mai avait été choisi par *Infrabel* pour renouveler le pont de Muide, entraînant l'interruption de toute circulation entre Wondelgem et Eeklo...

Ainsi, le train spécial PFT fut-il achemi-

né dès le 29 avril pour n'en repartir que le 5 mai.

Entre Eeklo et Maldegem, la 64.169 fut mise en tête de plusieurs parcours touristiques, épaulée parfois par la 202.020. Elle assura même un spécial "marchandises" ! On notait également la présence d'une locomotive à vapeur venue de Mariembourg (CF3V), preuve que la collaboration entre associations existe bel et bien, pour la plus grande joie des amateurs !

PHOTO 86-51 Passage de la P8 au-dessus du canal à Balgerhoeke en tête d'un train de marchandises. Frédéric TALLIER.





PHOTO 86-52 ↑ *Les deux vedettes du jour, côte à côte, à Renaix. PFT.*

PHOTO 86-53 *Au Grootdok dans le port de Gent, la 202.020 fut placée contre une rame de wagons se trouvant par chance le long du quai. PFT.*



<p>PRÉCISIONS EN LIGNES 84 : tableau page 32 : les 8206, 8207, 8208, 8233 ont été radiées à FSR, la 8240 à Kinkempois, la 8267 à Antwerpen-Noord.</p> <p>MISES HORS SERVICE 7382 : 01-03-08 GCR (vendue RRF) 7394 : 01-03-08 FSR (vendue RRF)</p> <p>SORTIES DE RÉVISION 972 : 28-05-08 CR 987 : 12-06-08 M CR</p>	995 : 27-06-08 M CR 1190 : 13-05-08 GR 1344 : 28-05-08 RI 1358 : 25-04-08 RI 2019 : 25-04-08 GR 2104 : 22-04-08 GR 2111 : 04-06-08 GR 2118 : 03-06-08 GR 2301 : 03-06-08 LC 2328 : 22-04-08 LC 2353 : 30-04-08 LC 2372 : 16-05-08 LT 2618 : 04-04-08 LT 2723 : 13-05-08 GR 2756 : 01-04-08 GF	3005 CFL : 23-05-08 RI 3014 CFL : 02-04-08 RI 4134 : 06-06-08 RI <p>RENUMÉROTATIONS 678 : 972 : 26-05-08 718 → 987 : 12-06-08 726 → 995 : 27-06-08</p> <p>ABRÉVIATIONS CFL : Chemin de fer luxembourgeois FAZ : Atelier Central Salzinnes FHS : Hasselt FKR : Merelbeke</p>	FM : Atelier Central Mechelen FSD : Oostende FSR : Schaerbeek GCR : Charleroi-Sud GF : attelage automatique GF GR : grande révision I / INF : INFRABEL LC : révision confort LT : révision technique1 M CR : modernisation City Rail MKM : Stockem MUX : multiplexage NK : Kinkempois RI : révision intermédiaire RRF : Rotterdam Rail Feeding
--	---	---	--

Locomotives

série 11 - TRAXX

● Les 11 céderont vraisemblablement dans le courant du mois d'août leur place en tête des IC B Amsterdam - Bruxelles aux 12 locomotives TRAXX louées par HSA. Pour ce faire, les conducteurs SNCB ont débuté les parcours d'écolage sur les TRAXX le 18 juin.

série 15

● Pour le mois de décembre, les 15 pourraient conserver une seule journée de roulement, épaulées par des automotrices de la série 441 à 490.

série 20

● Durant la période des congés (du 6

juillet au 1er septembre 2008, la traction des IC J Bruxelles-Midi - Luxembourg circulant les samedis et dimanches et composés de voitures de type M6 est assurée par une locomotive de la série 20. Auparavant, ces trains étaient dans le roulement des 13 et 3000 CFL. Il s'agit des parcours suivants :

- **2131** Lux 08.24 - Brux.-Midi 11.27
- **2112** Brux.-Midi 12.38 - Lux 15.36
- **2139** Lux 16.24 - Brux.-Midi 19.27
- **2120** Brux.-Midi 20.33 - Lux 22.36

série 23 et 26

● Avec la mise en service progressive des 40 TRAXX louées par B-Cargo et des 60 nouvelles locomotives *EuroSprinter* de la série 18 dont les premières unités sont attendues à l'automne, la SNCB a décidé d'arrêter les révisions générales (RG) sur les machines

des séries 23 et 26. Les RG seront remplacées par des révisions intermédiaires (RI) complétées par des révisions techniques (LT) et des révisions confort (LC).

série 25.5

● Depuis le 15 juin, le roulement des 25.5 a été réduit de trois à seulement deux journées. Elles n'assurent plus que les trains suivants (nous communiquons uniquement les trains de jour) :

- 551** **44826** ②-⑥ KFH 08.01 - FNZG 09.30
44805 ②-⑤ FNZG 15.17 - KFH 16.44
- 552** **46354** ②④⑥ KFH 06.01 - FIZ 08.20
44800 ④ KFH 12.01 - FNZG 13.25
44805 ③④⑥ FNZG 15.17 - KFH 16.43

FIZ = Muizen, FNZG = Antwerpen-Schijnpoort, KFH = Kijfhoek

PHOTO 86-54 Le xx mai 2008, la 1601 a transféré une rame de six voitures-couchettes du type I6 entre Forest-Midi et Aachen Hbf. Passage du train à Schaerbeek sur la ligne 36N. Simon DERIDDER.





Depuis le mois de juin, des parcours d'écolage sur les TRAXX de HSA ont débuté intensivement. Le 11 juin 2008, la 186 114 vient d'arriver à Rotterdam-Centraal après avoir effectué un parcours d'essai sur la ligne à grande vitesse (HSL). Michel DE ESCH.

PHOTO 86-97 *En attendant la mise en place du service voyageurs sur la L4 entre Antwerpen et Noorderkempen, les 2801 à 2803 ont assuré pendant quelques semaines des trains de marchandises. Le 6 mai, la 2802 passe à Mortsels en tête d'un train d'autos. Serge MARTIN.*



série 27 GF

● Les 27 pourvues d'un attelage GF (2742 à 2760) tournent depuis le 12 décembre 2007 dans le roulement ML comportant 12 journées. Depuis le 16 juin, deux journées supplémentaires ont été ajoutées, comprenant au total 6 allers-retours entre Gent-St.P. et Genk (IC K). Les 27 GF seront prochainement mutées de Kinkempois à Hasselt, échangées par 10 automotrices Break (358-367).

série 28 (TRAXX)

● Les 40 Traxx louées par B-Cargo seront numérotées à la suite des 3 TRAXX louées par la SNCB (2801 à 2803) : 2804 à 2843. Par ailleurs, B-Cargo serait sur le point de signer un contrat pour la location supplémentaire de 40 TRAXX.



↑ *Durant tout le mois de juin, divers trains d'essais ont parcouru la L4, soit au départ d'Antwerpen avec des 28, soit au départ des Pays-Bas à l'aide de deux locomotives EuroSprinter du type 189 de Schenker (Railion) louées par Pro-Rail. Notre photo montre les deux 189 (189 023 et 189 065) côte à côte à hauteur de la gare de Noorderkempen.*

Vincent LINDERS.

← *Un train charter baptisé "BRAND FUEL EXPRESS" a circulé entre Schiphol et Bruxelles-Midi (et retour) via Amsterdam-Zuid et Gouda le 5 juin, et entre Roosendaal et Antwerpen-Centraal (et retour) le 6 juin. La rame était composée de 4 voitures HSA (Benelux) et d'un fourgon NS (ex. voiture postale allemande), remorquées entre Roosendaal et Bruxelles par la 2555. Notre photo montre l'arrivée du train à Bruxelles-Midi.*

Bruno MALFAIT.



PHOTO 86-55 ↑ - **PHOTO 86-55** ↗ Les 8206 et 8207, vendues en février 2008 à un vignoble situé dans la région de Bari (sud de l'Italie), ont quitté Schaerbeek le 11 juin dernier, chargées sur deux camions italiens. Elles sont arrivées à destination le 28 juin. Ci-dessus à gauche : chargement de la 8207 à l'aide de la grue de 100 t de l'atelier Schaerbeek. Ci-dessus à droite : les deux locomotives au milieu de la Nationale 3 entre Leuven et Tienen. Philippe HOMBROECKX - Pierre HERBIET.



Des G2000 pour B-Cargo

Depuis plusieurs années, B-Cargo a l'intention de louer des locomotives Diesel de puissance moyenne. C'est chose faite, avec la location depuis le début du mois de juin de deux machines du type G2000-3 chez Vossloh pour une période de 10 ans. Les deux engins portent les numéros de construction 5001 757/2007 et 5001 758/2008. On peut se demander si ce genre de locomotives convient réellement aux besoins de B-Cargo, à cause de leur puissance moyenne et de la déception de nombreux opérateurs privés pas toujours satisfaits des G2000. La Class 66, beaucoup plus puissante et robuste, ou encore la nouvelle Europa 4000 de Vossloh n'auraient-elles pas été mieux adaptées ?

PHOTO 85-96 Les deux G2000 à l'atelier d'Antwerpen-Noord le 20 juin 2008. Tommy MAEREMANS.

PHOTO 86-95 La 6219 en tête du nouveau train de désherbage de la société Weedfree, à Moerbeke le 25 avril 2008. Il est composé de deux voitures d'origine hongroise transformées (51 55 0040 102-8 et 105-1, renumérotées 99 88 0395 001-8 H-GESG et 002-6 H-GESG - en fait le H doit être remplacé par un B vu que le wagon est immatriculé sur le réseau belge 88) et de deux wagons citerne du type Zacs appartenant à la société allemande VTG (UIC 33 80 784 5 268-1P et 269-9P - D-VTGD). La 6229 encadre la rame à l'autre extrémité. Serge MARTIN.





PHOTO 86-100 Les 5146 et 5101 au crochet de la 040 DJ 08 des Chemins de fer algériens (SNTF) en gare de Béjaïa. Pierre HERBIET.

LES 5101 ET 5146 EN ALGERIE !

Après un voyage de deux semaines, les 5101 et 5146 sont arrivées en Algérie, au port de Béjaïa, le 13 avril 2008, après que le bateau ait effectué une escale en Libye. On se rappellera que le navire "Beluga Fanfare" avait quitté le port d'Antwerpen le 27 mars.

Après leur déchargement des cales du bateau, les deux locomotives ont été transférées du port jusqu'au dépôt de la gare de Béjaïa le 23 avril. C'est la locomotive Diesel 040 DJ 08 des Chemins de fer algériens (SNTF - Société Nationales des Transports Ferroviaires) qui les a remorquées.

Durant la dernière semaine du mois d'avril, les conducteurs *SecoRail* ont suivi un écolage sur les 51.

Entre-temps, les deux machines subissaient les formalités nécessaires pour la circulation sur le réseau algérien. Elles ont effectué leurs premiers tours de

roues à vide le 13 mai entre Béjaïa et Beni Mansour en vue d'obtenir leur homologation. La 5101 effectua le parcours aller tandis que la 5146 assura le retour.

Les deux locomotives seront d'abord

utilisées pour remorquer des trains de travaux qui, jusqu'alors, étaient assurés par des anciennes locomotives de la SNCF (BB *Brissonneaux & Lotz*) et de la DB (212), dont la puissance est trop faible au vu des charges à remorquer.

PHOTO 86-101 La 5101 sur les quais du port de Béjaïa. Pierre HERBIET.





PHOTO 86-102 *La 5146 sur le quai du port, en attente de transfert vers le dépôt. Pierre HERBIET.*

PHOTO 86-103 *Arrivée de la 040 DJ 06 au port de Béjaïa. Pierre HERBIET.*





PHOTO 86-104 - PHOTO 86-105 ↑↓ *Les deux 51 transférées vers la gare traversent la partie industrielle du port. Pierre HER-*





PHOTO 86-106 - PHOTO 86-107 ↑↓ Arrivée au petit dépôt de Béjaïa. Les deux 51 devront attendre leur homologation avant de pouvoir arpenter le réseau algérien. La 040 DJ 08, construite par GM (type GL18), a été mise en service en 2000. Pierre HERBIET.





PHOTO 86-108 - PHOTO 86-109 ↑ ↓ Dans un premier temps, les 5101 et 5146 remplaceront des anciennes locomotives françaises (BB Brissonneaux & Lotz) et allemandes (212 DB), en tête de trains de travaux lourds. Le 27 mai, un train de ballast remorqué par la 5101 attend le départ à El Kseur. A droite, l'ex 212 319-8 de la DB se trouve également en tête d'un train de chantier, tandis que de jeunes délinquants effectuent des travaux d'utilité publique en nettoyant les abords...
Ci-dessous : le même jour, la 5146 manoeuvre son premier train à Bejaïa. Pierre HERBIET.





PHOTO 86-110 - PHOTO 86-111 ↑ ↓ *Toujours en gare de El Kseur, la 5146 (ci-dessus) et la 5101 (ci-dessous) attendent le départ pour opérer sur le chantier. La ligne Béjaïa (Bougie) - Beni-Mansour (88 km) est actuellement en cours de renouvellement. Cette ligne à simple voie a été ouverte au trafic le 21 mai 1854 par la Compagnie de l'Est-Algérien. Pierre HERBIET.*



Automotrices - autorails

série 300 "Break"

La 380 est entrée à l'Atelier Central de Mechelen le 3 mars 2008 pour modernisation. Il s'agit donc de la seconde rame prise en main. La première Break fut la 308, entrée le 9 janvier 2007 et servant de prototype.

La 325 est également entrée à l'Atelier Central de Mechelen, mais pour y subir une révision intermédiaire; elle en ressortira avec des monogrammes B au lieu de CFL, comme ce fut déjà le cas pour la 326 fin 2007 (voir *EN LIGNES 84* page 41).

Les 41 bientôt à 3 caisses ?

La SNCB étudie la possibilité d'inter-

caler une voiture intermédiaire dans une partie ou la totalité des autorails de la série 41.

Affaire à suivre...

Bientôt des rames pendulaires ?

La SNCB étudie actuellement la possibilité d'engager des automotrices pendulaires (*Pendolino*) sur la ligne du Luxembourg vers 2010. Ces rames seraient utilisées non seulement sur les IC Bruxelles - Luxembourg, mais également en trafic international vers la Suisse jusqu'à Bâle. La SNCB a déjà pris contact avec la SNCF, les CFL et les CFF en vue d'une étude économique et financière pour l'exploitation de ce type de matériel (coût des rames, propriété du matériel, etc.).

Infrabel a également démarré les analyses techniques et l'étude d'impact

d'incidence sur le montant des travaux actuellement en cours pour accroître la vitesse de la ligne.

Grâce à son système d'inclinaison des caisses, une rame pendulaire peut circuler à plus grande vitesse dans les courbes. Sur la ligne du Luxembourg, le gain de temps est estimé à 20 minutes.

Reste à voir si le projet est financièrement rentable. Un *Pendolino* de base à quatre caisses avoisine les €25 millions.

Au mois de mai 2008, la SNCB et la presse ont visité l'usine *Alstom* de Savigliano au sud de Torino en Italie (anciennement *Fiat Ferroviaria*), la seule produisant de ce type de matériel en Europe. Actuellement, elle assemble des *Pendolino* pour *Cisalpino*, pour les FS (ETR600) et pour la société *Karelian* qui exploitera des trains entre Helsinki et Saint-Petersbourg à partir de 2010.

Verdict dans quelques semaines.

Le 26 avril 2008, une moitié d'une rame Eurostar avec motrice 3222 a été transférée entre l'atelier SNCF du Landy et l'Atelier Central de Mechelen. La 1208 a assuré la traction entre Mouscron et Muizen. Passage à Schellebelle. Wim DE RIDDER.



Les ex. 077 et 107 en service sur l'ATC

Depuis le 7 avril 2008, après 41 ans d'absence, des automotrices desservent à nouveau la ligne Bologna-Vignola gérée par *ATC Bologna* (*Azienda Trasporti Consorziali*). Le service est assuré par les deux automotrices ex. SNCB 077 et 107 entièrement reconstruites de 2004 à 2005 et renumérotées respectivement ALe 054.203/204 AC et ALe 024.201/202 AC, le préfixe AC étant celui attribué par RFI (l'agence italienne de certification) pour désigner *ATC Bologna*. Du lundi au samedi, les deux automotrices assurent quatre paires de trains entre Bazzano et Vignola. Elles sont affectées au dépôt de Casalecchio di Reno; leurs gros entretiens sont toutefois assurés à l'atelier ATCM de Modena. Le service sur la ligne Bologna - Bazzano comporte une fréquence de deux trains par heure. Deux autres automotrices ex. SNCB, les 083 et 095, sont en cours de transformation.

La dernière desserte de la ligne en automotrice datait du 19 février 1967 ! Pour tous les détails concernant ces automotrices et la ligne de Vignola, voir *EN LIGNES* 77 pages 10 à 14.



La ALe 054.204/203 AC (ex. 077 SNCB) près du point d'arrêt de Muffa, le 14 avril 2008. En octobre 2007 et en février 2008, les deux automotrices avaient été louées à l'ATCM (réseau repris par le FER - voir EN LIGNES 85 page 49) pour assurer le service de la ligne Modena - Sassuolo (voir EN LIGNES 83 page 56), en raison d'une pénurie d'engins.
 Marco CACCOZZA.

Le même jour l'ex. 107 - ALe 054.202/201 AC quitte la gare de Bologna Borgo Panigale.
 Marco CACCOZZA.



Voitures type M5

La modernisation des voitures à deux niveaux du type M5 a débuté à grande échelle. Une rame complète ainsi que trois voitures-pilotes (59964, 59965 et 59967) se trouvent à l'Atelier Central de Cuesmes. Cette rame, qui assurait les trains P 7512 et 8514 entre Mouscron ↔ Schaerbeek, a été remplacée par une rame de voitures du type M4.

Voitures type M6

Depuis le 15 juin, tous les IC K Gent-St.-Pieters - Genk assurés en voitures M6 circulent désormais en réversibilité. En outre, six aller-retours sont formés de rames M6 et locomotives série 27 munies de l'attelage GF.

Le Musée national enfin sur les rails !

Le 25 avril 2008, le Conseil d'administration de la SNCB a décidé d'installer le Musée national des chemins de fer belges à Bruxelles (Schaerbeek), avec une antenne à Oostende et une autre en Wallonie. Ce dossier est hautement politisé, puisqu'il s'en aura fallu d'un cheveu pour que le futur musée soit installé à Oostende. Le risque maintenant est qu'Oostende s'approprie les pièces les plus belles au détriment des sites bruxellois et wallon.

En 2010, la Belgique fêtera le 175e anniversaire de l'arrivée du rail. C'est dans cette optique qu'une décision urgente

devait enfin être prise après des décennies d'immobilisme.

Pour la période 2008-2012, un montant s'élevant à €10 millions a été prévu pour financer la première partie des aménagements nécessaires.

Une nouvelle gare pour Mechelen

Le 9 mai dernier, la SNCB-Holding et *Infrabel* ont signé avec les responsables flamands et les ministres compétents le plan d'aménagement de la future gare de Mechelen et de ses abords.

Mechelen se retrouvera en effet dans les prochaines années au centre de nombreux projets de mobilité : l'arrivée du RER, la montée en puissance des TGV vers les Pays-Bas et l'aboutissement du projet "Diabolo" qui vise à rendre plus accessible l'aéroport de Bruxelles-National.

Le plan d'aménagement prévoit des améliorations structurelles de la gare, la création de deux voies supplémentaires qui permettront de raccorder la gare à la nouvelle ligne vers Schaerbeek et l'aéroport (dénommées "bypass").

Ces travaux, qui devraient débuter en 2010, représentent un investissement global de €183 millions : €120 millions seront utilisés pour la construction du bypass et €63 millions seront consacrés aux infrastructures d'accueil.

A propos du CNL 242/243

Nous signalons dans notre précédent numéro le détournement du train de nuit Berlin - Bruxelles - Paris via Strasbourg; en fait, il passera par Forbach et Saar-

brücken. La raison de la fin de son passage en Belgique serait liée à la redevance beaucoup trop élevée réclamée par la SNCB, comme cela avait déjà été le cas pour l'EN "Jan Kiepura" Bruxelles - Varsovie - Moscou...

Port d'Antwerpen : mise en service de la courbe de Gent

Le 30 avril 2008, *Infrabel* a officiellement mis en service la courbe de Gent. Celle-ci relie la ligne 10 sur la rive gauche de l'Escaut, à la ligne 59 Antwerpen - Gent à hauteur de Melsele (voir *EL* 77 page 43). Les trains de marchandises peuvent désormais circuler directement depuis la rive gauche du port vers Gent, Tourcoing et Zeebrugge sans devoir effectuer un changement de front à Antwerpen-Schijnpoort, avec à l'appui un gain de temps de près d'1h30.

Le retour du rail à Lanaken

Les travaux de remise en état de la ligne Maastricht - Lanaken (6 km) progressent rapidement. Au début du mois de juin, l'aménagement d'un nouveau faisceau a démarré le long du canal Albert. Les premiers trains sont attendus sur la ligne au début de 2010. C'est la papeterie *Sappi* qui procurera le plus gros trafic, puisque dès 2010, 400.000 t de marchandises passeront de la route vers le rail, correspondant journalièrement à 300 camions en moins. Le coût de cette réhabilitation s'élève à €28 millions, financés par les communes de Maastricht et Lanaken, les provinces du Limbourg néerlandais et belge, *ProRail* et les fonds européens.

Le 25 mai 2008, un Boeing 747 de la compagnie américaine Kalitta Air a dû effectuer un freinage d'urgence à la suite d'un problème technique, alors qu'il était en pleine phase de décollage. Le jumbojet s'est immobilisé bien au-delà de la piste et s'est, sous le choc, disloqué en plusieurs morceaux. Quelques mètres de plus et il tombait dans le talus de la voie de liaison entre la ligne 36 vers Leuven et l'aéroport. Le 26 mai, passage de l'automotrice 654 assurant le CityRail 3760 Braine-le-Comte - Leuven sur la ligne 36 devant les restes du 747. Dominique ALLARD.



Distributeurs de billets

La SNCB-Holding a conclu un accord avec *Fortis Banque* pour l'installation de distributeurs automatiques de billets dans 40 gares supplémentaires. Actuellement, on trouve déjà ces distributeurs dans 8 gares (Bruxelles-Midi, Namur, Ottignies, Antwerpen-Centraal, Antwerpen-Berchem, Leuven, Brugge et Gent-St. Pieters). Les premiers ont été installés à Bruxelles-Midi en 2006.

L'ATF de Kinkempois fête ses 20 ans

Pour fêter ses 20 ans, l'ATF (Amicale du Transport Ferroviaire) de Kinkempois a organisé un week-end "Portes Ouvertes" les 17 et 18 mai. Un grand rassemblement de matériel fut organisé devant l'atelier; la 5142 avait été repeinte dans la livrée jaune prototype à l'occasion de sa sortie en miniature chez Rocky Rail. Outre le matériel entretenu à Kinkempois, étaient présentes les 29.013 (sous pression), 6244, 2149, 5213, 1349, 1190, 2552, 2010, 1602, 2801 (TRAXX 186 123), 4020 CFL, 36009 SNCF, 6306, 5506 TVM, 5166, 225 026 DB, 6041, 5166, 5404, 204.004 et 5142. Des navettes entre Liège-Guillemins et Kinkempois furent assurées à l'aide de la 5166, 204.004 et 201.010.

PHOTO 86-92 *Le 16 mai, passage au-dessus de l'Ourthe à Nonceveux de la 5529 remorquant la 4020 se rendant aux 20 ans de l'ATF.*
Christian AUCQUIERE.

PHOTO 86-93 *La 5142 repeinte dans la livrée jaune prototype.* Pierre HERBIET.

PHOTO 86-94 *Le 17 mai, un train de locomotives quitte Schaerbeek vers Kinkempois. Au crochet de la 5404 : les 201.010, 5166, 1190, 5506, 2801 et la 2552. Au retour, ce train sera tracté par la 29.013.* Simon DERIDDER.





Les 6019 et 6086 ont quitté Momignies

Comme déjà signalé dans notre précédent numéro, les deux 60 des *Carrières de Walers* ont quitté Momignies le 29 avril dernier par camion. La 6019 a été acquise par un tier par l'intermédiaire du PFT, tandis que la 6086 est sauvegardée par le CFV3V. Les deux locomotives ont été chargées sur camion à Momignies puis acheminées à Mariembourg. Le déchargement s'est opéré sur l'ancienne voie de départ vers Doische, où une rampe provisoire avait été aménagée. La 6019 a poursuivi son trajet jusqu'à Schaerbeek le 15 juin dernier tandis que la 6019 gagnait son abri du CFV3V.



PHOTO 86-56 ↑ *La 6019 se fraie un passage dans les étroites rues de Chimay.*

PHOTO 86-57 ↓ *Toujours la 6019, surprise lors de son arrivée à Mariembourg.*
Michel HANSSENS.





PHOTO 86-58 *Le déchargement de la 6019 à Mariembourg le 29 avril. L'opération est spectaculaire, la locomotive descend la rampe avec une inclinaison impressionnante. Serge MARTIN.*

PHOTO 86-59 *Le même jour, le camion retourna à Momignies pour le transport de la 6086. La voici en cours de chargement sur la remorque routière en gare de Momignies. Serge MARTIN.*





PHOTO 86-60 La 6086 lors de la traversée de la ville de Chimay. Une cuve de fermentation provenant d'une brasserie est placée au milieu d'un rond-point en hommage à la célèbre bière brassée à l'abbaye de Scourmont. Serge MARTIN.

PHOTO 86-61 Cette vue met bien en évidence la différence de gabarit entre la route et le rail ! Serge MARTIN.





Le 17 juin 2008, passage à Oost-Maerland du train de charbon 48647 Born - Anglefort, remorqué par la locomotive 500 1616 (G2000) de Fret SNCF entre Born et Ronet. Michel DE ESCH.

Fret SNCF : un nouveau transit en Belgique

Depuis le 15 juin, Fret SNCF assure un train de charbon entre Enerco à Born (NI) et Anglefort en France, via Maas-tricht, Visé, Ronet et l'Athus-Meuse. Entre Born et Ronet, la traction de ce train est confiée à une des deux G2000 de Fret SNCF ou à la Class 66 6602 de ERS louée à Fret SNCF. Le reste du parcours est assuré par Sibelit à l'aide d'une 13 ou 3000 CFL. Ce train circule deux fois par semaine, le mardi et vendredi, avec l'horaire suivant :

48646 ⓂⓄ : (Anglefort) - Ronet 03.53 - Visé 05.18 P - Born 06.04

48647 ⓂⓄ : Born 15.45 - Visé 16.30 P, Kinkempois 17.00/17.08 - Ronet 18.14 - (Anglefort)

La G2000 (ou la Class 66) se rend ou revient à vide de Ronet avec les horaires suivants :

LZ 48646 ⓂⓄ : Antwerpen-Far West 00.45 - Leuven 02.06 P - Ronet 03.02

ZL 48647 ⓂⓄ : Ronet 18.29 - Ottignies 19.20 P - Watermael 19.35 P - Antwerpen-Far West 20.58.

CROSSRAIL (DLC)

● Le 9 avril 2008, un nouvel opérateur dénommé *Crossrail Italia Srl* a démarré ses activités en Italie, filiale à 100% de *Crossrail*. Le parc de traction se compose de deux Traxx F140 (3 et 15 kV) : E484 901 et 902 SE louées chez MRCE. Dans un premier temps *Crossrail Italia* assurera une dizaine de paires de trains par semaine entre Domodossola et le terminal de Novara Boschetto; dans le futur, les trains rejoindront Lugo, à 50 km au sud-est de Bologna.

● *Crossrail* envisage prochainement d'engager les Traxx E186 144 et 145 de et vers les Pays-Bas.

● A partir du 31 décembre 2008, *Crossrail* prendra en leasing chez BTMU une série de 12 Traxx F140AC2 qui seront peintes en rose et gris.



La E 484.901SE de Crossrail Italia photographiée à Domodossola le 9 avril 2008 lors de la cérémonie d'inauguration. Marco Cacoza.

Le 20 juin, le 48647 fut remorqué entre Born et Ronet par la 6602 de ERS louée par Fret SNCF. Le train longe la Meuse dans les environs de Beez, n non loin de Namur. Christian AUCQUIERE.





PHOTO 86-62 Les deux locomotives Diesel Class 66 de Railion Nederland (266 452 et 266 453) et la Class 66 266 107 de Schenker (Railion) tournent dans un roulement de trois jours, en tête des trains Opel et Ford. Voici ce roulement (ne sont repris que les parcours de de jour) :

LOCO 1 : 47612 ①③④ FKGG 08.10 - Sloe 12.25 - 49613 ①③④ Sloe 13.21 - FKGG 16.59 - 47610 ①-④⑤ FKGG 18.19 - Sloe 22.27

LOCO 2 : 47558 ①-⑥ BOCH 11.30 - OORDE 16.50

LOCO 3 : 47571 ①-⑤ OORDE 16.02 - BOCH 21.09

(abréviations : BOCH = Bochum (D), FKGG = Genk-Goederen, OORDE = Antwerpen-Oorderen, Sloe = Sloe (NL)).

Le 2 juin 2008, la 266 107 a remorqué exceptionnellement un train de ferrailles entre Genk et Châtelet, ici en passage à Scлагneaux en bordure de la Meuse. La première journée du roulement est assurée par un conducteur SNCB de Genk-Goederen. La disponibilité de la machine ce jour-là avait permis sa réutilisation sur ce train. Christian AUCQUIERE.

↓ Le 19 mai, la société ERS a de nouveau mis en marche un parcours d'écolage pour ses conducteurs entre Maasvlakte et Zeebrugge. La rame était tractée par la Class 66 n°6602. Passage du train à Duffel. Wim DE RIDDER.



2220

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Livraison à la SNCB : 25-05-1954
Numérotation : 122.020 : 25-05-1954
2220 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 25-05-1954; Oostende : 29-06-1954; Kinkempois : 01-11-1956; Bruxelles-Midi : 01-05-1967; Saint-Ghislain : 02-05-1985; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.
Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 86-63 *Atelier de Bruxelles-Midi, 17 janvier 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2234

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Livraison à la SNCB : 01-09-1954
Numérotation : 122.034 : 01-09-1954
2234 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 01-09-1954; Stockem : 12-06-1957; Bruxelles-Midi : 29-09-1957; Merelbeke : 28-09-1981; Bruxelles-Midi : 28-05-1990; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.
Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 86-64 *Schaerbeek-Formation, 15 avril 1994.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2235

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Livraison à la SNCB : 07-09-1954
Numérotation : 122.035 : 07-09-1954
2235 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Oostende : 07-09-1954; Bruxelles-Midi : 01-03-1955; Stockem : 12-06-1957; Bruxelles-Midi : 29-09-1957; Merelbeke : 28-09-1981; Bruxelles-Midi : 28-05-1990; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 86-65 *Holleken, 20 avril 1981.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2237

Constructeur : Ateliers Métallurgiques de Nivelles
Livraison à la SNCB : 24-09-1954
Numérotation : 122.037 : 24-09-1954
2237 : 01-01-1971
Dépôts successifs : Oostende : 24-09-1954; Bruxelles-Midi : 01-03-1955; Stockem : 12-06-1957; Bruxelles-Midi : 29-09-1957; Merelbeke : 28-09-1981; Bruxelles-Midi : 28-05-1990; Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.

Mise hors exploitation : 14-12-2003

PHOTO 86-66 *Duffel, 3 mars 1983.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Allemagne

Sortie de la première automotrice Transregio

A partir du mois de décembre, le trafic régional des lignes Köln - Bonn - Koblenz (RB 26) et Koblenz - Mainz (RB 32) sera confié à la société *Transregio* (Deutsche Regionalbahn GmbH, Kaiserlautern) (voir *EN LIGNES* 75 page 24). Le service sera assuré par des nouvelles automotrices triples du type *Desiro ML* de *Siemens* (semblable aux 305 automotrices commandées par la SNCB - voir *EN LIGNES* 85 pages 26-27).



Notre photo montre le transfert de la première automotrice (numérotée 460001 + 860 001 + 460 501) entre la gare de Rheydt et le centre d'essai Siemens de Wildenrath, assuré par la locomotive WL1 appartenant au centre d'essai. Dr. Günther BARTHS.



Nouvelles couleurs pour des V200

220 053

Nous avons déjà publié une photo de la 220 053 du *Brohtalbahn* (BRG). Cette locomotive a reçu une nouvelle décoration à fond verdâtre en décembre 2007. Rappelons qu'elle fut mise en service par la DB en 1957 et réformée le 27 janvier 1983 à Lübeck. En 1988, elle fut acquise par les CFF et renumérotée Am 4/4 18466. Radiée une deuxième fois le 30 novembre 1996, elle fut sauvegardée en 1997 par le *Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen e.V.* (GES). Revendue en 1999 au *Elbe-Weser Verkehrsbetriebe* (EVW), elle y reçut le numéro 288, puis 417.01 à partir de 2002. En juin 2007, elle changea à nouveau de propriétaire : le *Brohtal-Schmalspurreisenbahn Betriebs-GmbH* (BEG), où elle a retrouvé son numéro d'origine !

Notre photo montre la 220 053 évoluant sur la plaque tournante du dépôt de Gerolstein, après avoir amené un train de ballast destiné au renouvellement de la ligne Ulmen - Kaiseresch.

Wim WINDEY, 26 janvier 2008.

221 135

La 221 135 qui appartenait à Barbara Pirsch, la plus célèbre conductrice allemande, a été vendue au *Bocholter Eisenbahn Gesellschaft* (BEG). Très rapidement, elle perdit sa livrée d'origine rouge de la DB, pour revêtir la décoration orange du BEG.

Le 20 janvier 2008, la 221 135 attend à Emmerich l'arrivée d'un train qu'elle emmènera le lendemain à Dormagen. Wim WINDEY.

Les gros-nez de Eichholz

Le parc de traction de la société *Eichholz Verkehr und Logistik* comprend 10 "gros nez" danois (ex. MY des DSB). Toutes ces machines sont progressivement repeintes dans des livrées historiques. Ainsi, peu avant la fin de 2007, la MY 1125 a revêtu la célèbre décoration du *Santa Fe*. Voici la liste des 10 locomotives et leur décoration actuelle :

-
- V170 1125 (Santa Fe);
- V170 1127 (bleu-argent);
- V170 1131 (vert);
- V170 1138 (bleu-argent);
- V170 1142 (rouge-gris);
- V170 1143 (livrée brune d'origine danoise);
- V170 1147 (livrée de démonstration de GM);
- V170 1149 (bleu-argent);
- V170 1151 (bleu-argent);
- V170 1155 (livrée norvégienne).



La V170 1125 photographiée à Haldensleben le 30 décembre 2007, peu après sa sortie dans la décoration Santa Fe. Wim WINDEY.

PHOTO 86-67 *Le 2 mai 2008, les V170 1155 en livrée norvégienne et la V170 1125 remorquaient un train de ballast, immortalisé ici à Grossheringen. Yves STEENEBRUGGEN.*



EURO 2008



La grande parade de Wien-Pensing le 26 avril 2008. Steve ROD.

A l'occasion de la coupe de football UEFA Euro 2008 qui s'est déroulée du 7 au 29 juin conjointement en Autriche et en Suisse, les Chemins de fer autrichiens (ÖBB) et suisses (CFF) ont pelliculé pour cette circonstance plusieurs locomotives. Les ÖBB ont décoré 18 *Taurus* : 16 aux couleurs de chaque nation participante, une aux couleurs de l'UEFA et la dernière reprenant tous les drapeaux des participants. Les voici :

1016 025 :	Portugal	1116 087 :	Pologne
1116 003 :	France	1116 108 :	Croatie
1116 005 :	Autriche	1116 232 :	Espagne
1116 007 :	Grèce	1116 264 :	les 16 participants
1116 029 :	Suède	1216 004 :	Italie
1116 031 :	Turquie	1216 226 :	Tchéquie
1116 036 :	Allemagne		
1116 041 :	Pays-Bas		
1116 056 :	Roumanie		
1116 075 :	Suisse		
1116 080 :	UEFA		
1116 084 :	Russie		

Ces décorations sont toutes originales et très belles. Les ÖBB ont organisé le 26 avril à Wien-Pensing une grande parade réunissant les 18 locomotives ! De leur côté, les CFF ont pelliculé deux machines, les 460 044 et 460 065.



PHOTO 86-68 Le 5 mars 2008, passage à St Georgen ob Judenburg de la 1116 084 aux couleurs de la Russie. Michel HANSENS.

Le 13 janvier 2008, la 1116 029 aux couleurs de la Suède, attendait le départ dans le triage de Köln-Gremberg en tête d'un train à destination d'Aachen-West. Wim WINDEY.



La décoration de la 1116 264 regroupait tous les participants avec, en plus gros plan, les couleurs autrichiennes et suisses. Linz le 13 juin 2008. Wim DE RIDDER.

PHOTO 86-69 La 1116 005 aux couleurs autrichiennes à Kirchstetten bei Neulengbach, le 3 février 2008. Philippe DE GIETER.





↑ **PHOTO 86-70** Le 5 mars 2008, passage à St Georgen ob Judenburg de la 1116 041 aux couleurs des Pays-Bas.
Michel HANSSSENS.

→ La Re 460 044 des CFF en tête de l'IR 1731 Genève-Aéroport - Brig, peu après son départ d'Aigle.
Patrice AIROLDI.



↓ L'arrivée à Wien-Presing des 18 locomotives, avec en tête la 1116 005 représentant l'Autriche. Dans l'ordre : les 1116 005, 1116 007, 1116 036, 1116 029, 1116 087, 1116 41, 1116 108, 1216 004, 1016 025, 1116 053, 1116 003, 1116 084, 1116 232, 1116 031, 1116 080, 1116 264, 1116 075 et 1216 226.
Patrice AIROLDI, 26 avril 2008.



Royaume-Uni

Une 86 en trafic voyageurs

Au début de l'année, une Class 86 est à nouveau active en tête de trains de voyageurs réguliers, pour le compte de *Hull Trains*. Cette compagnie, faisant partie du groupe "First" est un des opérateurs privés assurant des trains de voyageurs sur le réseau britannique et opère sur le principe du libre accès au réseau, contrairement à la plupart des autres sociétés actives outre-Manche qui reçoivent du gouvernement l'autorisation d'exploiter une partie du réseau sur base d'un appel d'offres et sont ensuite rémunérées pour accomplir leurs obligations. *Hull Trains* est actif sur la ECML (East Coast Mainline), entre London King Cross et Hull.

Pour assurer ses trains, *Hull Trains* possède quatre autorails quadruples série 222 "Meridian" construits par *Bombardier* à Brugge, en service depuis mai 2005. Lors d'un entretien en janvier 2007, une des rames est tombée lors d'un levage et deux des voitures sont probablement irréparables. Pour remplacer la rame désormais inutilisable, *Hull Trains* a pris en location en 2007 une locomotive conservée à titre de patrimoine historique par *AC Locomotive Group* - la 86 101 - et une rame de voitures Mark3. Cette composition est entrée en service le 11 janvier 2008 et assure le service entre London King Cross et Doncaster, où un 222 assurait la cor-



PHOTO 86-71 Passage à Sandy le 17 février 2008 d'un train Doncaster - London King Cross, tracté par la 86 101. Philippe DE GIETER.

respondance vers Hull. Cette situation est provisoire a été en application jusqu'au 20 avril, deux autorails série 180 "Adelante"(180 111 et 113) ayant été pris en leasing pour assurer le relèvement. Ces autorails ont été construits en 14 exemplaires en 2000/2001 par *Alstom* pour *First Great Eastern*, mais ils ne donnent pas satisfaction et la plupart ont été garés. *Hull Trains* envisage l'acquisition de deux 180 supplémentaires pour uniformiser son parc. Les trois 222 subsistants seraient alors repris par *East Midlands Trains* qui possède déjà 23 rames similaires.

Les 86 ont été construites en 100 exemplaires en 1965 et 1966 par *English Electric* et *British Rail* pour la

WCML (West Coast Mainline, London - Birmingham - Liverpool), récemment électrifiée. Diverses modifications ont été apportées au fil des années, comme par exemple l'augmentation de la vitesse maximale (180 km/h au lieu de 160 km/h), une suspension modifiée, la capacité de circuler en unité multiple et/ou en réversibilité, ... créant finalement 6 sous-séries différentes.

S'il reste encore une quinzaine de locomotives de la sous-série 86.6 et une 86.5 en service chez *Freightliner*, les autres sous-séries ont disparu depuis plusieurs années. Les derniers services voyageurs assurés avec ce type de locomotives avaient eu lieu en septembre 2005 entre London et Norwich, pour le compte de *Anglia*.

Autriche : essais des premiers Railjet

Les ÖBB ont débuté les essais des premiers "Railjet". Pour rappel, les *Railjet* entreront en service à partir du prochain mois de décembre. Ils seront formés de nouvelles rames réversibles composées de six voitures couplées en permanence à l'aide d'un attelage automatique (sauf aux extrémités de la rame). Les *Railjet* auront un niveau de confort très élevé et pourront circuler à 230 km/h sur les sections adaptées. Pour plus de détails, voir *EN LIGNES 80* page 43.

PHOTO 86-72

Passage à Unzmarkt le 21 mai 2008 d'une rame "Railjet" composée de quatre voitures et de la 1216 201, effectuant un parcours d'essai. William BOECKX.



ALSTOM présente la PRIMA II

Alstom Transport a présenté le mardi 20 mai dans son centre d'excellence de Belfort sa nouvelle génération de locomotives. Modulaire, interopérable et dotée d'un nouveau design, voici la Prima II.

Présentée dans sa version électrique, cette nouvelle génération de locomotive repose sur une plate-forme modulaire aux composants standardisés parfaitement éprouvés, qui garantissent fiabilité d'exploitation, facilité de maintenance et évolution du produit. Totalement interopérable, elle sera capable de services transfrontaliers en Europe, et adaptable partout dans le monde. La nouvelle génération de Prima a trouvé son premier client avec l'Office National des Chemins de Fer marocains (ONCF) qui a commandé 20 locomotives électriques en novembre 2007.

La Prima II bénéficie de nombreuses évolutions, notamment sur le plan mécanique. Dotée des derniers développements en terme d'électronique de puissance, elle peut fonctionner sous quatre tensions électriques et développer des puissances allant de 4000 à 6400 kW. Suivant la configuration choisie par le client, elle peut rouler de



La nouvelle génération de la PRIMA se caractérise au premier coup d'oeil par son nouveau design. Alstom.

120 à 200 km/h.

Au-delà de la dimension esthétique, le nouveau design de la Prima II intègre les exigences de sécurité et de maintenance de la locomotive. Les larges surfaces vitrées de la cabine de conduite offrent au conducteur une visibilité inégalée et les grands panneaux latéraux permettent aux opérateurs d'y accoler leur logo et leur marque.

Conçue et assemblée sur le site de

Belfort, centre d'excellence des locomotives, la Prima II bénéficiera aussi de l'expertise des autres sites d'Alstom Transport en France (Le Creusot, Orans, Tarbes, Villeurbanne) et en Belgique (Charleroi).

Acteur historique sur le marché des locomotives et du fret ferroviaire, Alstom a vendu plus de 1750 locomotives Prima depuis le lancement de la gamme et la présentation du premier prototype en 1999.



Depuis le printemps, Veolia Cargo utilise ses 189 aux Pays-Bas. Le 8 mai 2008, la 189 095 assure le train 69270 Botlek - Köln Nippes, en passage à Horst-Sevenum. Michel DE ESCH.



France

Nouveaux autorails pour les Chemins de fer corses

Le premier autorail AGM-800 (Autorail Métrique Grand confort) destiné aux CFC (Chemins de fer de la Corse) est arrivé à Ajaccio le 23 juin 2007. Immédiatement, il fut soumis à un programme d'essais très rigoureux qui s'est étalé jusqu'en mars dernier.

Après un appel d'offres européen, la CTC (Collectivité Territoriale de Corse) passa commande, le 21 septembre 2003 chez CFD à Bagnères de Bigorre d'une série de 9 nouveaux autorails doubles pour les CFC. Le 19 octobre 2004, trois unités supplémentaires furent commandées. Le montant total de l'investissement s'élève à € 42 millions.

Chacune des deux voitures est pourvue d'un moteur Diesel Deutz BF8M de 440 kW et d'une transmission hydraulique Voith. La puissance élevée (880 kW) est particulièrement indiquée pour ce matériel appelé à circuler sur les lignes très sinueuses de Corse. La vitesse maximale est fixée à 100 km/h; dans les rampes de 30‰, la vitesse de 83 km/h pourra être atteinte.



PHOTO 86-73 Un autorail AGM 800 à Ajaccio le 1er avril 2008. William BOECKX.

La masse de chaque autorail s'élève à 70,8 t, pour une longueur de 40 m. La capacité totale est de 200 places, dont 88 places assises et 16 strapontins, toutes en seconde classe. Le confort est très élevé, avec air conditionné et panneaux d'informations pour les voyageurs. Les personnes à mobilité réduite disposent de deux places. Au total, trois autorails peuvent circuler accouplés.

Les AGM seront dans un premier temps engagés entre Ajaccio et Calvi. Le temps

de parcours entre Ajaccio et Bastia, actuellement d'un peu plus de 4 heures, sera réduit à moins de 3 heures.

Ce matériel à voie métrique connaît déjà un grand succès. Les Chemins de fer tunisiens ont commandé en janvier 2005 dix autorails identiques. L'administration de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur a commandé en décembre 2006 deux autorails AGM (plus deux en option) pour Chemins de fer de Provence (CP).

TELEX.....

ALLEMAGNE

● A partir de décembre 2020, la relation Regio Express RE9 Aachen - Siegen sera reprise par la société *Heidekrautbahn*, une filiale de la DB. L'exploitation sera assurée à l'aide d'automotrices du type *Talent 2*.

PAYS-BAS

● Quatre autorails du type DH des NS (voir *EN LIGNES* 85 pages 44-45) ont été vendus en Pologne. Il s'agit des 3105, 3110, 3222 et 3226. Ils ont quitté les Pays-Bas le 13 juin. Par contre, la vente de DH pour l'Albanie ne s'est pas concrétisée.

● *Railion Nederland* loue depuis le 21 avril 2008 des locomotives électriques de la série 1600 à ATCS afin d'assurer l'écolage des conducteurs. Le but est de louer quatre 1600 afin de pouvoir éliminer les machines des séries 1250 (ex. 1200 NS) et 6700 (ex. 62/63 SNCB) circulant en couplage mixte.

SUISSE - FRANCE

● En raison de travaux nécessitant la coupure de l'alimentation électrique, la société *Travys* exploitant la ligne Vallorbe - Le Brassus engage depuis le 9 juin les autorails X2866 et X2895 loués à la SNCF. Les automotrices "Colibri" normalement utilisées sur la ligne ont ainsi pu être louées aux CFF pour faire face à la pointe de trafic engendrée par l'Euro 2008.

ANGEL TRAINS

● La société de leasing *Angel Trains* (voir *EN LIGNES* 84 page 33) a été vendue à un consortium australien formé par *Babcock & Brown*, *AMP Capital Investors*, *Deutsche Bank* et des fonds d'*Access Capital Advisers*.

PORTUGAL

● Le gouvernement portugais a lancé un appel d'offres pour la construction de la première section à grande vitesse entre Poçoirão et Caia (167 km), sur le corridor Lisboa - Madrid. Le projet inclut la construction d'une ligne conventionnelle de 92 km entre Évora et Caia, laquelle doit permettre de



Comme indiqué dans *EN LIGNES* 84 page 31, les CFF ont commandé 21 locomotives électriques bicourant (15 + 25 kV) à deux essieux chez *Stadler Winterthur AG*. Ces machines, qui seront numérotées dans la série Ee 922, pèseront 40 t et pourront circuler à 100 km/h. Voici une vue d'artiste des futures Ee 922. *Stadler*.

fournir une liaison vers le port de Sines. Les candidats ont 4 mois pour se faire connaître. La construction devrait débuter en 2010 pour une mise en service attendue en septembre 2013.

Hier

La gare de Linkebeek est située sur la ligne 124 Bruxelles-Midi - Charleroi, au km 7,7, entre Uccle-Calevoet et Rhode-Saint-Genèse. Cette section fut ouverte au trafic le 22 décembre 1873. Linkebeek ne possédait alors qu'une gare provisoire aménagée dans un wagon; la gare définitive ne sera mise en service qu'en 1887; elle deviendra célèbre lors de la construction de la bifurcation avec la ligne 26 (ceinture est de Bruxelles, reliant Schaerbeek à Halle, ligne mise en service le 19 juillet 1926 entre Schaerbeek et Linkebeek et le 30 janvier 1930 entre Linkebeek et Halle). A cette époque, la bifurcation était à niveau et c'est lors des travaux d'électrification de la ligne 124 que fut construit le fameux saut-de-mouton qui permet d'éviter le recoupement à niveau des voies. En 1980, la gare fut démolie pour faire face à un nouveau bâtiment, un espèce de "bunker" d'une épouvantable laideur. La nouvelle gare, dont le coût de construction fut énorme, ne fonctionna pourtant que quelques années, victime du plan de fermeture de nombreuses gares par souci d'économie... La vue ci-dessus a été réalisée au début du siècle passé, à une époque où le stress de notre société n'existait pas. La ligne 26 et la bifurcation ne seront établies qu'une vingtaine d'années plus tard. Collection PFT. La photo ci-dessous - PHOTO 86-74 - a été réalisée le 18 juin, au moment où passait la 186 196 (première des 40 Traxx louées par B-Cargo et future 2804) effectuant un parcours d'essai du GSM-R entre Charleroi-Sud et l'atelier d'Antwerpen-Noord. La gare est abandonnée, livrée au vandalisme. Il était initialement prévu d'y installer un poste de signalisation tout relais, mais ce projet resta sans suite et le local prévu à cet effet ne fut jamais utilisé... La mise à quatre voies dans le cadre du projet RER modifiera profondément tout le site; nous y reviendrons en temps utile. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Aujourd'hui

il y a 50 ans

Il y a 50 ans, l'Expo 58 battait son plein. Ce gigantesque événement qui s'était tenu du 14 avril au 10 octobre a profondément marqué la Belgique. 50 ans après, son souvenir est toujours bien vivant dans la mémoire d'une large couche de la population, et est encore aujourd'hui symbolisé par l'Atomium. Nous ne reviendrons pas sur les détails de l'Expo 58; nous vous renvoyons à notre article paru dans EN LIGNES 34 pages 4 à 8.

Voici une série de 3 photos couleurs de Willy DEMOULIN montrant le matériel ferroviaire exposé.



Au total, 62 véhicules furent présentés, dont 15 locomotives, 8 autorails et automotrices, 12 voitures et une vingtaine de wagons. Ci-dessus, la 204.009 (en réalité la 202.011 maquillé) se trouvait aux côtés de la locomotive prototype bifrèquence (15 kV 16 Hz 2/3 et 20 kV 50 Hz) 1050.01 des Chemins de fer autrichiens. Ci-contre, de gauche à droite, la Ae 6/6 11427 des Chemins de fer fédéraux suisses, l'automotrice ALe 660.015 des Chemins de fer italiens et une motrice d'une rame Diesel TEE VT 11.5017 de la DB.



Ci-contre, sur la voie à gauche : la toiture de l'autorail à accumulateurs ETA 150.138 de la DB et l'autorail italien ALn 773 3501. Sur la voie centrale, on distingue les E50.028 et E10.174 de la DB, la 122.038 de la SNCB, la locomotive Diesel italienne D341 103 et l'automotrice Budd Z 5.168. Sur la voie à l'extrême droite, on distingue la locomotive Diesel 060 DB 18 (future CC 65018 SNCF), suivie de la 201.001 (5901) de la SNCB.

Qu'est devenu, 50 ans après, le matériel moteur exposé ?

Parmi tout le matériel moteur présenté à l'Expo 58, seules 6 locomotives sont actuellement toujours en activité. Parmi celles-ci, on trouve la 5211 de la SNCB, présentée en tant que 204.009. Avec ses 53 ans, elle est la plus vieille des machines exposées encore existantes, et est aujourd'hui toujours utilisée par TUC-Rail pour remorquer des trains de travaux.



204.009 (202.011 - 5211)

La 204.009 était donc en réalité la 202.011 maquillée. Il n'était en effet pas possible de présenter une vraie 204 en raison de leur disponibilité indispensable au service en cette période de grande affluence.

↑ PHOTO BD-287 La 202.011 fut réceptionnée par la SNCB à l'atelier de Latour le 6 juin 1955. Le 6 mars 1958, la 204.009 emprunte l'avenue du Sacré-Coeur en route vers le Heysel.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

← PHOTO 86-75 Malgré ses 53 ans, la 5211 est actuellement toujours en service, une longévité exceptionnelle pour du matériel Diesel. Le 31 mai 2005, elle remorquait en compagnie de la 5308 un train de ballast sur la LGV 4, dans les environs de Brecht. Pierre HERBIET.



122.210 (122.038 - 2238)

PHOTO BD-288 →

Le 18 février 1958, sous la pluie, la 122.038 approche du plateau du Heysel. Le convoi circulant au pas d'homme bifurque à gauche vers l'avenue Houba de Strooper à Jette. L'Atomium est toujours en cours d'assemblage, ainsi que, devant celui-ci, le village de "La Belgique Joyeuse". Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Cette locomotive, construite par les Ateliers Métallurgiques de Nivelles, fut réceptionnée au dépôt d'Oostende le 31 décembre 1954. Elle fut mutée le 1er mars 1955 à Bruxelles-Midi. Devenue la 2238 en 1971, elle fut réformée le 5 février 2003 à l'atelier de Charleroi-Sud, et démolie à Ronet en novembre 2004.

← PHOTO 86-76 La 2238 en fin de carrière, photographiée sur la ligne 50A à la sortie de Bruxelles-Midi le 6 août 1997. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



201.001 (5901)

Troisième et dernière locomotive SNCB présentée à l'Expo : la 201.001. Pour l'occasion, elle avait revêtu à l'Atelier Central de Mechelen une robe spéciale baptisée "Expo 58". A noter que la fine ligne jaune délimitant le vert clair et le vert foncé n'a été peinte que lorsque la locomotive se trouvait déjà sur son aire d'exposition.



↑ PHOTO BD-289

Le 10 mars 1958, la 201.001 arrive au pas d'homme à l'entrée du site de l'exposition; la remorque sur laquelle elle est transportée doit être tirée par deux tracteurs appartenant à la DB. La 201.001 fut livrée à la SNCB le 22 décembre 1954, 9 jours avant la 122.038; elle était le plus vieil engin moteur présenté.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

← PHOTO 86-77

24 ans plus tard, passage de la 5901 à Epegem en direction de Schaerbeek. Elle fut mise hors exploitation le 7 décembre 1987 à Antwerpen-Dam et ferrailée le 30 avril 1998 à Ronet.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

ÖBB 1050.01 (1141.03)

La locomotive autrichienne 1050.01 était un prototype bifréquence 15 kV 16 Hz 2/3 et 20 kV 50 Hz, mise en service en 1957. Afin de la tester sous 50 Hz, un court tronçon de la ligne Wien - St. Veit an der Glan fut électrifié en 50 Hz. Elle fut également testée en Allemagne, sur la Höllentalbahn, au départ de Freiburg, qui était électrifiée en 20 kV 50 Hz. Lorsque la 1141.03 fut gravement accidentée en 1973, il fut décidé de réformer la 1050.01 le 15 mars 1973 afin de récupérer sa caisse pour reconstruire la 1141.03.



↑ PHOTO BD-290

Le 14 février 1958, dans la cour à marchandises de Jette, la 1050.01 attend son chargement sur la remorque routière. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

← Après son grave accident, l'équipement électrique de la 1141.03 fut remonté dans la caisse de la 1050.01. Le 4 juin 1979, elle assurait un train de voyageurs à Oftering. Elle fut radiée au dépôt d'Attnang-Puchheim le 1er septembre 2003. Cette machine est préservée au "Bahnpark" de Augsburg. Claude VANDECASTEELE.



DB V200 049 (220 049-1)

Les célèbres V200 (renumérotées dans la série 220 en 1968) furent étudiées par Krauss-Maffei et la DB. Après la mise en service de cinq machines de présérie en 1953, la DB commanda 81 locomotives de série, livrées de 1956 à 1958. Equipées de deux moteurs Diesel de 1100 CV et d'une transmission hydraulique, elles pouvaient circuler à 140 km/h. Les dernières V200 furent réformées en 1984. Quatorze V200 reprirent toutefois du service en Algérie, Espagne, Arabie Saoudite, Suisse et Italie.



↑ **PHOTO BD-291** Voici la V200 049 garée à Bruxelles-Ouest en attendant son transfert vers Jette puis, par la route, vers le Heysel. Elle avait été mise en service le 26 mars 1957.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

← **PHOTO 86-78** Après sa radiation le 30 décembre 1978 au dépôt de Lübeck, la 220 049 fut vendue en 1982 au Ferrovie Suzzara Ferrara (FSF), réseau privé italien devenu le FER (Ferrovie Emilia Romagna) où elle est aujourd'hui toujours active avec 5 de ses soeurs. Le 6 juin 2003, elle passait à Poggio Rusco en tête d'un train de coils. Pierre HERBIET.

DB ETA 150 138 (515.138)

Les Chemins de fer allemands ont développé à plus ou moins grande échelle plusieurs autorails à accumulateurs. La plus grosse série - les ETA 150 (série 515 en 1968) - fut produite à 332 unités en 1953 et de 1957 à 1963. L'ETA 150 138 faisait partie de la deuxième sous-série (ETA 150 101 à 138, puis 515 101 à 138). Ces autorails de 49 t (56 t pour les 151.5), avaient une puissance de 390 kW (520 pour les 515.5) et pouvaient circuler à 100 km/h. Ils furent réformés entre 1980 et 1995.

PHOTO BD-292 → Le 10 mars 1958, l'ETA 150 138 est photographié à la place de la Cité Jardin. Cet autorail, renuméroté 515 138, a été mis hors service au dépôt de Augsburg le 30 août 1988. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



DB VT11 5017 (601 017)

Autre série célèbre de la DB : les rames Diesel TEE VT 11.5 (série 601 en 1968). Seule la motrice VT 11.5017 et la remorque VM 11 5306 furent présentées à Bruxelles. La série, mise en service de 1957 à 1958, comptait 19 motrices. Leur réforme s'étala de 1979 à mai 1988. La VT 11.5017 fut livrée le 27 novembre 1957 et radiée le 26 septembre 1987. Cette motrice a été ferraillée en Italie chez FERVET.

← **PHOTO BD-293** Le 13 février 1958, dans la cour à marchandises de Jette, la rame VT 11.5 et la remorque attendent leur transfert vers le Heysel.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



DB E10 110 (110 110-4)

Faisant suite à la construction de 5 locomotives prototypes, la DB commanda 410 unités (en 2 sous-séries) numérotées E 10 101 à 510 (aujourd'hui séries 110, 112 et 115), mises en service entre 1956 et 1963. Ces machines faisaient partie d'un vaste programme de construction de locomotives unifiées étudiées en 1952 pour faire face aux destructions de guerre et aux nouvelles électrifications. Les E 10 étaient spécialement conçues pour le trafic voyageurs. D'une puissance de 3700 kW, elles peuvent circuler à 150 km/h (160 km/h pour certaines unités modifiées). Une centaine de 110 sont aujourd'hui toujours en activité.



PHOTO BD-294 ↑

Le 15 février 1958, la E 10 110 est garée à Bruxelles-Ouest, en attendant son transfert vers la gare de Jette et de là vers le Heysel.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



← Le 15 mai 1975, la 110 110-4 arrive à Heidelberg. Yves STEENEBRUGGEN.

DB E 50 028 (150 028-9)

Dans le programme de locomotives unifiées évoqué ci-dessus, les E 50 (puis série 150) furent conçues pour le trafic marchandises lourd. Ces CoCo développaient 4500 kW pour une vitesse maximale de 100 km/h et une masse comprise entre 126 et 128 t. Au total, 194 locomotives furent construites de 1957 à 1973. Les dernières 150 ont quitté la scène ferroviaire en décembre 2003.



↑ PHOTO BD-295

Le 16 février 1958, la E 50 028 vient d'être positionnée sur la remorque routière et prendra bientôt la route vers le Heysel. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



← La 150 028-9 a été radiée au dépôt de Nürnberg le 27 février 1999 et démolie en septembre de la même année. La voici à Fulda, le 13 août 1978. Yves STEENEBRUGGEN.

SBB-CFF FFS Ae 6/6 11427

Les Ae 6/6 furent spécialement commandées pour la ligne du Gothard. Les deux prototypes Ae 6/6 11401 et 11402 mis en service en 1952 furent suivis par 118 unités livrées de 1957 à 1963 (Ae 6/6 11403 à 11520). Avec leur puissance de 6000kW, elles sont capables de remorquer des charges de 600 t à 75 km/h dans les rampes de 26 ‰ du Gothard. Leur masse totale s'élève à 120 t et leur vitesse maximale est fixée à 125 km/h. Aujourd'hui, une centaine d'Ae 6/6 sont toujours actives sur le réseau suisse.



↑ PHOTO BD-296

La Ae 6/6 11427 a été acheminée de nuit entre Jette et le Heysel. La voici dans l'avenue J.J. Crocq. Cette locomotive avait été livrée aux CFF le 30 janvier 1958.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

← La Ae 6/6 11427 est aujourd'hui toujours active en Suisse. Le 20 février 2007, elle traverse la gare de Rivaz.

Serge MATHEY.

SBB CFF FFS Ee 3/3 16504

Les six locomotives de la série Ee 3/3 16501 à 16506 ont été mises en service de 1957 à 1958. Elles avaient la particularité d'avoir un équipement bifréquence 15 kV 16,7 Hz et 25 kV 50 Hz afin d'effectuer les manoeuvres dans la gare de Basel. Lors des manoeuvres sur des voies de tensions différentes, le changement de tension s'effectuait automatiquement au passage de balises. Elles furent radiées entre 2001 et 2002. Puissance : 504 kW pour les 16501 et 16502, et 537 kW pour les suivantes. Masse totale 46 t, vitesse 45 km/h.

→ Le 21 février 1958, en gare de Jette, la Ee 3/3 16504 est tirée sur la remorque routière qui l'em mènera vers l'Expo 58.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Indonésie BB 300-01 Krupp

Krupp et Daimler-Benz ont présenté une petite locomotive Diesel à voie étroite (1,067 m) destinée au Chemin de fer de l'Etat indonésien (DKA - Djawatan Kereta Api). Cette Bo Bo possédait un moteur Diesel Daimler-Benz de 500 kW et une transmission hydraulique Krupp. D'une masse de 36 t, elle pouvait circuler à 75 km/h. Elle faisait partie d'une série de 30 machines (BB 300-01 à 30) construites entre 1958 et 1959.

← PHOTO BD-297 Le 10 mars 1958, la BB 300-01 attendait à Bruxelles-Ouest son transfert vers l'aire d'exposition.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



SNCF BB 16002

Les BB 16000 furent les premières locomotives de vitesse 25 kV de la SNCF. Les 62 unités furent construites en 1958. Elles avaient hérité de la partie mécanique des BB 9200 à courant continu 1,5 kV. D'une puissance de 3820 kW et d'une masse de 84 t, elles peuvent circuler à 160 km/h. Les BB 16000 ont débuté leur carrière sur les réseaux Est et Nord aux dépôts de Strasbourg, Paris-La Chapelle et Lens. Depuis 1978, elles sont toutes cantonnées à Paris-La Chapelle et Achères.



PHOTO BD-298 ↑ La BB 16002 fut transférée entre Jette et le Heysel le 5 mars 1958. La voici au milieu du carrefour formé par les avenues Masoin et du Sacré-Coeur. Photo Bruno DE-DONCKER, collection PFT ©.



← **PHOTO 86-79**

La BB 16002 à Tourcoing le 28 juin 1986. Elle est aujourd'hui toujours en service au dépôt de La Chapelle, habillée de la livrée "multiservice". Elle fut mise en service après l'Expo 58, le 27 décembre 1958 au dépôt de Strasbourg. Du 1er juin au 17 juillet 1962, elle fut affectée un bref moment à Paris-La Villette. Le 21 février 1974, elle s'installa à Paris-La Chapelle. Depuis le 2 juin 1996, elle est active au dépôt de Achères. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

SNCF 060 DB 18 (CC 65018)

Les CC 65000 (ex. 060 DB) marquèrent le début de la traction Diesel à grande échelle en France. Construites à 20 unités de 1956 à 1958 par Alstom, elles étaient pourvues de deux moteurs Diesel MGO de 900 CV chacun. Elles pouvaient circuler à 130 km/h. Après avoir été dans diverses régions (Alsace, Côte d'Azur), toutes furent regroupées à La Rochelle à partir de 1960, puis Nantes à partir de 1979, où la série fut amortie entre 1982 et 1988. Les 060 DB furent exportées en Algérie (37 unités) et en Argentine (25 unités).



PHOTO BD-299 ↑ Le 9 février 1958, à Bruxelles-Ouest, la 060 DB 18 attend son transfert vers Jette. Elle fut livrée à la SNCF le 23 décembre 1957 et débuta sa carrière au dépôt de La Rochelle le 18 janvier 1958. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



← **PHOTO 86-80** La CC 65018 attend son prochain service à Nantes, le 1er février 1981. Elle sera radiée le 7 janvier 1981 au dépôt de Nantes. Pierre HERBIET.

SNCF 040 DE 591 (BB63591)

Afin d'éliminer la vapeur sur les services de manoeuvres et sur les lignes secondaires, la SNCF commanda de 1953 à 1971 pas moins de 853 Bo'Bo' du type 040 DE (puis BB 63001 à 63250, 63401 à 63423, 63501 à 64080) chez Brissonneau & Lotz. Puissance 600 CV pour les BB 63001 à 250, 825 CV pour les suivantes; vitesse 80 km/h, masse 68 ou 72 t. Aujourd'hui, la série est en cours d'amortissement. Près de 200 machines sont déjà radiées. Ce type de machines a été exporté dans de nombreux du monde.

PHOTO BD-301 → La 040 DE 591 à Bruxelles-Ouest le 9 février 1958. Mise en service le 4 février 1958 au dépôt de Toulouse, la BB 63591 est, depuis 2001 toujours en activi-



SNCF X 2816

Construits par Decauville et Renault à 119 unités de 1957 à 1962, les X2800 comptent parmi les autorails les plus réussis de la SNCF. Très puissants, ces engins étaient équipés d'un moteur Diesel de 825 CV et d'une transmission hydraulique. A la fin des années 1970, les X2800 furent entièrement modernisés. En 2008, les derniers exemplaires de cette série mythique cesseront définitivement de circuler pour la SNCF.

← **PHOTO BD-302** C'est le X2816 qui fut exposé à Bruxelles. Ce document le montre à Bruxelles-Ouest le 15 février 1958. Photo Bruno DE-DONCKER, collection PFT ©.



PHOTO 86-81 →

Aujourd'hui, le X2816 est toujours à l'effectif du dépôt de Lyon-Vaise, où il est garé en attente de radiation. Construit par Decauville, il fut livré à Toulouse le 4 février 1958. A son retour de l'Expo 58, il fut affecté dès le 29 décembre 1958 à La Rochelle. Le 30 mai 1967, il s'installa à Saint-Etienne, puis à Lyon-Vaise à partir du 1er juillet 1961. Il retournera à Toulouse le 23 mai 1973. Le 8 mai 1978, il déménagera une ultime fois pour s'installer définitivement à Lyon-Vaise.

En juin 2006, un train composé de deux X2800 encadrant deux remorques quitta Lyon. Le X2816 assure la tête.

Christian VANHECK.



SNCF Z5168

Les automotrices Inox Z5100 furent produites à 82 exemplaires entre 1954 et 1958 pour le trafic de banlieue de Paris. Fonctionnant sous 1,5 kV, elles étaient formées d'une voiture motrice, d'une voiture intercalaire et d'une voiture-pilote. Amorcée en 1989, leur réforme s'est terminée le 11 septembre 1998,

← **PHOTO BD-303** Le 6 février 1958, l'automotrice Z5168 et sa remorque-pilote ZS 15168 étaient garées à Bruxelles-Ouest. Livrée officiellement le 23 février 1958, elle passa toute sa carrière au dépôt de Montrouge, jusqu'à sa réforme le 14 août 1982. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.





RATP M3001

La RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) a présenté la motrice sur pneu M3001 du métro parisien. Ce matériel à 4 essieux, tous moteurs, dispose d'une puissance de 265 kW pour une masse de 22,6 t.

PHOTO BD-304 →

Cette vue a été réalisée lors de l'Expo, le 5 juin.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



FS D341.103 (D341.1003)

Les Chemins de fer italiens présentent pas moins de 5 véhicules moteurs, dont deux locomotives Diesel, deux autorails et une automotrice.

La D341.103 (renumérotée plus tard D341.1003) faisait partie d'une série de 16 machines de 970 kW à transmission électrique produites de 1957 à 1959 et destinées aux lignes sinueuses à faible armement. Ces engins de 66,5 t pouvaient circuler à 100 km/h. La série fut amortie à la fin des années 1980. Construite par FIAT, la D341.1003 fut, après sa réforme, vendue au réseau privé FAS pour servir de magasin de pièces de rechange.

← **PHOTO BD-305**

Le 19 février 1958, à Jette, la D341.103 sera bientôt tirée sur la remorque routière pour son transfert vers le Heysel. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



FS D342.401

En 1958, les FS mirent en service deux locomotives prototypes D342.401 et 402 (puis D342.4001 et 4002) à transmission hydraulique, équipées de deux moteurs Diesel de 550 kW chacun et construites par Ansaldo. Elles furent suivies en 1961 et en 1962 par une série de 15 machines (D342.4003 à 4017). Les 3 dernières étaient pourvues de deux moteurs de 645 kW. La réforme de cette série fut achevée au début des années 2000. La D342.4001 a été radiée en décembre 2002.

PHOTO BD-306 →

Le 21 février 1958, la D342.401 attend à Bruxelles-Ouest en compagnie de l'automotrice ALe 660.015 son départ vers Jette.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



FS ALe 660.015

Les automotrices ALe 660 ne furent construites qu'à 15 unités, de 1955 à 1957. Fonctionnant sous 3 kV continu, elles disposaient d'une puissance de 600 kW pour une masse de 62 t et une vitesse maximale de 130 km/h. Elles pouvaient circuler accouplées avec une remorque-pilote. La série a été réformée entre 1997 et 2002.

PHOTO BD-307 →

C'est la ALe 660.015 qui fut présentée à Bruxelles. Le 21 février 1958, elle se trouvait en attente à Bruxelles-Ouest. Cette automotrice fut retirée du service en décembre 2002. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



FS ALn 668.1403

Les FS ont toujours disposé de nombreux autorails. Les ALn 668.1300 furent construits par FIAT à 80 exemplaires de 1956 à 1963. Ils disposaient de deux moteurs Diesel de 110 kW accouplés à une transmission mécanique. La configuration des essieux était (1A)(A1). Leur vitesse maximale était fixée à 110 km/h. Depuis 1996, les ALn 668.1400 sont progressivement retirés du service.

← **PHOTO BD-308**

Le ALn 668.1403 garé à Bruxelles-Ouest le 11 février 1958. Cet autorail a été réformé en 1997.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



FS ALn 773.3520

Les autorails ALn 773.3501 à 3570 furent produits par OM (Officine Meccanica) de 1956 à 1962. Ils sont équipés de deux moteurs Diesel OM-Saurer de 140 kW chacun et d'une transmission hydraulique. Masse totale 43 t, vitesse maximale 110 km/h. Ils furent réformés entre 1989 et 1993. Plusieurs furent à ce moment revendus à des réseaux privés.

PHOTO BD-309 →

Le 10 mars 1958, l'ALn 773.3520 se trouvait dans la cour à marchandises de la gare de Jette.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.



Nées en Belgique



TAÏWAN

030 T n° 370

Sur les 36 réseaux sucriers qui existent à Taïwan, seuls 3 sont aujourd'hui encore actifs tandis que 5 autres sont transformés en parcs de loisirs. Le parc de Wushulin possède une 030 T à écartement de 762 mm, construite par Tubize sous le numéro 2354 en 1948 (trois ans avant la fin de la construction de locomotives à vapeur). Cette locomotive-tender est en état de marche et circule de temps à autre sur les vestiges de ce réseau sucrier.



La 030T n° 370 (Tubize 2354/1948) à Wushulin le 24 mars 2008. Elle fait partie d'une série de 26 locomotives livrées par Tubize (17) et l'Anglo-Franco-Belge (9) à Taïwan. Toutes existent encore; certaines sont en état de marche et quelques-unes sont conservées au Japon. Tomas MEYER-EPPLER.

ITALIE

020 T n° 200-02 FNM

En 1883, le Chemin de fer du Tessin (FT) commanda chez Couillet 6 petites locomotives-tenders de 18 tonnes à deux essieux. En 1888, elles furent cédées au Ferrovio Nord-Milano (FNM) où elles portèrent les numéros 200.01 à 06. Elles restèrent en service jusque dans les années 1930. Deux de ces machines existent toujours. La 200.05 est préservée par le FNM et est en état de marche (voir EN LIGNES 32 page 7); la seconde, la 200.02 (Couillet 650) est placée en monument devant un restaurant à Saronno, le long de l'autoroute vers Como.



La 200.02 en monument à Saronno, le 8 juin 2008. Alessandro ALBE.



il y a 25 ans ...



PHOTO 86-82 La 6502 fut déclassée en locomotive de manœuvres 7502 le 1er février 1983. Elle fut officiellement mutée de Hasselt à Antwerpen-Dam le 28 février. Du 4 mars au 4 août 1983, elle subit un grand entretien à l'Atelier Central de Salzennes. Repeinte à cette occasion dans la nouvelle décoration jaune, elle effectua le 26 juillet 1983 un parcours d'essai en ligne entre Ronet et Gedinne, accompagnée par le 5203. Elle traverse ici la gare de Beauraing en direction de Gedinne. Cette locomotive circule aujourd'hui en Italie chez CLF.

PHOTO 86-83 Le 22 juin 1983, pour la toute dernière fois, une locomotive de la série 29 assura un service régulier. Ce triste honneur échet à la 2908, alors utilisée à la manœuvre en gare d'Oostende. Quelques jours avant cette date fatidique, le 7 juin, elle transfère entre les quais et le faisceau de garage une rame de voitures du type M4 accompagnée d'une voiture-lits. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 25 ans ...



Images des chemins de fer en Egypte



PHOTO 86-84 ↑ Les Chemins de fer égyptiens : *Egyptian National Railways (ENR)* se composent d'une grande dorsale longeant le Nil, avec de nombreuses ramifications dans le delta du fleuve. La longueur du réseau avoisine les 4500 km et aucune ligne n'est électrifiée. Le parc de traction se compose de nombreuses séries de locomotives pour la plupart d'origine allemande ou américaine. Les 68 Co'Co' des séries 2000 et 2100 (2001 à 2045 et 2101 à 2123) ont été construites par ADtranz de 1995 à 1998. Ces machines de 132 t (135 t pour les 2100) sont équipées d'un moteur Diesel GM 16-645E3 de 1845 kW et d'une transmission électrique. Le 18 décembre 2007, passage à El Wasta d'un direct tracté par la 2113. Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 86-85 ↓ De nombreux signaux mécaniques de style anglais sont encore visibles sur tout le réseau. Le 20 décembre 2007, la 3142 manoeuvre à Aswan (Assouan), le terminus situé le plus au sud du pays. Thierry NICOLAS.





PHOTO 86-86 *L'état du matériel n'est pas très reluisant. Ici, passage d'un direct remorqué par la 3224 pas très fraîche, à Sindiyan, le 15 décembre 2007. Elle fait partie d'une série de 38 Co'Co' construites par GM (type EMD JT22C) en 1960. Ces machines de 1325 kW et de 115 t peuvent circuler à 120 km/h. Elles sont équipées d'un moteur Diesel GM 16-567C. Yves STEENEBRUGGEN.*

PHOTO 86-87 *De 1975 à 1984, Henschel a livré une grande série de Co'Co' comptant 253 unités (type AA.22T, séries 3000, 3100, 3200). Ces locomotives à transmission électrique sont pourvues d'un moteur GM 12-645E3 de 1655 kW et peuvent circuler à 120 km/h. Le 15 décembre 2007, la 3095 vient de quitter la gare de Tukh. Thierry NICOLAS.*





PHOTO 86-88 ↑ Les trains de banlieue sont souvent pris d'assaut par les voyageurs. Le 17 décembre 2007, une foule de passagers est agrippée sur la 3929 remorquant un train local dans la région du Caire. Cette locomotive fait partie de la série 3800-3900 produite par GM (EMD type G22W) au Canada. Ces Bo'Bo' sont essentiellement utilisées à la remorque de trains de banlieue et des omnibus.

PHOTO 86-89 ↓ En gare de Sidi Gaber le 16 décembre 2007, deux trains de banlieue attendent le départ. Ils sont composés de rames réversibles remorquées ou poussées par des locomotives de la série 3800-3900. Lorsqu'elles poussent le train, toutes les fenêtres de la machine sont protégées par une plaque métallique. A droite, la 3833, à gauche la 3839. Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 86-90 ↑ Le 15 décembre 2007, un train local quitte la gare de Sidiyian. En tête, la Co'Co' 2329, construite par General Electric (type GE C18-71). Yves STEENEBRUGGEN.

PHOTO 86-91 ↓ En 1983, les ENR mirent en service une série de 5 turbotrains construits par ANF-Industries en France, basés sur les RTG 2000 de la SNCF. Aujourd'hui, il ne subsiste plus qu'une seule rame en service, numérotée 6601, et repeinte aux couleurs nationales. Le 15 décembre 2007, ce turbotrain quitte Sidiyian vers Alexandrie. Thierry NICOLAS.



Voitures postales 9022 à 9025

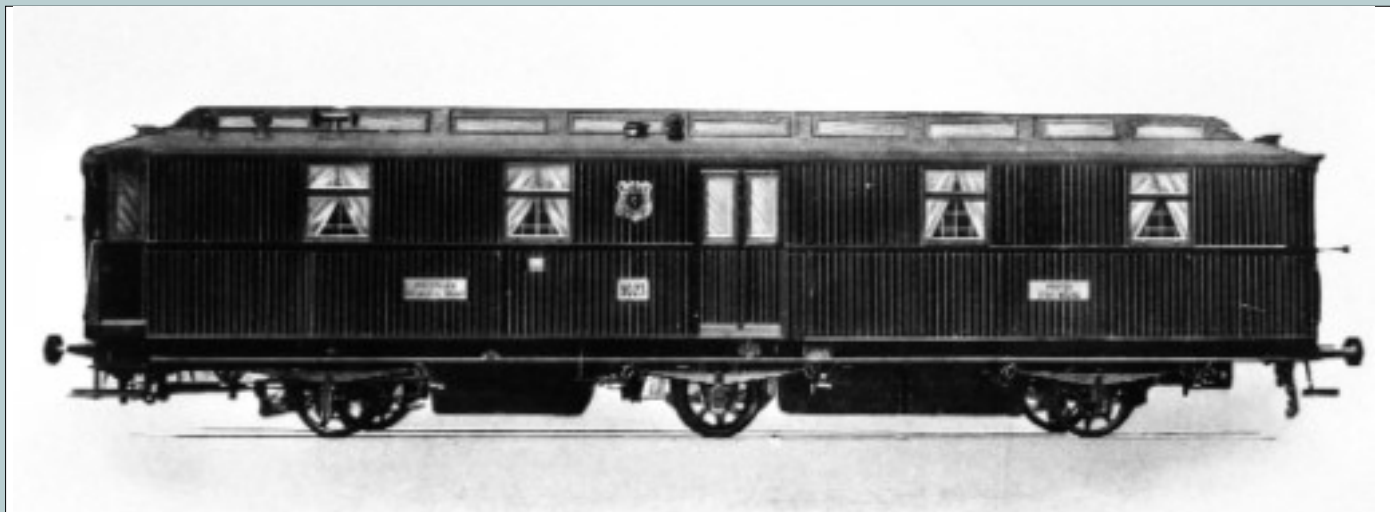
En 1910, la Poste et l'Etat Belge mirent en circulation quatre nouvelles voitures postales à trois essieux et caisse en bois. Construites par *Seneffe*, elles furent numérotées 9022 à 9025. Les deux premières étaient spécialisées pour le transport de lettres tandis que les deux suivantes l'étaient pour les journaux.

Deux de ces voitures figurèrent à l'Exposition universelle de Bruxelles de 1910.

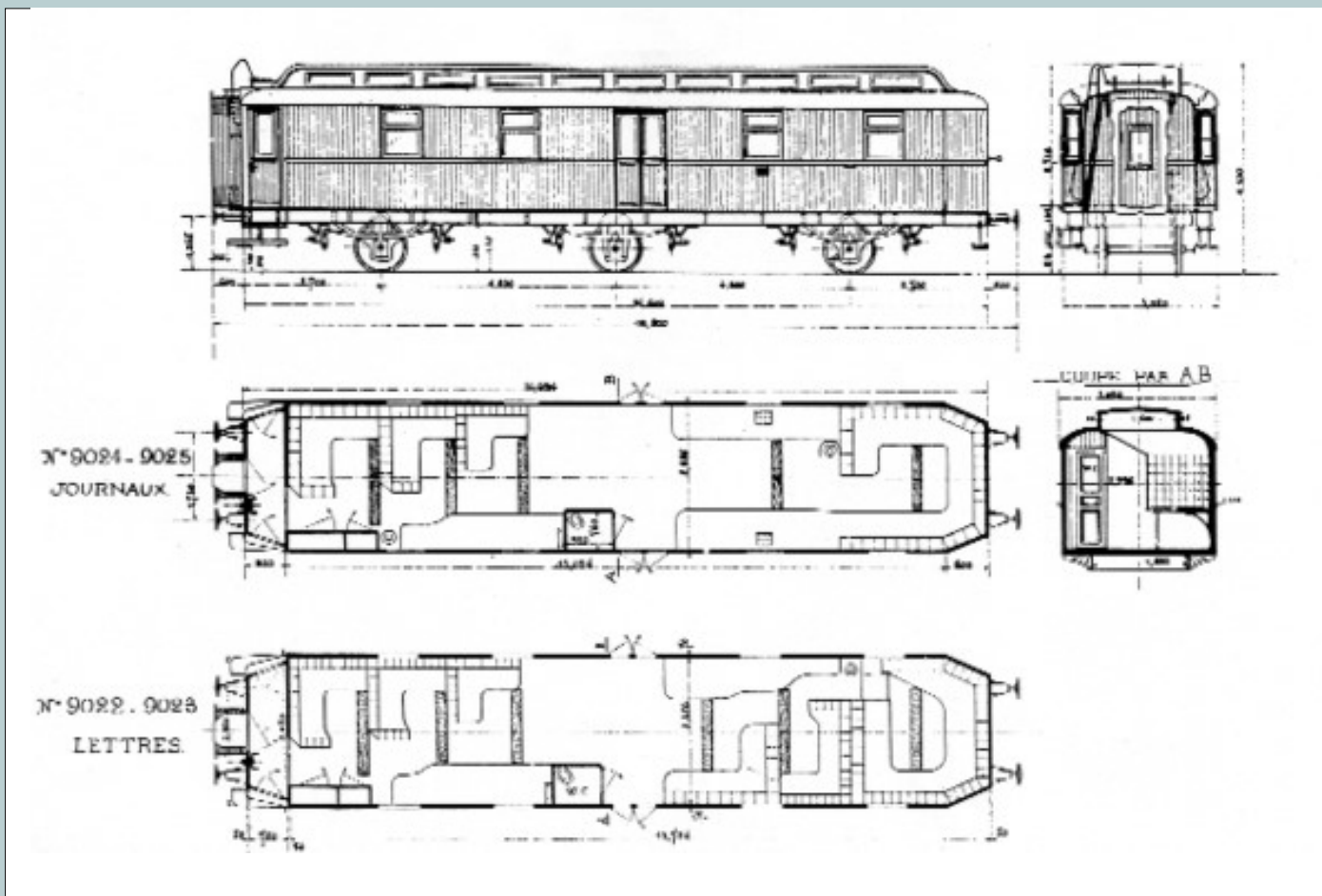
La poste remi ces quatre voitures au Domaine pour vente le 26 juillet 1932. Elles furent effectivement vendues le 9 décembre 1932 et vraisemblablement démolies.

Voitures postales 9022-9025

Effectif :	4
Année de construction :	1910
Constructeur :	Seneffe
N° Etat Belge :	9022 à 9025
Masse vide :	23,975 t t
Longueur totale :	15,800 m
Hauteur totale :	4,100 m
Largeur caisse :	3,020 m
Empattement total :	19,200 m



La voiture postale 9023 fut présentée à l'Exposition Universelle de Bruxelles en 1910. Collection PFT.



LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRES DIENSTREGELING

Regardez selon la couleur du jour de votre visite, les horaires que nous vous proposons
Vergelijk de kleur van je bezoekdag met de kleur van de dienstregeling



AOÛT - AUGUSTUS							SEPTEMBRE - SEPTEMBER						
lu	ma	me	je	ve	sa	di	lu	ma	me	je	ve	sa	di
				1	2	3	1	2	3	4	5	6	7
4	5	6	7	8	9	10	8	9	10	11	12	13	14
11	12	13	14	15	16	17	15	16	17	18	19	20	21
18	19	20	21	22	23	24	22	23	24	25	26	27	28
25	26	27	28	29	30	31	29	30					
OCTOBRE - OKTOBER							NOVEMBRE - NOVEMBER						
lu	ma	me	je	ve	sa	di	lu	ma	me	je	ve	sa	di
		1	2	3	4	5					1	2	
6	7	8	9	10	11	12	3	4	5	6	7	8	9
13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16
20	21	22	23	24	25	26	17	18	19	20	21	22	23
27	28	29	30	31			24	25	26	27	28	29	30



Autorail diesel / Motorwagen

Ciney SNCB	10.05	12.05	14.05	16.05
Halloy				
Braibant	10.12	12.12	14.12	16.12
Senenne*	10.24*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	10.28/10.30	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	10.37	12.37	14.37	16.37
Purnode	10.44	12.44	14.44	16.44
Purnode	10.47	12.47	14.47	16.47
Dorinne-D.	10.54	12.54	14.54	16.54
Spontin	11.01/11.30	13.01/13.30	15.01/15.30	17.01/17.30
Senenne*	11.34*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	11.44	13.44	15.44	17.44
Halloy				
Ciney SNCB	11.51	13.51	15.51	17.51

Train à Vapeur / Stoomtrein

Ciney SNCB	10.10	13.30	16.10
Halloy			
Braibant	10.17	13.37	16.17
Senenne*			
Spontin	10.31/10.35	13.51/13.55	16.31/16.35
Dorinne-D.	10.43/11.00	14.03/14.16	16.43/17.00
Purnode	11.08	14.24	17.08
Purnode	11.11	14.27	17.11
Dorinne-D.	11.19	14.35	17.19
Spontin	11.27/12.10	14.42/15.20	17.27/18.10
Senenne*			
Braibant	12.24	15.34	18.24
Halloy			
Ciney SNCB	12.32	15.41	18.32



NOS EXCURSIONS

Pour groupes de minimum 30 personnes

"Au Fil du Bocq"

Balade en train, visite du moulin à eau de Spontin, repas, visite de la Brasserie du Bocq avec dégustation.
Prix par personne: € 35 tout compris (sauf boissons et transport entre visites).

"Le Train Buissonnier"

Balade en train, visite du village de Crupet (un des plus beaux villages de Wallonie), repas gastronomique à l'auberge Dol Besace.
Prix par personne: € 37 tout compris (sauf boissons et transport entre visites).

"Village et Terroir"

Visite de la moutarderie Bister "L'Impériale" à Jambes, repas à la moutarderie, découverte guidée de Spontin et son moulin à eau, balade en train.
Prix par personne: € 34,50 tout compris (sauf boissons et transport entre visites).

> Organisé par **Tourisme et Tradition asbl**
(+32)496/43.77.38 - info@tourisme-et-tradition.be

"Entre Bocq et Meuse"

Balade en train, repas-détente sur l'île d'Yvoir, visite de la Brasserie du Bocq avec dégustation.
Prix par personne: € 30 tout compris (sauf boissons et transport entre visite).

"Héritage Ferroviaire"

Simple balade en train commentée ou location du train pour mariages, anniversaires, fêtes, etc.
Prix: sur demande.

Brocante de Spontin

Parking difficile à Spontin, possibilité de stationnement à Ciney et Braibant.

Trains diesel et Autorails Dieseltreinen en motorwagen

03/08/2008

Grande Brocante
de Spontin

500 Exposants

Départ de Ciney toutes les heures de
8h05 à 18h05 suivant l'horaire ci-
contre:
(dernier retour de Spontin
vers Ciney à 19h30)

Ciney SNCB	8.05	9→18.05
Halloy		
Braibant	8.12	9→18.12
Senenne*	8.24*	9→18.24*
Spontin	8.28	9→18.28/35
Dorinne-D.	-	9→18.42
Purnode	-	9→18.49
Purnode	-	9→18.52
Dorinne-D.	-	9→18.59
Spontin	8.30	9→19.06/30
Senenne*	8.34*	9→19.34*
Braibant	8.44*	9→19.44
Halloy		
Ciney SNCB	8.51	9→19.51

* Senenne: Arrêt sur demande (faire signe au conducteur)

AGENDA

> Les 3 août, 7 septembre, 5 octobre et
2 novembre

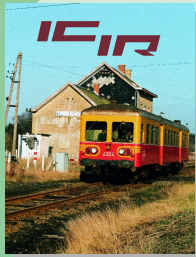
A Purnode, à l'arrivée du train vers 10H50 : promenade
pédestre et accompagnée dans la vallée du Bocq entre
Purnode et Dorinne-Durnal ou Spontin. Prix: gratuit

> Le 3 août: Grande Brocante de Spontin.

> Le 30 novembre : Train de Saint Nicolas.

> Le 7 décembre : Train historique de Bruxelles à
Spontin à l'occasion du Marché de Noël du village. Ré-
servation obligatoire

Livres PFT-éditions



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 - kp 2



PROMO €19,60

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



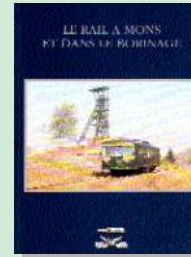
PROMO €10

PROMENADE FERROVIAIRE AU PAYS D'ATH
Description de toutes les lignes de l'étoile d'Ath.
A4 - 268 pages
242 photos - 30 plans
€ 10,00 - 860 g



PROMO €14,40

LE CHEMIN DE FER EN HES-BAYE LIEGEOISE
Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremmes).
A4 - 168 pages
276 photos
€ 14,40 - 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

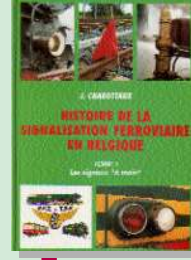


NOS CHEMINS DE FER 2 Autorails 1980-2005 - tome 1
Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce premier tome reprend les séries 40-41-43-44 et 45.
112 pages - 106 photos couleurs - couverture cartonnée
€ 25,00 - 700 g



NOS CHEMINS DE FER 3 Autorails 1980-2005 - tome 2
Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce second tome reprend les séries 46, 49, ES et historiques..
112 pages - 110 photos couleurs - couverture cartonnée
€ 25,00 - 700 g

NOUVEAU !



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 la signalisation mécanique.
A4 - 252 pages
220 photos
€ 35,00 - kp 2



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



NOS CHEMINS DE FER 1 Les polycourant
Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.
132 pages - 126 photos couleurs - couverture cartonnée
€ 27,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR II
Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 à 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeurs NS, SNCF, DB et CFL.
21 x 27 cm - 134 photos N-B
€ 27,00 - 750 g



NOUVEAU !



LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB
TOME I
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE
Cet imposant ouvrage décrit en détails toutes les décorations portées par les locomotives Diesel de ligne.
A4 - 288 pages - 500 photos, dessins et plans.
couverture cartonnée
€ 59,00 - kp 5



L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER
racontée par H. Scailliet
A5 - 208 pages
200 illustrations
€ 20 - 600 g

En Lignes

EN LIGNES

- abonnement 2008 (débuté au 01-01-2008)
 - Belgique € 36,00
 - étranger (Europe) € 42,00
 - étranger (hors Europe) € 49,00



- numéros 19 à 20 par numéro : € 3,97 100 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 85 par numéro : € 8,50 260 g
- reliure pour EN LIGNES € 11,50 kp 2

EN LIGNES - hors série



PROMO €5,80

hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SERIE 83
A4 - 50 pages
100 photos
€ 5,80 - 255 g



PROMO €7,30

hors série n°3
LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
A4 - 60 pages
80 photos
€ 7,30 - 210 g



PROMO €8,80

hors série n°4
LES LOCOMOTIVES SERIE 92
A4 - 80 pages
100 photos
€ 8,80 - 255 g

- Le rail bruxellois en images (PFT-Editions) € 11,20 750 g
- Vapeur en Belgique tomes I et II (par Phil Dambly) par tome € 48,34 kp 5
- 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 kp 2
- BRUXELLES - TERVUREN (Ediblanchart) € 57,00 kp 2
- 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 ligne 38 (G. LEJEUNE, D. FUNKEN) € 23,00 750 g

NOUVEAUTÉ



Autorails - motorwagens 1980-2005 - II
 NOS CHEMINS DE FER 3 - ONZE SPOORWEGEN 3
Format oblong 21 x 15 cm - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin. Parution : septembre 2008. € 25 + frais d'envoi (poids 700 g). Communication : "Autorails"

Voici le troisième recueil de photos de notre nouvelle collection "Nos chemins de fer". Il fait suite au précédent ouvrage qui traitait des autorails des séries 40, 41, 43, 44 et 45. Celui-ci reprend les autorails des séries 46 et 49, mais également les autorails ES, historiques et de réseaux étrangers en Belgique. L'ouvrage comprend 106 photos couleurs avec légendes bilingues.

Photos

Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 86-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 86-29 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 28-09-2008; date de livraison: +/- 15-11-2008. Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

☎ +32(0).65.51.07.76 - Fax : +32(0).65.66.45.41 - ✉ martinserge59@skynet.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. Numéro(s) à préciser sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Pas de date limite, toutes les photos sont disponibles. Liste des photos disponible 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 : Locos Diesel SNCF en Belgique € 10,00 75 g
- N° 30 ■ : Un samedi-midi à Lot (EL 38 p. 12) € 30,00 75 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° 42 : Locomotives séries 52-53-54 en vert "1970" € 10,00 75 g
- N° 44 : La locomotive 8275 € 10,00 75 g
- N° 47 : Les 60/61 en vert "1970" (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 48 : L'atelier de Bertrix € 10,00 75 g
- N° 49 : Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" € 10,00 75 g
- N° 50 : Les 62/63 en vert "1970 Latour" € 10,00 75 g
- N° 51 : Voyage d'adieu des locos série 80 € 10,00 75 g
- N° 52 : Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" € 10,00 75 g
- N° 53 : Automotrices postales (15 photos) € 15,00 105 g
- N° 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
- N° 65 : Les 3600 CFL € 10,00 75 g
- N° 66 : Les 7301 à 7335 € 10,00 75 g
- N° 67 : Les locotracteurs de la série 91 € 10,00 75 g
- N° 69 : Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70) € 10,00 75 g
- N° 70 : Les voitures Wegmann CFL € 10,00 75 g
- N° 71 : La 2302 (voir EN LIGNES 72) € 10,00 75 g
- N° 72 : Trains TEE (voir EN LIGNES 73) € 10,00 75 g
- N° 73 : La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74) € 10,00 75 g
- N° 74 : Locomotives série 22 en vert € 10,00 75 g
- N° 75 : La ligne 141 Court-St-Etienne - Genappe € 10,00 75 g
- N° 76 : Matériel belge en Italie (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 77 : Essais avec divers matériel (voir EN LIGNES 77) € 10,00 75 g
- N° 78 : La 8020 des CUP € 10,00 75 g
- N° 79 : Essais de la TRAXX en Belgique € 10,00 75 g
- N° 80 : La P8 et la 1603 CFL sur la L128 € 10,00 75 g
- N° 81 : Les automotrices Benelux € 10,00 75 g
- N° 82 : Les 1181 à 1192 avec des Benelux € 10,00 75 g
- N° 83 : La ligne Liège - Gouvy Diesel € 10,00 75 g
- N° 84 : Voitures I10 en orange € 10,00 75 g
- N° 85 : Embarquement des 51 SecoRail (15 photos) € 15,00 105 g

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 bicolore € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,50 16 g

Cartes postales

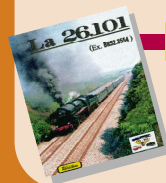
- Série 1 à 7 (12 vues SNCB + CFL par série) € 3,72 105 g
- CP 8 à 17 : 10 cartes noir et blanc des gares de Spontin, Frameries, Ciney (2 X), Gouvy, St. Ghislain, Trois-Ponts, Remouchamps et Huy : € 5,00 80 g
- CP 21-28 : 8 cartes des gares de Dorinne, Evrehailles (2 X), Purnode, Mons (2 X), St. Ghislain, 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, 2007 : € 5,00 kp 2

DVD

- La ligne 128 Ciney-Spontin-Yvoir : € 21,00 150 g
- La 26.101 du PFT 128 : € 21,00 150 g
- LES VOYAGES PFT : € 25,00 150 g



La 26.101

NOUVEAU !

Les voyages PFT



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.

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

	BELGIQUE	EUROPE
jusque 100 g	€ 1,10	€ 2,50
jusque 350 g	€ 1,70	€ 4,90
jusque 1000 g	€ 2,80	€ 8,90
jusque 2000 g	€ 3,80	€ 17,70
Kilopost 2 kg (kp 2)	€ 5,15	€ 18,00
Kilopost 5 kg (kp 5)	€ 7,15	€ 26,00
Kilopost 10 kg (kp 10)	€ 7,15	€ 39,00

■ ARTICLE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

PHOTO-THEME 86

Dix photos de locomotives de la série 22 vertes (2202, 2204, 2208, 2211, 2215, 2216, 2221, 2225, 2230, 2234)

Prix € 10 + frais de port (100 g.)

Communication PHOTO-THEME 86



