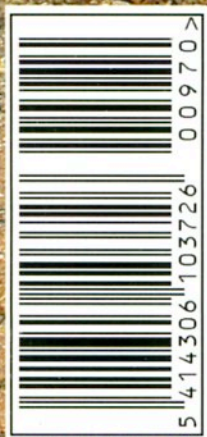


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 97 - JUIN 2010 - € 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



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

Editorial

La 64.169 a déjà été mise à l'honneur pas moins de trois fois cette année, et presque toujours en solo, c'est-à-dire sans locomotive Diesel attelée. La première sortie était à l'intention des amateurs : c'est vrai qu'on la voit souvent en tête de trains spéciaux, mais rares ont été les occasions de la photographier en ligne. Elle a ensuite participé en gare de chaerbeek au tournage du film «Vieille France» et a enfin animé, deux jours durant, le festival de Maldegem, avec parcours d'approche au départ de Bruxelles. Elle aurait aussi dû assurer le 5 mai un des trois trains commémoratifs des 175 ans de rail en Belgique, mais cette festivité a été annulée.

Par contre, dans le cadre de cet anniversaire, les animations prévues par les associations et groupements locaux ont reçu le soutien du Groupe SNCB. Et c'est ainsi que l'on peut confirmer deux festivités organisées par le PFT : une grande exposition de matériel ferroviaire en gare de Saint-Ghislain et un festival vapeur sur le Chemin de fer du Bocq.

Mentionnez bien dans vos agendas les dates reprises ci-dessous : vous ne serez pas déçus !

Bonne lecture.



Petites annonces

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

Annnonce commerciale : € 25 par surface de 6 x 9 cm. Photos et dessins : € 25 / pièce. A envoyer par courrier, fax ou courriel.

CHERCHE : le livre "Le Chemin de Fer Vicinal Chimay - Couvin" de Marc Helin. Roger STOUTHUYZEN, ☎ +32.(0)3/827.31.37.

CHERCHE : plan des voies ainsi que tout autre document photographique sur la gare de Florennes-Central et son dépôt. Alain BAUWIN - Rue Léon Delhache 29, B-1367 RAMILLIES - alain.bauwin@skynet.be

CHERCHE : numéros 6 - 11 - 15 - 16 de la revue "Nos Vicinaux" ou "Onze Buurtspoorwegen". MINGOUW Yvan, DADIZELE. ☎ : +32.(0)56/50.97.56 ou +32.(0).470/60.04.84

PFT-agenda

- **26-27 juin** : exposition géante de matériel ancien et nouveau en gare de Saint-Ghislain
- **14 et 15 août** : festival vapeur sur le chemin de fer du Bocq. Quatre locomotives à vapeur sous pression !
- **octobre 2011** : grand voyage PFT au Maroc.

Le P.T.A. *Petit Train des Ardennes*, organise le dimanche 13 juin sa 16e Grande Bourse Internationale de modèles réduits, trains, autos, soldats, matériel pour modélistes,... en la Salle de l'Union Mosane, rue d'Esneux, 19 à Poulseur, de 9h00 à 13h00. **Renseignements** : ☎ : +32 (0)4/369.24.74 ; +32 (0)472/34.77.72 ou +32 (0)496/43.34.75.

Rectification

EN LIGNES 96 : page 49 : outre les trains désignés, les CC-72100 assurent également ceux qui suivent :

Ligne Paris-Est - Chalindrey - Mulhouse :
1046 ①-⑤ Mulhouse 18.19 - Paris-Est 22.45
1046 ⑥ Belfort 18.47 - Paris-Est 22.45
1048 ⑦ Belfort 18.16 - Paris-Est 22.45
1049 ①-⑦ Paris-Est 18.41 - Mulhouse 23.11
1643 ①-⑤ Paris-Est 19.11 - Troyes 20.46
1738 ①-⑤ Troyes 8.12 - Paris-Est 9.45
1740 ①-⑤ Chalindrey 6.53 - Paris-Est 8.30
1741 ①-⑦ Paris-Est 18.11 - Chalindrey 21.17
1742 ⑦ Chalindrey 7.13 - Paris-Est 10.15
1940 ⑥ Mulhouse 3.51 - Paris-Est 8.45
1942 ①-⑤ Mulhouse 4.51 - Paris-Est 9.15
11640 ①-⑤ Troyes 6.02 - Paris-Est 7.45

Ligne Reims - Chalindrey - Dijon :
839800 ①③-⑥ Chalindrey 5.39 - Reims 8.17
839802/3 ①②③⑦ Reims 6.10 - Dijon 9.48
839806 ⑥ Chalindrey 9.47 - Reims 12.19
839809 ①②-⑤ Reims 16.42 - Chalindrey 19.23
839810/1 ①②③④⑦ Reims 12.40 - Dijon 16.06
839812/3 ①②③-⑦ Dijon 15.54 - Reims 19.18
839814/5 ⑦ Dijon 17.04 - Reims 20.30
839816/7 ①②④⑦ Dijon 18.58 - Reims 22.20
839820/1 ⑤⑦ Reims 20.00 - Dijon 23.25

EN LIGNES 96 : page 62, 4 wagons ont été loués aux «Tubes de Nimy» et non 3.

La première publication de l'année vient de sortir de presse.

Werner Macharis, ingénieur auprès d'*Infrabel*, a choisi de retracer l'évolution des chemins de fer belges depuis l'ancienne SNCB jusqu'au Groupe SNCB actuel. Grâce à différents chapitres, il est possible de comprendre cette évolution parfois compliquée. De nombreuses photos, schémas, explications et plans agrémentent les 168 pages du livre.

Couverture cartonnée rigide - en couleurs - existe en français et en néerlandais. Prix de vente : € 30 (+ frais d'envoi € 3,50 pour la Belgique - 750 grammes, voir aussi encart central).

Pour commander l'ouvrage, il suffit de verser la somme sur le compte 001-1201789-35 du PFT, avec la mention «Mouvement» ou se référer aux modalités reprises dans les pages centrales.



EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHE-REUX, Eric VANHOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Felipe ARANDA, Christian AUQUIERE, Dr. Guenther BARTHS, William BOECKX, BOMBARDIER, Johnny BRAUNS, Paul DE BACKER, Simon DERIDDER, Wim DE RIDDER, Michel DE ESCH, Philippe DIEU, ENERGIE, FEVE, Luk GIBENS, Philippe GOUSSET, Tim HAESVOETS, Philippe HOMBROECKX, Laurent JOSEPH, Georgy LEJEUNE, Hans PAULUS, Charles OC-SINBERG, Geert PACKET, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBBEN, la SNCB, STADLER, Yves STEENE-BRUGGEN, Jean-Pierre STEFFEN, Daniel THIELEMANS, Peter VAN GESTEL, Tim VAN ROOY, 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 - BE-7000 MONS 1 - Belgique
☎ GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ pfttsp@gmail.com Internet : www.pfttsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2010

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 37 (étranger : € 43) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "ABO 2010". 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 0011 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 vos nom et 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 et exploitation

Les personnes désirant participer bénévolement aux activités du PFT 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

PHOTO 97-01

Le 9 avril 2010, les 5170 et 5185 se trouvaient en escale à Modane.

Pierre HERBIET.

EN LIGNES 97 - JUIN 2010

sommaire



5

Transferts de matériel PFT



18

Départ des 5170 et 5185 pour l'Italie



38

La Hongrie à voie étroite



48

Le matériel SNCV en Espagne



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

9 Les plus beaux sites

10 Actualité belge

10 statistiques

10 locomotives

18 départ des 5170 et 5185

23 automotrices

23 voitures

26 travaux RER

28 actualité diverse

10 radiations

32 sociétés privées

37 Actualité étrangère

37 téléx

18 la Hongrie à voie étroite

48 Les types S en Espagne

60 Hier - aujourd'hui

62 Il y a ...

64 Portrait - wagons

67 Nées en Belgique

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 97-02 La 76002 de Fret SNCF testée au Bois du Coucou le 2 mars 2010. Pierre HERBIET.

PHOTO 97-03 Le 9 mars, l'automotrice 270 assurant le train L2484 Leuven - Hasselt, est tombée en détresse juste après la gare de Zichem. La 2826 fut choisie pour la secourir. Passage du train entre Zichem et Diest. Serge MARTIN.



VOYAGES

Samedi 27 mars

7h55, gare du Nord à Bruxelles. La 64.169, quatre voitures AK et les deux buffets sont à quai pour le premier périple de la saison qui a pour destination la région gantoise.

La 6077 épaula le convoi jusque Gent-St-Pieters, où elle change de front. Le train spécial se rend d'abord dans les «docks» du port Gent pour une séance de photos avant de repartir pour Langerbrugge, sur l'ancienne ligne 55. Le cadre est enchanteur et le temps magnifique...

Ensuite, départ du train pour Lessines par les lignes 122 - non électrifiée - et 90. La 60 et les deux voitures-buffets suivent à distance de block... A Lessines, prise d'eau et nouvelle séance de photos dans les emprises du raccordement *Gralex*, où se trouvent d'anciennes locomotives série 80 de la SNCB. L'incursion prévue vers Ollignies n'a pu avoir lieu, un wagon de marchandises ayant déraillé trois jours plus tôt à Lessines-Carrières.

Enfin, remise en tête de la 60 et retour vers Bruxelles. Un très beau périple fort apprécié des participants, dans une ambiance décontractée.

Samedi 10 avril

Dans un tout autre registre, la 64.169 a participé au tournage d'une séquence du film «Vieille France» en gare de Schaerbeek. Elle était attelée à deux voitures K de la SNCB-Holding; une troisième voiture était utilisée dans l'atelier de traction pour les scènes se passant à l'intérieur du train.

A noter que le dimanche 11 avril, toujours à Schaerbeek, c'était la 29.013 de la SNCB-Holding qui se faisait inviter dans le tournage du film «Sonny Boy»...

TRANSFERTS

De nombreux transferts de matériel ont déjà eu lieu cette année, notamment pour les besoins de notre exploitation. Les 13 et 20 février, les 4605 et 554.18 rejoignaient Schaerbeek tandis que la 7305 et divers wagons de marchandises arrivaient à Ciney. Le 20 mars, c'était au tour de la 8428 et de la 1504 d'arriver à Saint-Ghislain, en même temps qu'un lot de locomotives achetées pour pièces. Le même jour, notre voiture M1 était transférée à Schaerbeek en vue d'y subir son immatriculation.



Ci-dessus, la chaudière de rechange qui équipera d'ici quelques années la 26.101. Ci-dessous, la Ty2-7173 (Wiener Lokomotief Fabriek 16626/1943) qui sera vraisemblablement revendue à un amateur. Wansford, 27 mars 2010. PFT.



MATERIEL

26.101

Vous le savez, la 26.101 n'est plus opérationnelle depuis quelques années. Sa chaudière est arrivée au terme de son existence et doit être remplacée.

Des contacts ont eu lieu avec nos homologues anglais du NVR, qui avaient acquis en 1990 la Ty2 7173 (WLF 16626/1943) ainsi qu'une chaudière de rechange. Cette locomotive fut utilisée jusqu'en 2001 mais la chaudière de rechange n'a jamais servi. La transaction porte donc sur l'acquisition de la chaudière, qui sera utilisée sur la 26.101 après révision, et de la locomotive. Cette

dernière pourrait trouver acquéreur auprès d'un amateur allemand.

Des contacts ont également été pris avec l'atelier de Clatham, près du site où se trouve la chaudière, afin d'estimer les travaux de révision.

Il restera alors à démonter la chaudière existante, la remplacer par la nouvelle, effectuer tous les tests et remettre en ordre le tender, qui donne des signes de fatigue au niveau du châssis.

La 26.101 pourrait alors entamer sa seconde carrière au PFT, d'ici quelques années si le budget - et surtout les bras - suivent ! Vous êtes intéressés à participer à la restauration du matériel ? Contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473.39.35.54.



PHOTO 97-04 Notre premier voyage de l'année a mis notre P8 à l'honneur, pour un tour de Flandre avec incursion dans le Hainaut. Deux approvisionnements en eau furent nécessaires pour éteindre la soif de la P8. Le premier eut lieu à Sifferdok, dans le port de Gent. Pendant le remaniement du train, la machine fut placée en tête de quatre wagons trémies pour cette photo insolite... PFT.

PHOTO 97-05 Après un court détour par Langerbrugge, notre train emprunta la ligne 122 (Gent - Zottegem - Geraardsbergen), une des dernières grandes lignes non électrifiées du réseau. Arrêt-photo à Sint-Maria-Oudenhove, sous un ciel devenu menaçant ! Notre train était composé de quatre voitures K, de la voiture-buffet 9001 et de la voiture de service 9015. PFT.





PHOTO 97-06 Le 20 mars 2010, le PFT a pris possession de la 1504, achetée il y a quelques mois. La machine a été transférée de l'atelier de Kinkempois vers l'abri-musée de Saint-Ghislain dans un train spécial qui emmenait également la 1503, préservée par le Patrimoine Historique de la SNCB-Holding. Celle-ci quitta le convoi à La Louvière-Sud, son nouveau lieu de résidence. Passage à Engis des deux 15 encadrées par les 5183 et 6077. PFT / Philippe HOMBROECKX.

PHOTO 97-07 Ce transfert de matériel s'est déroulé en plusieurs étapes. Ainsi, au passage à Ronet, la 8428, ramenée le mois précédent de Ciney, fut intégrée dans la rame. Passage à la sortie d'Aiseau. PFT / Christian AUCQUIERE.





Autorails

La finition du 4602 aura finalement duré plus longtemps que prévu. Après démontage des luminaires et un ponçage complet, le plafond a reçu une belle couche blanche qui donne un air de fraîcheur à l'aménagement intérieur. La remise en service du chauffage a, par contre, été beaucoup plus laborieuse. D'une part, nous avons bien du constater que quelques tuyauteries avaient été prises par le gel et présentaient des fuites relativement importantes. Il a fallu les réparer. D'autre part, lors de sa remise en route, le brûleur a produit des panaches de fumée dignes d'une machine à vapeur. Il a fallu ramoner la chaudière et la cheminée de fond en comble pour en extraire un beau paquet de suie, puis nettoyer et régler le brûleur pour une bonne combustion.

Il a rejoint le 4506 sur la ligne 128 pour y assurer à tour de rôle la saison touristique.

Le 554.18, par contre, n'a pas quitté Schaerbeek, le contrat avec l'Armée belge n'ayant pas été conclu. Il regagnera probablement Saint-Ghislain.

SAINT-GHISLAIN

Depuis le mois d'avril, notre boutique est ouverte tous les premiers mardis du

mois, de 10h à 13h. Il est possible d'y découvrir l'assortiment complet de nos produits. Toutefois, si vous désirez un article précis, n'hésitez pas à le réserver pour ne pas vous déplacer inutilement ! Pour rappel, sur présentation de votre carte d'abonné *En Lignes*, vous bénéficiez d'une réduction de 10% sur l'ensemble de vos achats.

Samedi 26 et dimanche 27 juin

Grande exposition de matériel ferroviaire en gare de Saint-Ghislain

Dans le cadre des 175 ans du rail en Belgique, le PFT a fait le pari de rassembler le maximum de matériel moteur de la numérotation à quatre chiffres, mise en application le 1er janvier 1971 !

Les automotrices, locomotives électriques et Diesel provenant de la SNCB, de la SNCB-Holding, d'Infrabel et des associations seront rassemblées pour une gigantesque exposition sur les voies de la gare de formation de Saint-Ghislain et dans les emprises du PFT ! Les voitures de l'époque concernée seront aussi alignées, ainsi que des wagons de marchandises. Dans le Musée du Rail, toutes les associations ferroviaires du pays ont été invitées à présenter leurs activités.

Ouverture le samedi 26 de 12h à 18h, et le dimanche 27 de 13h à 18h. Le dimanche matin sera réservé exclusivement aux photographes, à partir de 10h. Entrée gratuite. Un catalogue de l'exposition sera mis en vente.

PHOTO 97-08 Une troisième étape fut marquée à Monceau, pour incorporer au convoi les 7331, 7324, 7325, 7322 et 6266. Ces machines ont été acquises par le PFT dans le seul but de posséder des pièces de rechange pour la 7305 et les moteurs Diesel des 6077 et 6106. En outre, la génératrice principale de la 6266 sera remplacée dans la 1603 ex. CFL. Cette photographie a été réalisée dans la très forte rampe du Martinet, à la sortie de Monceau en direction de Forchies. PFT.





PHOTO 97-09 ↑ - PHOTO 97-10 ↓ Le 27 février 2010, la 5183 et la 6077 ont transféré de Ronet à Spontin quatre wagons ainsi que la 7305 qui remplace, sur la ligne du Bocq, la 8428; celle-ci a d'abord repris le chemin de Ronet avant de poursuivre vers Saint-Ghislain le 20 mars. Les wagons seront utilisés non seulement pour les trains de travaux, mais également pour former des trains de marchandises pour des parcours photos. Ci-dessus, passage à Assesse en direction de Ciney. Ci-dessous, la 7305 dans son nouveau décor, la gare de Spontin. PFT / Christian AUCQUIERE.





Les plus beaux sites de Belgique

ZICHEM

Pour les photographes amateurs de trains de marchandises, la ligne 35 Aarschot - Hasselt est particulièrement intéressante. Elle est en effet située sur l'important axe vers l'Allemagne et draine un trafic très important en provenance ou en direction des ports d'Antwerpen et Zeebrugge. En plus, cette ligne regorge de très beaux sites, comme ici entre Zichem et Diest.

PHOTO 97-11 ↑ Le 9 mars 2010, passage du train Ruhrthalbahn 42583 Zeebrugge-Pelikaan - Aachen West, tracté par la V204.

PHOTO 97-12 ↓ Le même jour en sens inverse, passage du train 44518 Gremberg - Antwerpen-Noord. Photos : Serge MARTIN.



Locomotives

série 11

● Depuis la fin du mois d'avril, une ou deux locomotives de la série 11 sont à nouveau engagées sur les IC Bruxelles - Amsterdam. En outre, les 11 seront mutés de l'atelier de Schaerbeek vers celui de Merelbeke dans le courant du mois de juin.

série 13

● Toujours en juin, il est prévu de muter les 1301 à 1331 de Merelbeke vers l'atelier d'Antwerpen-Noord.

série 20

● En juin également, la 2007 sera mutée d'Antwerpen-Noord à Stockem.

série 23

● Douze locomotives de la série 23 seront réformées en juin. L'atelier d'Antwerpen-Noord déterminera celles qui seront éliminées en fonction de leur état général.

● La 2315 est ressortie de révision LC de l'Atelier Central de Salzinnes le 2 février dernier, pourvue du système de sécurité TBL1+. Elle a immédiatement été envoyée à Kinkempois où elle a reçu les buttoirs élargis de la 2383 pour pouvoir assurer les services d'allège sur les plans inclinés de Liège. La 2383 a aussitôt été mise hors service.

● Malgré sa mise hors exploitation intervenue sur papier le 12 décembre 2009, la 2344 circulait toujours au début du mois d'avril.

série 26

● Depuis le 15 mars 2010, une seconde rame de voitures à deux niveaux du type M6 encadrée par deux locomotives de la série 26 a été mise en service sur les IR-1 Louvain-la-Neuve-Université (LNO) - Binche (LBH). Voici l'horaire de ces deux rames qui ne circulent uniquement que du lundi au vendredi :

rame 1

3906 : LBH 06.20 - LNO 08.19
3930 : LNO 08.41 - LBH 10.40
3913 : LBH 13.20 - LNO 15.19
3937 : LNO 15.41 - LBH 17.40

rame 2

3905 : LBH 05.20 - LNO 07.17
3929 : LNO 07.43 - LBH 09.40
3916 : LBH 16.20 - LNO 18.17
3940 : LNO 18.43 - LBH 20.40



PHOTO 97-13 Depuis la mise en service de la jonction Nord-Sud sous Antwerpen, les IC-B (Benelux) n'apparaissent plus au niveau +1 de la gare d'Antwerpen-Centraal. Le 27 mars, un IC-B Bruxelles-Midi - Amsterdam CS fut néanmoins dirigé au niveau +1 à la suite de problèmes techniques sur la 2834. Le train a été relayé par la 2835, ici au départ de la gare supérieure d'Antwerpen-Centraal. Tim VAN ROOY.

Nouveau numéro NEV

En application d'une directive européenne, tous les engins moteurs circulant en Europe reçoivent un numéro NEV (Numéro Européen de Véhicule), lequel est progressivement placé depuis le début du mois de mars sur les flans latéraux des engins concernés.



A gauche, le numéro de la 2728. A droite, le numéro de l'automotrice 189. On remarquera que les chiffres formant le numéro SNCB de l'engin sont soulignés.

SORTIES DE RÉVISION

390 : 22-03-10 RI
476 : 11-03-10 RI
483 : 18-03-10 RI
555 : 19-04-10 RI
608 : 19-04-10 RI
839 : 06-04-10 GR
1187 : 25-01-10 GR
2017 : 29-01-10 GR
2130 : 23-02-10 GR
2315 : 02-02-10 LC
7701 : 01-02-10 RI

ABRÉVIATIONS

ATC : Angel Trains Cargo
FHS : Hasselt
FKR : Merelbeke
FNND : Antwerpen-Noord
FSR : Schaerbeek
GCR : Charleroi-Sud
GR : grande révision
IFB : Inter Ferry Boats
M CR : modernisation City Rail
MKM : Stockem
MOD : modernisée
NK : Kinkempois
RI : révision intermédiaire

série 16 : c'est fini

Depuis la mi-avril, les légendaires locomotives de la série 16 ont définitivement quitté la scène ferroviaire. Les six derniers exemplaires - qui en comptait 8 - sont garés à Oostende. Leur apparition était devenue très épisodique depuis un an.

série 28

● Depuis le 8 février 2010, la circulation de deux TRAXX en unité multiple (UM) est autorisée sur le réseau allemand. De ce fait, les trains de charbon 48563 et 48565 à destination de Mannheim Rheinau circulent dorénavant en une seule rame de 44 wagons, totalisant 3600 t, avec l'horaire suivant : train 48565 (mardi et vendredi) Antwerpen-Zandvliet 11.50 - Aachen West 15.27.

Précisons que la circulation en UM sous 3 kV et 25 kV est autorisée en Belgique depuis 2008. Sous 15 kV (section Moresnet - Botzelaer frontière), elle l'est depuis le 24 décembre 2009.

série 29

● Les 29 et les TRAXX ECR sont désormais en service en Belgique, en remplacement des G2000. Les 29 circulent même jusqu'en ... Espagne ! Elles atteignent en effet les gares frontalières de Irun et Portbou.

Nous donnons dans le tableau ci-contre la liste des trains assurés de jour. Elles remorquent également d'autres trains non repris au roulement, circulant au jour le jour.



PHOTO 97-14 Le 27 mars, la 2903 tractait un train de conteneurs en direction de la France. La 2904 était remorquée comme véhicule. passage à Antwerpen-Luchtbal. Tim VAN ROOY

43101 ①	Valenton 02.23 - Nîmes 09.20/13.30 - Portbou 19.27
43101 ③⑤	Valenton 05.00 - Nîmes 10.5/15.00 - Portbou 21.32
43104 ②④⑥	Portbou - Nîmes 09.00/16.22 - Valenton 22.27
43112 ①③④	Antwerpen-Noord 17.53 - Nîmes 07.50
43113 ①②④⑤	Nîmes 14.340 - Portbou 20.36
43114 ②③⑤⑥	Portbou 04.30 - Nîmes 10.37/20.00 - Valenton 00.55
43115 ③④⑥	Valenton 01.32 - Antwerpen-Noord 08.19
43170 ①	Nîmes 04.50 - Valenton 10.46/11.31 - Ronet 18.12
43194 ⑥	Ronet 18.30 - Valenton 01.49
43195 ②	Valenton 00.51 - Irun 07.50
43196 ④⑦	Nîmes 06.00 - Valenton 10.36/11.58 - Ronet 18.12

PHOTO 97-15 Le 9 mars, passage à Zichem du train de charbon 48565 Antwerpen-Zandvliet - Mannheim Rheinau, tracté en unité multiple par les 2823 et 2831. Christian AUCQUIERE.



Les 18 bientôt homologuées ?

La mise au point des 18 semble enfin trouver une issue. En effet, *Siemens* s'attache activement depuis plusieurs semaines à mettre son produit en conformité avec la réglementation technique belge, qui était pourtant clairement définie dans le cahier des charges établi par la SNCB.

Un des gros problèmes rencontrés était l'alimentation 3kV à l'arrêt, à cause d'une surchauffe au point de contact panto/caténaire. *Siemens* a trouvé comme solution d'utiliser le panto alternatif comme deuxième point de contact. En cas de nécessité, celui-ci se lèvera automatiquement, ce qui doublera ainsi la surface de contact.

Un autre problème important était l'usure prématurée des plaquettes de frein. A la mi-avril, la 1804 équipée de nouvelles plaquettes fut placée comme véhicule dans une rame assurant des IC-A Eupen - Oostende afin de vérifier l'usure des semelles. Le 29 avril, un parcours d'essai a été mis en marche entre Forest-Voitures et Gouvy et retour, composé de la 1809 et d'une rame réversible de voitures I11, la voiture-pilote étant en tête vers Gouvy.

A l'issue de ces deux parcours d'essai et en fonction des résultats obtenus, le SSICF (Service de Sécurité et d'Intéropérabilité des Chemins de Fer) décidera de l'opportunité



PHOTO 97-16 Du 20 au 24 mars, une nouvelle série d'essais fut réalisée entre Florenville et Bertrix, avec les 1810 et 1809 accouplées en unité multiple. La rame était composée de 6 voitures du type I10 entre lesquelles était intercalée une voiture de mesure française. A l'autre extrémité était accouplée une locomotive de la série 13 qui ramenait le train après chaque parcours. Passage du train à Saint-Médard. Wim DE RIDDER, 24 mars 2010.

de délivrer l'attestation d'utilisation des 18. *Siemens* espère obtenir l'homologation des 18 pour la fin du mois de mai, afin de ne plus avoir à payer les très élevées indemnités de retard à la SNCB. De son côté, la SNCB souhaiterait engager les 18

sur les IC-A Eupen - Oostende au nouvel horaire de décembre prochain. Ces six mois serviront à initier les conducteurs des dépôts intéressés.

Fin mars, 47 locomotives étaient déjà sorties de la chaîne de construction.

PHOTO 97-17 Le 24 mars, passage de la rame d'essai dans les environs d'Orgéo. Serge MARTIN.





PHOTO 97-18 ↑ - PHOTO 97-19 ↓ La nuit du 4 au 5 mars 2010, la Class 66 DE6308 de Crossrail circulant à vide en direction d'Antwerpen, a heurté l'arrière d'un train de marchandises arrêté devant un signal à Glons. Le choc, très violent, a entraîné de gros dégâts et l'interruption totale de la ligne 24 entre Glons et Visé durant près de 24 heures. Le trafic sur l'axe Antwerpen - Allemagne a principalement été détourné par les lignes 36 et 40 entre Leuven et Visé, par Voroux et Kinkempois . Ci-dessus, passage à Fexhe-le-Haut-Clocher de la 2809 remorquant un train diffus en direction de l'Allemagne. Ci-dessous, passage à Remicourt d'un train à destination du triage de Gremberg (Köln). Christian AUCQUIERE, 5 mars 2010.





PHOTO 97-20 ↑ - PHOTO 97-21 ↓ Le 3 mars 2010, la 1190 a remorqué entre Muizen et le triage de Gent-Zeehaven le train de produits sidérurgiques 47586 en provenance d'Allemagne. C'est par manque de locomotives que les gestionnaires de B-Logistics ont fait preuve de créativité en trouvant une locomotive de la série 11 disponible. La photo ci-dessus montre le train garé à Scheldebelle pour laisser passer plusieurs trains. Ci-dessous, passage en gare de Mechelen. La masse totale de la rame était de 1900 tonnes. Simon DERIDDER - Luk GIBENS.



série 51

● Les 5170 et 5185 acquises par la société italienne de voie *Ventura* ont quitté l'atelier d'Antwerpen-Noord le 18 mars pour arriver à Paola, dans le sud de l'Italie, plus d'un mois plus tard, le 21 avril.

séries 73 et 82

● Le 14 mars, les 8204, 8270, 7336, 7376, 7381, 7384, 7386, 7388, 7389, 7390 et 7392 ont été acheminées de Monceau à Stockem. Les deux 82 sont louées à TUC-Rail pour être engagées sur les chantiers de modernisation de la ligne du Luxembourg. Les 73 devaient initialement être vendues en Iran, mais ce marché a été annulé en dernière minute.

Le 2 avril, les 7357, 7370, 7371, 7375 et 7379 ont été transférées de Hasselt à Aubange (Recylux) pour y être ferrallées.

série 98

● Le Chariotrack rail-route 9801 (voir *EN LIGNES* 72 page 38) était utilisé depuis 2007 à l'atelier des wagons d'Antwerpen-Noord. Non satisfait de ses performances, cet établissement l'a été vendu pour 400.000 euros à l'Atelier Central Infrabel de Bascoup, où il remplace le 9140. Ici aussi, cet engin ne donne pas satisfaction. Il déraile très souvent dans les courbes serrées des installations, si bien que le 9140, qui devait être radié, a été conservé. Rappelons que le second véhicule, le 9802, est toujours utilisé à l'atelier TGV de Bruxelles-Midi.



PHOTO 97-22 Pour son dernier train avant une retraite bien méritée, Georges, conducteur à Kinkempois, a assuré le 12 février 2010 l'IR-m 4016 Liers - Gouvy remorqué exceptionnellement pour l'occasion par la 5540. Arrêt à Vielsalm. Marc RIGUELLE.



PHOTO 97-23 ↑

Les 7357 + 7370 + 7371 + 7375 + 7379 sont incorporées dans un convoi spécial pour leur transfert vers le chantier de démolition Recylux à Aubange. Hasselt, 2 avril 2010. Tim VAN ROOY.

PHOTO 97-24 ↓

Le 25 mars, la 2325 est tombée en détresse alors qu'elle remorquait le train 37943 La Louvière-Gare-Industrielle - Gent-Zeehaven. Elle a été secourue par les 7801 et 7716. Ces dernières ont remorqué le convoi jusqu'à Gent-Zeehaven en empruntant la ligne 122 entre Geraardsbergen et Melle, afin de rattraper le retard. Passage à Scheldewindeke. Serge MARTIN.





PHOTO 97-25 La vente des 5508, 5537 et 5538 au Congo Brazzaville est suspendue, à la suite de difficultés financières de la société Rails et Traction de Raeren. En attendant une issue, la 5538 est garée à l'atelier de Kinkempois. Rails et Traction, déclarée en faillite, pourrait renaître sous le nouveau nom de "Rails et Traction International". Georgy LEJEUNE.

PHOTO 97-26 Comme le roulement des 57 ne comprend plus qu'un seul service - le train de produits chimiques circulant entre Tessenderlo et Bully-Grenay -, on peut avoir la bonne surprise d'apercevoir une G2000 en tête de trains spéciaux. Ce fut le cas le 18 mars, lorsque la 5704 remorqua un train de wagons vides pour le transport de traverses entre Lessines et Herentals via Denderleeuw, Jette et Mechelen. Passage à Essene-Lombeek. Wim DE RIDDER.





PHOTO 97-27 ↑ Le 14 mars, les 8204, 8270, 7336, 7376, 7381, 7384, 7386, 7388, 7389, 7390 et 7392 ont été acheminée de Monceau à Stockem, tractées par les 7827 et 7746. Les deux 82 sont louées à TUC-Rail pour être engagées sur les chantier de modernisation de la ligne du Luxembourg. Les 73 devaient être vendues en Iran, mais ce marché a été annulé en dernière minute. Passage de ce train de locomotives à Braibant. *Christian AUCQUIERE.*

PHOTO 97-28 ↓ Depuis le début de l'année, le Chariotrack 9801 est utilisé à l'Atelier Central Infrabel de Bascoup, en remplacement du 9140. Le 23 mars, départ de Bascoup d'un train TUC-Rail à destination de la base de Schaerbeek, remorqué par la 5518. Le 9801 évolue à gauche. *Serge MARTIN.*



Départ des 5170 et 5185 en Italie



C'est finalement le 18 mars que les 5170 et 5185 ont quitté l'atelier d'Antwerpen-Noord pour rejoindre Paola dans le sud de l'Italie, via Jeumont et Modane, où elles sont arrivées plus d'un mois plus tard, le 21 avril.

PHOTO 97-29 ↑

A Somain, elles seront manoeuvrées pour être incorporées dans un train à destination de Woippy, puis Lyon Sibelain et Modane.
Pierre HERBIET.

PHOTO 97-30 →

Le 24 mars, les deux 51 quittèrent Monceau, incorporées dans le train 44808 à destination du triage de Somain, tracté par la 36014. Notre photo montre l'arrivée du train à Somain.
Pierre HERBIET.



← **PHOTO 97-31**

Le 25 mars, les deux locomotives arrivèrent à la gare frontalière de Modane (F). Elles y resteront bloquées jusqu'au 9 avril avant de pouvoir passer en Italie, leur nouvelle patrie. Cette photo montre la 5185 en escale à Modane. La 5170 se trouve non loin, sur une autre voie (voir photo de couverture).
Pierre HERBIET.



PHOTO 97-32 La première étape de ce long voyage fut réalisée dans le train 52700 Antwerpen-Noord - Monceau. Passage du train à Lillois, tracté par les 2633 et 2618. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 97-33 En attendant leur incorporation dans un train vers la France, les deux locomotives ont été garées dans l'ancien atelier de Monceau. La 5170 a ainsi retrouvé le dépôt où elle passa la plus grande partie de carrière : de sa livraison le 26 mars 1963 au 1er juin 1986. Christian AUQUIERE.





PHOTO 97-34 Le 18 février, la 8204, la dernière 82 utilisée en service commercial, manœuvre les deux rames royales afin de dégager la voiture B1 du train d'Albert 1er qui doit être envoyée à Utrecht (NL) pour une exposition originale regroupant des voitures royales venues des quatre coins d'Europe. *Simon DERIDDER.*

PHOTO 97-35 Le 30 mars, la voiture B1 est poussée sur une voie libre. Elle sera ensuite acheminée jusqu'à l'avant port de Schaebeek où elle sera chargée sur un camion pour son envoi à Utrecht. La B1 est une voiture salon + salle à manger, construite en 1912 et désaffectée le 1er juin 1939. *Tim HAESVOETS.*





PHOTO 97-36 Le 10 mars 2010, la 36027 de Fret SNCF a été incorporée comme véhicule dans le train inter-formation 52700 Antwerpen-Noord 13.27 - Monceau 16.05 (circulant du lundi au vendredi remorqué théoriquement par deux 26), tracté par les 2317 et 2328. Passage à Bois-de-Nivelles (ligne 124 entre Nivelles et Obaix-Buzet). Pierre HERBIET.

PHOTO 97-37 ↓ Avec le retour de l'heure d'été et l'allongement des jours, il est à nouveau possible de photographier les trains à l'heure de pointe du soir, et notamment les locomotives de la série 11. Le 6 avril, la 1185 tractait le train P8906 Schaerbeek 17.05 - Oudenaarde 18.23, ici en passage dans les environs de Welle (ligne 89 entre Denderleeuw et Burst). Wim DE RIDDER.





Le 10 mars, la rame FYRA 4806 a été acheminée de Roosendaal à Tournai par les 7785 et 7841, afin d'entamer une nouvelle série d'essais entre Saint-Ghislain et Tournai. Passage du train à Beervelde, sur la ligne 59 Antwerpen - Gent. Wim WINDEY.

PHOTO 97-38 Le 15 mars, la rame 4806 s'appête à quitter la gare de Saint-Ghislain pour effectuer une marche d'essai vers Tournai. Pierre HERBIET.



Automotrices - TGV

série 900

● Le projet de modernisation des automotrices de la série 900 se précise. La plus grosse modification concernera le remplacement des parois latérales en polyester par des nouvelles parois métalliques. Elles recevront à cette occasion la même décoration que celle appliquée sur les *Break* rénovées (308 et 380). Dans le courant du mois de mars, l'Atelier Central de Mechelen a modifié à titre d'essai le rebord de la toiture de la 914 afin d'en améliorer l'étanchéité.

La 676 à l'Atelier Central de Mechelen

La 676, la toute dernière automotrice de la série 601 à 782 qui n'était pas encore rénovée, est entrée à l'Atelier Central de Mechelen le 15 avril 2010. Elle ressortira en principe dans le courant du mois de septembre, dans la décoration "CityRail" et renumérotée 970.



PHOTO 97-39 ↑ Sur le GTT (Gruppo Torinese Trasporti) (ex. SATTI - voir EN LIGNES n° 17 pages 26-31, n° 18 pages 21-24 et n° 52 pages 35-39), toutes les automotrices ex. SNCB (058, 061, 073, 078, 083, 098, 099, 134, 145, 148 et 529) arborent la nouvelle décoration du GTT. Le 16 mars 2010, les ALe 056 011 (ex. Budd 148) et ALe 054 003 (ex. 099) assurant un train vers Torino Dora, marquent l'arrêt à Cirié. William BOECKX.

PHOTO 97-40 La seconde *Break* rénovée a effectué son premier parcours d'essai entre l'Atelier Central de Mechelen et Diest le 3 mars 2010. Passage dans les environs de Langdorp. Simon DERIDDER.



Sortie de la première automotrice DESIRO

La première automotrice du type *Desiro ML* de la SNCB a quitté l'usine *Siemens* de München le 23 avril à destination du centre d'essai de Wegberg-Wildenrath.

L'automotrice a été transférée par une locomotive Diesel MaK du type G800BB de *Vossloh* portant le numéro NEV 92 80 1 278 0054 D - VL appartenant au "Pruefcenter Wegberg-Wildenrath" de Siemens.

Les trois voitures composant l'automotrice ont été construites par *Duewag* et portent les numéros de construction 95281 à 95283.

Ces trois photos montrent le transfert de l'automotrice entre Krefeld et Wildenrath, lors de son passage à Rheydt le 23 avril 2010.

Dr. Guenther BARTHS.



Voitures

Voitures type I5

Au début de l'année, deux voitures-couchettes du type I5 - les 14.501 et 14.504 - ont été vendues à l'Iran. Elles ont quitté Schaerbeek dans le courant du mois de mars, à destination du port d'Antwerpen où elles ont été embarquées dans un bateau à destination de ce pays.



PHOTO 97-80 ↑ Comme mentionné dans notre EN LIGNES 94 page 21, la voiture M2 n° 41.009, acquise par l'ASBL "Les Vedettes", a été transformée en restaurant et placée devant la gare de Rebecq. Jean-Luc VANDERHAEGEN, 28 avril 2010.

←↓ Un des trois trains-dortoirs accompagnant les trains de renouvellement de voies Infrabel, dont les voitures étaient encore de couleur vert, a entièrement été repeint dans la décoration rouge-bordeaux avec bande blanche, identique aux deux autres trains-dortoirs. Ci-dessous, arrivée du train en provenance d'Oostende en gare de Mol, le 17 mars 2010. Ci-contre, gros plan sur la voiture 00224, ex. voitures-couchettes I3 n° 14.012. Il s'agit de la toute dernière voiture I3 encore présente en Belgique. Les cinq autres voitures composant le train sont des anciennes voitures internationales du type I1. Johnny BRAUNS.



Les travaux RER sur la ligne 124 en images

La section Moensberg (entre Uccle-Calevoet et Linkebeek) - Nivelles sera mise à quatre voies. Cette photo d'un train local Antwerpen-Centraal - Nivelles a été prise peu après la gare d'Uccle-Calevoet. C'est à partir de ce site que débutera la section à 4 voies; les deux nouvelles voies seront posées à droite du train. A gauche, un "mur vert" est en cours de construction.



La gare de Nivelles est en plein chantier. Le terminus des trains RER sera installé à droite de la photo, sur l'ancien parking. Ce terminus comprendra deux nouvelles voies en impasse, ainsi qu'une nouvelle gare. Le bâtiment de l'ancienne gare, visible au milieu de la photo, est classé et sera donc conservé.

En gare de Nivelles, deux nouveaux passages sous voies pour les voyageurs sont en cours de réalisation. Ces travaux se déroulent avec un impact minimum sur la circulation des trains. Sur cette photo, on voit l'interruption d'une portion du quai, remplacée par un quai provisoire, afin de permettre le creusement du nouveau passage.





A la sortie de la gare de Nivelles en direction de Bruxelles, un second passage sous voies est construit. Un train L pour Antwerpen-Centraal vient de quitter le quai. A gauche du train, on voit la construction du nouveau parking.



Les deux dernières photos montrent la construction du nouveau parking, lequel comprendra trois niveaux et pourra accueillir 750 véhicules.

Il se situe dans la courbe, entre Nivelles et Baulers. Au fond à droite, un des miradors de la prison de Nivelles, toute proche.

Toutes les photos ont été prises le 8 avril 2010 par Geert PACKET.



Lanaken - Maastricht

La remise en état de la ligne Lanaken - Maastricht (6 km) se poursuit, surtout du côté néerlandais où les travaux sont achevés. La première phase consiste à rétablir la liaison jusqu'au zoning industriel de Lanaken, où est établie l'usine de papier SAPPI.

Côté belge, une voie de 200 m a été posée juste avant la frontière néerlandaise, afin de permettre l'accès, le 13 février 2010, d'un train Robel d'*Infrabel* au départ de Maastricht, chargé de rails devant servir à relier le zoning industriel et le faisceau établi le long du canal Albert, à Lanaken. En fait, il avait été prévu de décharger ces rails du côté néerlandais, mais *Prorail* a refusé cette opération. C'est pour ce motif qu'une portion de voie de 200 m a dû être posée côté belge.

La liaison de train-tram qui reliera dans le futur Hasselt à Maastricht, sera établie entre Lanaken et la frontière néerlandaise sur une voie qui sera posée parallèlement à la ligne industrielle. Après la frontière, un aiguillage permettra de relier cette voie à la ligne vers Maastricht.

L'usine SAPPI devrait générer un trafic annuel pour le rail de 400.000 t dès terminaison des travaux. Le coût de la réhabilitation de la ligne s'élève à €28 millions, financés par les communes de Maastricht, Lanaken, les provinces du Limbourg néerlandais et belge, *Prorail* et des fonds européens.

Le 13 février 2010, les 6509 et 6513 de *DB Schenker* remorquent un train Robel d'*Infrabel*, transportant des rails qui sont ici en cours de déchargement non loin de Lanaken. Michel De ESCH.



Du côté néerlandais, la rénovation de la ligne est pratiquement achevée; le passage de la frontière est fort bien visible. Ci-dessous, côté belge, les travaux n'en sont qu'à leur début. Une portion de voie de 200 m a été posée afin de permettre le déchargement d'un train de rail (photo du bas). Une grue procède au débroussaillage de ce court tronçon de ligne. Johny BRAUNS.



L'aéroport de Bruxelles-Sud aura sa gare

Le 1er avril 2010, le gouvernement wallon a tranché en faveur d'une gare souterraine sous l'aéroport de Gosselies (Bruxelles-Sud, ou encore Brussels South Charleroi airport), à proximité immédiate du nouveau terminal. Cette gare sera raccordée à la ligne 124 Bruxelles - Charleroi, par un raccordement qui se détachera peu après Luttre qui, après avoir desservi l'aéroport viendra, de nouveau se raccorder à la même ligne dans les environs de Courcelles. Dans un futur plus lointain, la gare pourrait également être raccordée à la ligne 140 Charleroi - Ottignies.

Le raccordement de Gosselies et la construction de la gare souterraine coûteront €487 millions. Cet investissement sera préfinancé par la Wallonie et en partie par la SNCB. Ce projet est d'ailleurs inscrit dans le programme d'investissements du Groupe SNCB pour la période 2012-2020. Si tout va bien, la mise en service de la gare pourrait se faire en 2019.

L'aéroport de Bruxelles-Sud connaît depuis 10 ans une croissance exceptionnelle. En 2009, le cap des 4 millions de

passagers a été franchi. Désormais, cet aéroport est le plus important après celui de Bruxelles-National. Nul doute que la liaison par rail permettra de développer encore cet aéroport, d'autant que plusieurs compagnies low-cost arriveront à Charleroi.

La SNCB accroît son déficit

La SNCB a clôturé l'année 2009 avec une perte d'exploitation de €244 millions, dont €101 millions pour le transport voyageurs et €126 millions pour le secteur marchandises, à comparer à une perte de €187,6 millions en 2006, €17 millions en 2007 et €132,5 millions en 2008.

Son chiffre d'affaire est resté assez stable, avec €2,212 milliards (€2,217 milliards en 2009).

Le coût de l'énergie est un des postes plombant les comptes, puisque les factures ont pratiquement triplé en 5 ans, passant de €60 millions en 2005 à €150 millions en 2009.

En 2009, la SNCB a transporté 207,6 millions de voyageurs en trafic intérieur, contre 206,8 en 2008 et 196,36 en 2007.

Le secteur marchandises se porte très mal, victime de plein fouet de la crise économique. Le volume transporté n'était que de 36,5 millions de tonnes en 2009, contre 55,5 en 2008 et 57,7 en 2007.

Le tram de retour à Liège en 2017

Le 24 mars, le gouvernement wallon a présenté son nouveau plan de mobilité pour Liège, prévoyant la construction d'une ligne de tram de 17,6 km qui reliera Jemeppe à Herstal en passant par Sclessin, Liège-Guillemins et Coronmeuse. La volonté est de mettre en service un premier tronçon entre Sclessin et Coronmeuse pour 2017 (à l'occasion de l'Exposition Universelle qui pourrait se tenir à Coronmeuse en 2017), et de terminer le projet en 2018-2019.

Un budget de €500 millions a été prévu pour cette réalisation. Parallèlement, trois ligne de bus rapide seront créées.

L'ambition a donc été revue à la baisse, puisque le projet initial prévoyait une seconde ligne entre Ans et Fléron en passant par le centre de Liège.



Les travaux de construction du nouveau pont au-dessus de la Nèthe à Duffel se poursuivent (voir EN LIGNES 94 pages 30-35). Les deux premières culées sont pratiquement achevées comme on peut le voir sur ce document pris le 18 mars lors du passage de l'IC-N 4513 Charleroi-Sud - Essen poussé par la 2728. Armand BEERLANDT.

6281

Livraison à la SNCB : 10-01-1966

Numérotation : 212.181 : 10-01-1966
6281 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Leuven : 10-01-1966
Aarschot : 01-12-1976
Hasselt : 03-06-1984
Antwerpen-Noord : 15-12-2002
Charleroi-Sud : 14-12-2003
Antwerpen-Noord : 12-12-2004

Mise hors exploitation : 14-12-2008

PHOTO 97-41 *Genappe, 11 mars 1985.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6294

Livraison à la SNCB : 25-03-1966

Numérotation : 212.194 : 25-03-1966
6294 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Kortrijk : 25-03-1966
Merelbeke : 05-01-1986
Hasselt : 01-06-1986
Charleroi-Sud : 14-12-2003
Antwerpen-Noord : 12-12-2004

Mise hors exploitation : 14-12-2008

PHOTO 97-42 *6294 + 5944, Kortrijk, 16 janvier 1980.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2204

Livraison à la SNCB : 03-02-1954

Numérotation : 122.004 : 03-02-1954
2204 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 03-02-1954, Bruxelles-Midi : 17-02-1954, Oostende : 29-06-1954, Kinkempois : 16-01-1956, Oostende : 01-07-1957, Kinkempois : 01-05-1967, Bruxelles-Midi : 17-01-1973, Saint-Ghislain : 02-05-1985, Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.

Mise hors exploitation : 27-03-2009

PHOTO 97-43 *Antwerpen-Noord, 17 juillet 1978.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2213

Livraison à la SNCB : 08-04-1954

Numérotation : 122.013 : 08-04-1954
2213 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 08-04-1954, Oostende : 29-06-1954, Kinkempois : 09-11-1956, Oostende : 29-09-1957, Kinkempois : 01-05-1967, Bruxelles-Midi : 07-05-1968, Ronet : 10-05-1968, Bruxelles-Midi : 09-01-1975, Saint-Ghislain : 02-05-1985, Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.

Mise hors exploitation : 27-03-2009

PHOTO 97-44 *Chaudfontaine, 21 août 1982.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2214

Livraison à la SNCB : 16-04-1954

Numérotation : 122.014 : 16-04-1954
2214 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 16-04-1954, Oostende : 29-06-1954, Kinkempois : 01-11-1956, Oostende : 29-09-1957, Kinkempois : 01-02-1968, Bruxelles-Midi : 08-07-1970, Saint-Ghislain : 02-05-1985, Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.

Mise hors exploitation : 27-03-2009

PHOTO 97-45 2224 + 2369. *Holleken, 24 mars 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2221

Livraison à la SNCB : 01-06-1954

Numérotation : 122.021 : 01-06-1954
2221 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 01-06-1954, Oostende : 29-06-1954, Kinkempois : 01-11-1956, Bruxelles-Midi : 30-07-1970, Saint-Ghislain : 02-05-1985, Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.

Mise hors exploitation : 27-03-2009

PHOTO 97-46 Int 234 Moskwa - Paris. *Tergnée, 16-07-1980.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2224

Livraison à la SNCB : 18-06-1954

Numérotation : 122.024 : 18-06-1954
2224 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Bruxelles-Midi : 18-06-1954, Oostende : 29-06-1954, Kinkempois : 01-11-1956, Bruxelles-Midi : 01-07-1967, Saint-Ghislain : 02-05-1985, Ronet : 27-09-1991, St-Ghislain : 04-11-1991, Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995.

Mise hors exploitation : 27-03-2009

PHOTO 97-47 *Schaerbeek, 9 avril 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2226

Livraison à la SNCB : 30-06-1954

Numérotation : 122.026 : 30-06-1954
2226 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Oostende : 30-06-1954, Bruxelles-Midi : 16-01-1956, Kinkempois : 18-07-1958, Bruxelles-Midi : 01-05-1967, Merelbeke : 28-09-1981, Bruxelles-Midi : 28-05-1990, Saint-Ghislain : 30-09-1991, Monceau / Charleroi-Sud : 31-10-1995, Kinkempois : 10-12-2006.

Mise hors exploitation : 27-03-2009

PHOTO 97-48 *Antwerpen-Luchtbal, 9 février 1979.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



en bref...

- La société SATI implantée dans le port d'Antwerpen sur le Vrieskaai et spécialisée dans la révision de wagons privés de tous types, a été reprise par *Shunter*. Créée en 1924, SATI se trouvait en difficulté en 2008.

Shunter, une société néerlandaise spécialisée dans l'entretien de locomotives et de wagons ainsi que dans la location de locomotives, connaît depuis sa création en 2003 une croissance rapide. Nous reviendrons plus en détail sur SATI dans un prochain numéro.

- En décembre 2009, la société de leasing CBRail a été rebaptisée *Ascendos Rail Leasing*, à la suite de plusieurs remaniements intervenus entre 2006 et 2009 et le rachat par la *Lloyds Banking Group*. CBRail fut fondée en septembre 2004 par *Babcock & Brown* en partenariat avec la *Halifax Bank of Scotland*. *Ascendos* a créé sa propre livrée,

- IFB (Inter Ferry Boats) a repris l'entretien des locomotives utilisées sur le site DUFERCO de Clabecq. C'est auparavant CMI (Cockerill Mechanical Industrie) qui assurait ce service.

Angel Trains devient Alpha Trains

Le 5 août 2008, *The Royal Bank of Scotland* a vendu le groupe *Angel Trains* à un consortium d'investisseurs d'infrastructure internationaux. Depuis cette date, *Angel Trains International* est entièrement dirigée indépendamment d'*Angel Trains UK*, qui continue de gérer les affaires britanniques. Afin de compléter la séparation des deux entités, *Angel Trains International* a créé un nouveau nom et une nouvelle identité. Le 1er janvier 2010, *Angel Trains International* est ainsi devenu *Alpha Trains*. La division d'*Angel Trains Cargo* s'occupant du leasing de locomotives devient *Alpha Trains Belgium* (avec siège à Antwerpen), tandis qu'*Angel Trains Europa* s'occupant du leasing de matériel à voyageurs devient *Alpha Trains Europa* (basée à Köln). La décoration caractéristique *Angel Trains* vert et gris (la livrée des 28 et 29 SNCB) a été changée pour une robe de teinte jaunâtre et grise.

Depuis dix ans, *Angel Trains International* est pionnier dans la location de matériel ferroviaire roulant en Europe continentale. Pendant cette période, la société a lancé le marché de la location de locomotives et de rames de trains de voyageurs régionaux et est restée leader sur ce marché. Depuis ses bureaux au Luxembourg, Antwerpen, Köln et London, *Angel Trains International* gère une flotte d'environ 1,8 milliard d'euros, exploitée par les principaux opérateurs privés et publics dans douze pays. *Alpha Trains* fournit environ 400 locomotives (dont les séries 28 et 29 de la SNCB) et 230 rames de trains de voyageurs à divers opérateurs dans une douzaine de pays en Europe continentale.

Alpha Trains appartient à un consortium d'investisseurs internationaux : *Arcus Infrastructure Partners* possède 55% des parts, *AMP Capital Investors*, *PSP Investments* et *Deutsche Bank* chacun 15%.



ALPHA α TRAINS

Le logo et la décoration *Alpha Trains*, appliqués pour la première fois sur la TRAXX 145-CL031 (Bombardier 33848/2001). ALPHA TRAINS.

PHOTO 97-49 Depuis le 15 mars 2010, la Class 66 PB02 (92 88 0 266 004-5 B - CBRL - GM-EMD 20008254-2/2001), auparavant utilisée par rail4chem, est prise en leasing par Crossrail. Cette Class 66 est la première locomotive de *Ascendos Rail Leasing* (ex. CBRail - voir ci-dessus) révisée et repeinte dans la nouvelle décoration par l'atelier HGK de Brühl-Vochem. Le 27 mars, elle assurait un train entre Antwerpen-Berendrecht et Aachen West, ici en passage dans la courbe d'Ekeren. Tim VAN ROOY.





Comme annoncé dans notre précédent numéro page 39, SNCF Fret Benelux, ITL, r4c et Veolia Cargo, ont été rebaptisés CAPTRAIN Benelux. Toutes les locomotives ont reçu le nouveau logo au début du mois de mars (photo ci-dessus), tandis que la face avant des Class 66 a été partiellement repeinte en jaune et en vert clair fluo, mais de manière différente sur chaque engin.

↗ Sur la 6601, la face avant est jaune avec logos SNCF et CAPTRAIN, et porte le numéro. Le bord latéral de la cabine est partiellement peint en vert clair fluo. Antwerpen-Noordzeeterminal, 11 mars 2010. Toutes les Class 66 de CAPTRAIN porte aujourd'hui cette décoration. Peter VAN GESTEL.

Voici deux photos de la 6606.

↓ Ci-dessous, le 10 mars, elle passe à Engis sur la ligne 125 (Namur - Liège) en tête du train 48648 Ronet - Geleen. La locomotive a reçu le logo CAPTRAIN mais n'est pas encore peinte dans la nouvelle décoration. Peter VAN GESTEL.

→ Photo ci-contre à droite, huit jours plus tard, sa cabine est peinte en jaune et vert clair fluo. Antwerpen-Schijnpoort, 18 Johnny BRAUNS.





↑ La 186 149 a également revêtu la livrée Captrain (ex. ITL Benelux). Le 27 mars 2010, elle remorquait un train de citernes en provenance de Litvinov (Tchéquie) vers Rotterdam Botlek. Passage à Rotterdam Alexander. Michel de ESCH.

Comme indiqué dans notre précédent EN LIGNES, la 76002 de Fret SNCF a subi les tests de compatibilité électromagnétique au site du Coucou entre Ath et Silly au début du mois de mars.

PHOTO 97-50 → C'est la 6601 de Cap-Train qui a remorqué la 76002 d'Antwerpen à Ath le 26 février, ici au point d'arrêt de Rebaix. Christian AUCQUIERE.

PHOTO 97-51 ↓ Le 2 mars, la machine fut testée au site du Bois du Coucou en tête d'une rame de 8 voitures-couchettes du type I6. Pierre HERBIET.





Le 9 mars 2010, c'est une G2000 verte qui remorquait le train de céréales CapTrain (anciennement Veolia) 48712 Antwerpen-Angola 12.20 - Vitry-le-François 20.28 circulant le samedi. Le plus souvent, c'était une G2000 bleue qui assurait cette relation. Hans PAULUS.

De Lijn

Début des travaux de la ligne Mortsels - Boechout

Les travaux d'établissement d'une ligne de tram de Mortsels à Boechout ont démarré le 12 octobre 2009. Ce projet, d'un investissement de 44 millions d'euros, doit être achevé pour septembre 2012. La région flamande et De Lijn ont établi un vaste et ambitieux programme de mobilité (voir à ce sujet EN LIGNES 92 page 37).

Une vue des travaux du prolongement de la ligne de tram de Mortsels vers Boechout, sur la Liersesteenweg. Johnny BRAUNS.



Depuis plusieurs semaines, la RF106 (ex. 7387 SNCB) est utilisée par Mobilis TBI Infra sur le chantier de rénovation des quais de la gare de Rotterdam CS. Johnny BRAUNS, 26 février 2010.





PHOTO 97-52 *Ruhrtalbahn/ Transport est de plus en plus actif sur le réseau belge. Le 11 février 2010, la G2000 n° V204 remorque un train d'autos vers le port de Zeebrugge. Passage à Sint-Maria-Aalter sur la ligne 50A entre Gent-St-Pieters et Brugge. Pierre HERBIET.*

PHOTO 97-53 *Le 5 mars 2010, le train de céréales 26151 à destination du port d'Antwerpen, assuré par Ruhrtalbahn/ Transport, a également été détourné par Kinkempois et la ligne 36 à la suite de la collision de Glons (voir page 13). Vu la charge élevée de la rame, deux locomotives du type G2000 - les V206 et V204 - furent nécessaires pour gravir la forte rampe de la ligne 36A Kinkempois - Voroux. Passage du train à Remicourt, entre Voroux et Waremme. Christian AUCQUIERE.*



TELEX....

ALLEMAGNE

● La DB a lancé un appel d'offre pour la fourniture de 200 locomotives Diesel de ligne, appelées à remplacer les machines des séries 215 et 225 et à circuler en Allemagne et en Italie. Elles doivent être aptes à une vitesse maximale de 140 km/h et capables de remorquer des trains de voyageurs de 5 voitures à double étage sur des lignes en très forte rampe.

SUISSE - BLS

● Le BLS a commandé auprès de *Stadler* 28 automotrices quadruples à deux niveaux d'une capacité de 336 places assises et 110 debout, destinées au réseau RER de Berne, et livrables à partir de 2012.

FRANCE

● Dans notre *EL 95* p. 48, nous annonçons que la SNCF avait commandé chez *Bombardier* 860 rames à deux niveaux pour le trafic TER. Ce matériel, du type OMNEO et désigné Régio2N par la SNCF, pourra circuler sous 1,5 kV et 25 kV, à 140, 160 et même 200 km/h avec une puissance comprise entre 3200 et 3800 kW suivant la version. Ces rames articulées (bogies disposés comme sur les TGV) auront la particularité d'être formées de voitures de longueur différentes, à un ou deux niveaux. Une rame de base de 6 véhicules se composera, dans l'ordre, d'une voiture de 19,215 m avec poste de conduite, à deux niveaux et comportant une plate-forme d'accès, d'une petite voiture de 10,02 m à un seul niveau, comportant deux plate-formes d'accès et deux petits compartiments, d'une voiture de 13,695 m à deux niveaux, sans plate-forme d'accès, d'une seconde petite voiture de 10,02 m, d'une seconde voiture à deux niveaux de 13,695 m et d'une voiture à simple niveau de 14,300 m, comportant une cabine de conduite, une plate-forme d'accès et un petit compartiment. En insérant une ou deux petites voitures de 10,02 m et une ou deux voitures de 13,695 m, on pourra former des rames de 8 ou 10 véhicules.



Vue d'artiste des futures rames *Bombardier OMNEO Régio2N* de la SNCF. On remarquera les 2e et 4e voitures très courtes, à un seul niveau, intercalées entre les voitures à deux niveaux. BOMBARDIER.

IRAN

● Les Chemins de fer iraniens prennent livraison des premières locomotives Diesel commandées chez *Siemens* en décembre 2006. Commandées à 150 unités, ces machines sont basées sur la *Eurorunner*, avec une caisse similaire aux 18 de la SNCB, 4700 portugaises et aux nouvelles locomotives Diesel lituaniennes. Leur particularité est de ne disposer que d'une seule cabine de conduite. Baptisées *Iranrunner* (*Siemens* type ER24), elles sont équipées d'un moteur Diesel MTU 16V4000R48L de 2400 kW. Leur masse s'élève à 87 t, pour une vitesse maximale de 160 km/h. Les 30 premières sont construites en Allemagne, tandis que les 120 suivantes sont assemblées en Iran.



La 1502 (*Siemens 21373-ER24-002*) des Chemins de fer iraniens, en route vers le centre d'essais *Siemens de Wildenrath*. Deux locomotives de la série 18 de la SNCB sont incorporées dans le convoi. Rheydt 18 janvier. Dr. Günther BARTHS.

HONGRIE

● Les Chemins de fer hongrois (MAV) ont commandé chez *Bombardier* une série de 25 TRAXX P 160 AC, assortie d'une option pour 25 unités supplémentaires. Leur livraison débutera en 2011. Elles seront engagées en trafic voyageurs national et international.

ALLEMAGNE - LHB

● *Alstom* va fournir 23 autorails doubles régionaux du type *Coradia Lint* à la compagnie allemande *HLB - Hessische Landesbahn*. Destinés au Land de Hesse, ils seront conçus et fabriqués sur le site *Alstom* de Salzgitter en Allemagne et mis en service en décembre 2011. Chaque train pourra accueillir 116 passagers dans des conditions de confort optimales et roulera à une vitesse pouvant atteindre 120 km/h. Des paliers mobiles, s'adaptant à toutes les hauteurs de quai, faciliteront la montée et la descente des passagers. La présence de caméras de surveillance à bord permettra de renforcer leur sécurité. Une rampe d'accès spéciale et deux emplacements pour fauteuils roulants dans chaque voiture amélioreront le confort des personnes à mobilité réduite.

BIELORUSSIE

● Le 19 mars 2010, les Chemins de fer biélorusses ont commandé chez *Stadler* une série de 10 automotrices quadruples du type FLIRT, 25 kV, à voie large de 1,524 m. C'est la première fois que *Stadler* décroche un contrat dans un pays de l'ex. URSS. Ces FLIRT seront semblables à celles livrées aux Chemins de fer finlandais (voir *EN LIGNES 96* page 55). Leur livraison s'étalera de décembre 2010 à la mi-2012. Ce matériel sera réparti en deux versions : 6 rames destinées au trafic local autour de Minsk, et 4 rames au confort plus grand pour des services IC. Avec ce nouveau contrat, le nombre de FLIRT commandés atteint 557 unités !



Une vue d'artiste des FLIRT commandées par les Chemins de fer biélorusses, ici en gare de Minsk. STADLER.

BRESIL

● Le 26 février 2010, *Stadler* a décroché une commande pour la fourniture de 7 (plus 3 en option) locomotives électriques à crémaillère, les plus grosses et les plus puissantes jamais construites au monde, pour la compagnie *MRS Logística S.A.*, à quatre essieux (deux bogies). Ces engins de 5000 kW seront engagés sur la ligne fret reliant São Paulo aux docks de Santos, établie à l'écartement large de 1,600 m, électrifiée en 3 kV continu et comprenant une section de 9 km à crémaillère Abt. Leur livraison interviendra en 2012 / 2013. Deux locomotives accouplées en unité multiple pourront remorquer 750 t en rampe de 104‰.



Vue d'artiste des locomotives à crémaillères pour la compagnie de fret brésilienne *MRS Logística S.A.* STADLER.

ITALIE

● Le 17 décembre 2009, *AnsaldoBreda* a décroché un très important contrat pour les Chemins de fer italiens (FS), concernant la construction de 350 voitures à deux niveaux, assortie d'une option pour 250 unités supplémentaires.

La Hongrie en voie étroite



PHOTO 97-54 Le 1er mai 2008 à Neszehid, la Mk48 2012 remorque la seule voiture du train 31655 Dombrad - Nyiregyhaza. A Herminatanya, ce train sera combiné avec celui venant de Balsa. Le trafic sur cette section de ligne a été supprimé dès le 1er octobre 2009. P. DE GIETER.

La Hongrie, et plus généralement l'ensemble de la région des Carpates, fut à une époque sillonnée par un dense réseau de lignes à voie étroite (la plupart avec un écartement de 760 mm). Ces lignes, construites à la fin du 19e siècle et au début du 20e siècle, étaient utilisées tant pour le transport des voyageurs que pour les marchandises, principalement le bois, le charbon et les produits agricoles. A partir des années '60, ce réseau fut progressivement démantelé, mais malgré tout certaines lignes ont pu survivre ou ont été en partie reconstruites. Elles représentent maintenant un potentiel touristique important pour des régions souvent isolées des grands réseaux de communication.

En Hongrie, la société nationale des chemins de fer (MÁV, Magyar Államvasutak) exploitait encore en 2009 trois lignes proposant un service voyageur régulier. Bénéficiant de peu d'investissement, ces lignes ont régulièrement été menacées de fermeture et apparaissent dans la liste des 24 lignes qui ont été fermées au trafic voyageurs en décembre 2009. Les MÁV restent en charge du Chemin de fer des Enfants à Budapest et le GySEV exploite la ligne de Nagycenk sur le même principe, mais toutes les autres lignes à voie étroite du pays dépendent des ÁEV (Állami Erdei Vasút), leur principale raison d'être ayant été l'exploitation forestière.

Le petit réseau MÁV de Balatonfenyves, sur la rive sud du lac Balaton, était principalement utilisé pour la desserte d'un en-

semble agricole et l'exploitation de la tourbe. La plupart des antennes, totalisant à un moment une centaine de kilomètres, ont été abandonnées il y a plusieurs années, mais un service voyageur résiste encore malgré des rumeurs de fermeture persistantes ... depuis 1968. L'exploita-

tion de la tourbe fut arrêtée en 1969 et le service marchandise disparut avec le changement de régime politique en 1989. Un accident grave survenu pendant l'automne 2001 causa la suspension de l'exploitation et faillit bien marquer déjà la fin définitive du réseau. Mais l'absence d'al-

PHOTO 97-55 Le réseau de Balatonfenyves, menacé de fermeture depuis plus de 40 ans, continue de desservir la communauté agricole de Kozponti Formajor par des C50 des MÁV. Le 28 avril 2008, la C50 5713 la traverse avec la voiture du train 31843 Somogyzent-pal-Balatonfenyves GV. - P. DG.



ternative - le terminus n'étant desservi par aucune route - poussa les MÁV à rénover la section Balatonfenyves – Somogyzentpál (14 km) qui fut rouverte le 27 novembre 2002 jusque Pálmajor (kilomètre 9.2) et jusque Somogyzentpál le 15 décembre de la même année. Alors que la ligne est incluse dans la liste des fermetures de décembre 2009, les circulations continuent en 2010, suite au souhait de reprise du réseau exprimé par les autorités régionales. Quotidiennement, cinq allers-retours voyageurs sont effectués. Les participants au voyage PFT en Hongrie en avril 1998 ont eu l'occasion de découvrir cette ligne, la seule des MÁV exploitée avec les petites locomotives à deux essieux du type C50. Ces locomotives, maintenant classées dans la série 2920 aux MÁV, ont été construites en environ 250 exemplaires par les ateliers MÁV de Északi entre 1953 et 1964 avec des écartements de 600, 760 et 1000 mm. Elles pèsent seulement 7 t et disposent de 37 kW, grâce à un moteur *Csepel* D413 et une transmission mécanique. Elles peuvent circuler à 30 km/h. L'état de la voie à la fin des années '90 ne permettait plus l'utilisation de locomotives plus lourdes. Une locomotive à bogies du type Mk48, qui fut utilisée jusqu'en 1998, et même la vapeur 490.056 qui permettait à la ligne d'augmenter un peu sa fréquentation en attirant les touristes nombreux dans cette région, ne pouvaient plus y circuler depuis la fin de l'an 2000. La 490.056 a été mutée à Budapest.



PHOTO 97-56 A Herminatanya, la voiture directe amenée de Dombrád par la Mk48 2025, est manoeuvrée pour être incorporée au 31623 Balsa - Nyiregyháza. La gare de Herminatanya était le terminus de la ligne depuis la fermeture des antennes vers Balsa et Dombrád le 1er octobre 2009. Pierre HERBIET.

Les deux autres réseaux à voie étroite MÁV étaient nettement plus longs et se présentent sous la forme d'un Y, avec un tronc commun jusqu'à une gare de bifurcation. Les locomotives utilisées sont des Mk48.2 (maintenant série 2948); elles sont des Bo'Bo' de 147 kW avec transmission hydraulique *Voith* construites à 39 exemplaires entre 1960 et 1961 par *Rába*. Elles peuvent circuler à 50 km/h.

A **Kecskemét**, au centre de la Hongrie, le

premier de ces réseaux totalisait 98 kilomètres. A la gare de Törökfái, située au kilomètre 8, les lignes vers Kiskörös (46 km) et Kiskunmajsa (44 km) se séparent. Aux trois terminus, la voie étroite rejoint une gare du réseau à voie normale. Chaque jour, 6 trains quittaient Kecskemét, trois vers Kiskörös (durée du trajet : 2h38, pour 54 km) et trois vers Kiskunmajsa (2h40 pour 52 km). La locomotive à vapeur 490.053, une 040T (MAVAG 5274/ 1942) était disponible pour les trains spéciaux.

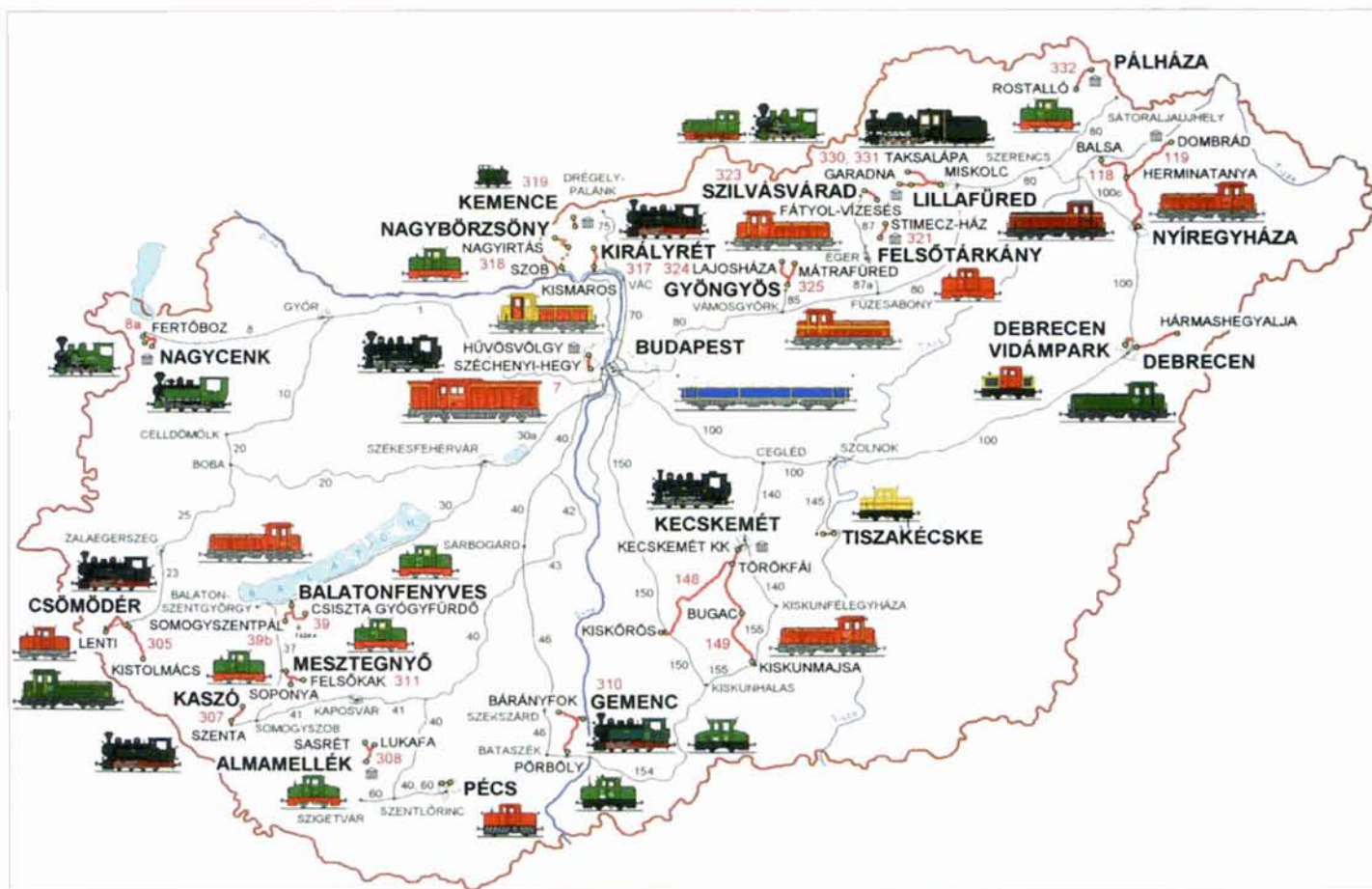




PHOTO 97-57 Le 29 avril 2008, le train 31724 Kecskemét - Kiskunmajsa, remorqué par la Mk48 2036, passe le point d'arrêt de Torofkai Felso, situé à la sortie de Kecskemét. Les derniers trains ont circulé sur cette ligne pittoresque le 12 décembre 2009. Philippe DE GIETER.

Le second réseau, le **Nyírségi Kisvasút**, est situé à l'est du pays, à proximité des frontières slovaque et ukrainienne. Le réseau s'axe sur la ligne de Nyíregyháza à Balsa (39 km), une petite ville située sur les rives de la Tisza, avec une bifurcation à Herminatanya (au km 23) vers Dombrád (antenne de 28 km). L'exploitation de la ligne différait de celle de Kecskemét : au total, six trains quittaient quotidiennement Nyíregyháza, avec des compositions relativement longues, et pour certains trains, en double traction. A Herminatanya, une voiture et une locomotive étaient détachées et continuaient vers Dombrád, tandis que le reste du train continuait vers Balsa (en théorie prolongé en été de 1 km pour desservir l'ar-

rêt de Balsa-Tiszaport, au bord de la rivière). Au retour, la manœuvre inverse était effectuée à Herminatanya. Ces manœuvres, assez compliquées car l'aiguillage de l'antenne vers Dombrád est situé avant la gare, offraient de bonnes opportunités pour la prise de photos. Prélude à la fermeture totale, la circulation sur les deux antennes avait déjà été suspendue le 1er octobre 2009, en raison du mauvais état de l'infrastructure. Au terminus de Dombrád, un petit musée installé sur les anciennes voies de débord, rassemble du matériel à voie étroite, notamment la Diesel Mk48 2020. Au départ de la gare de Nyíregyháza, commune avec le réseau à voie normale des MÁV, la ligne reste parallèle avec la voie normale vers

Zahony et l'Ukraine, jusqu'à Sóstógyógyfürdő, où se trouve un musée en plein air, un zoo et un parc d'attraction, qui assureraient sur les premiers kilomètres de la ligne un nombre de voyageurs important les jours de beau temps. La 394.023, une 030T (MAVAG 4859/1924), était disponible pour la traction de trains à vapeur.

Une quatrième ligne à voie étroite est exploitée par les MÁV, mais de façon très particulière. Le **Széchenyi-Hegyi Gyermekvasút** (ou Chemin de Fer des Enfants de Széchenyi-Hegy) est une ligne de 12 kilomètres, en forêt. Son origine est située sur les hauteurs de Budapest, que l'on peut rejoindre par une ligne à crémaillère à voie normale, et le terminus est à Hűvösvölgy, ville qui est aussi desservie par le réseau de tramway de Budapest. La particularité de cette ligne réside dans son personnel, constitué d'enfants de 10 à 14 ans qui contrôlent le trafic et assurent les services commerciaux, encadrés par des adultes pour les tâches liées à la sécurité des circulations, et en concordance avec les règlements de n'importe quelle autre ligne des MÁV. Les trains sont conduits par des adultes, mais les aiguillages, la signalisation, la



PHOTO 97-58 Le 1er mai 2008, en gare de Herminatanya, après des manœuvres complexes pour incorporer la voiture directe amenée de Dombrád par la Mk48 2025, la Mk48 2023 est prête au départ en tête du train 31623 Balsa-Nyíregyháza. Philippe DE GIETER.

vente, l'impression et le contrôle des tickets ainsi que l'information aux voyageurs, sont des tâches accomplies par les enfants. Cette pratique, permettant de susciter des vocations et de former le futur personnel des chemins de fer, était pratique courante dans les pays du bloc de l'Est (sous le nom de Chemin de Fer des Pionniers). A des fins éducatives, certaines gares sont équipées de la signalisation lumineuse, d'autres de signaux mécaniques. La situation de la ligne, en bordure de la ville, et l'attrait de la région forestière traversée, très fréquentée par les promeneurs, assurent un taux d'occupation des trains très élevé, et en été une vingtaine d'allers-retours sont effectués chaque jour. Les trains réguliers sont tractés par des locomotives Diesel du type Mk45 (série 2945). Ces 10 locomotives Bo'Bo' diesels-hydrauliques ont été construites par *Faur* en Roumanie en 1972, avec moteur *Faur-Mercedes* MB836Bb et transmission hydraulique. Leur arrivée permit aux MÁV de céder une partie de leurs Mk48 aux chemins de fer forestiers. Il reste actuellement 7 locomotives en service, toutes à Budapest; elles sont aptes à 40km/h et disposent de 331 kW, bien nécessaires vu le profil de la ligne et la longueur des rames. Les week-ends et pendant l'été, les parcours supplémentaires sont assurés avec la vapeur 490.056 (MAVAG 5848/1950)



PHOTO 97-59 Le 1er mai 2008, la Mk48 2023 approche de l'arrêt de Gilanyi en tête du train 31623 Balsa - Nyiregyhaza. Quelques kilomètres plus loin, à la gare de Herminatanya, une troisième voiture, venant de Dombrád, sera ajoutée au convoi. *Philippe DE GIETER.*

exilée de Balatonfenyves, et avec l'autorail ABamot 2, un des deux autorails construits en 1929 par *Ganz* pour le LÁEV (voir plus loin). Cet autorail à transmission mécanique a une puissance de 147kW; il offre 40 places et circule en général avec une remorque, à la vitesse maximale de 30 km/h. Une C50 est disponible pour les manœuvres et la Diesel Mk49 2006 (MAVAG, 1963), longtemps placée en mo-

nument à Széchenyi-Hegy, est en cours de restauration.

Le **GySEV** (Győr-Sopron-Ebenfurthi Vasút), une société privée exploitant plusieurs lignes à voie normale dans la région frontalière avec l'Autriche, exploite aussi une ligne sur ce principe, mais uniquement en été, reliant Nagycenk-Kas-tély à la gare de Fertőboz.

PHOTO 97-60 Le 3 mai 2008, la 490 039 du Chemin de Fer des Enfants traverse la forêt à Szepejuhaszne, sur les hauteurs de Budapest, en tête du train 31553 Hűvösvölgy - Széchenyihegy. La 490 039 (O&K 5260/1942) a été placée en monument au terminus de Hűvösvölgy de 1973 à 2004, avant d'être restaurée en état de marche en 2007 pour seconder la 490 056. *Philippe DE GIETER.*





PHOTO 97-61 Le 1er mai 2008, la Mk2012 stationne au terminus de Dombrád, avec le train 31655 Dombrád - Nyiregyhaza. Exactement 17 mois plus tard, cette ligne sera fermée à tout trafic. Philippe DE GIETER.

PHOTO 97-62 Le samedi 4 mai 2008, la Mk45 2002 arrive à Széchenyihegy avec le train 31117 en provenance de Hűvösvölgy. De nombreux enfants viendront sur la ligne pendant ce week-end printanier, certains comme voyageurs, d'autres comme participants à l'exploitation de la ligne. Philippe DE GIETER.



Les trains sont assurés par des petites C50 (série 2921 GySEV). Un musée rassemblant une dizaine de locomotives à vapeur à voie étroite est situé à la gare de Nagycenk-Kastély.

Les autres réseaux sont des anciens réseaux forestiers, à l'origine destinés principalement au transport du bois; cette activité a été remplacée par le transport de voyageurs, le plus souvent dans un but touristique. Les 14 réseaux de l'*Állami Erdei Vasút* (ÁEV) encore actifs ont des caractéristiques assez différentes, tant en ce qui concerne le matériel roulant que les fréquences de circulation et la géographie de la région traversée.

Se distinguant par son écartement de 600mm, la ligne d'*Almamellék* est longue de 8 km et relie Almamellék à Lukafa et Sasrét. Ce réseau est situé dans le sud-ouest de la Hongrie, près de Pecs. Trois C50 assurent le service, limité à un aller-retour, d'avril à octobre.

Une autre ligne avec une voie de 600 mm a été récemment remise en service, entre Kémence et Feketevö (5 km). Le *Kémencei Erdei Múzeumvasút* est parcouru par 5 allers-retours de mai à septembre. Ce réseau, comme les deux suivants, est situé entre le Danube et la frontière slovaque, non loin de la capitale et dans une zone à fort potentiel touristique et au relief prononcé.

Le *Királyréti Állami Erdei Vasút* (KÁEV)



PHOTO 97-63 Plusieurs gares du Chemin de Fer des Enfants sont équipées de signaux mécaniques pour familiariser les enfants à ce type de signalisation, encore fort répandue en Hongrie. La Mk45 2004 passe sous le signal avertisseur à la sortie de Hűvösvölgy en tête du train 31213 Hűvösvölgy - Széchenyihegy, le 4 mai 2008. Philippe DE GIETER.

était à l'origine posé à voie de 600 mm, de Veröce (correspondance avec les MÁV) à Cseresznyefa. Seuls les 12 kilomètres de Kismaros à Kyrályrét, convertis à l'écartement de 760 mm entre 1979 et 1981 avec l'intention de le transformer en chemin de fer de Pionniers, sont encore parcourus, exploités par la société d'exploitation forestière *Ipoly Erdő* au moyen de quatre Mk48 ex-MÁV (2014, 2017, 2018 et 2031) et de la 490.2004, une vapeur 040T d'origine roumaine (ex-764 375 CFF, *Resita* 1193/1951). Le service est particulièrement dense de mai à la mi-

juin. Le terminus est l'origine de nombreux itinéraires de promenades en forêt.

A *Nagybörzsöny*, les 8 km vers Nagytás, rouverts en septembre 2002 après conversion à l'écartement de 760 mm, sont tout ce qu'il reste d'un réseau qui reliait Ipoly-pásztó (maintenant Pastovce, en Slovaquie) à Nagytás, à voie de 600 mm. De là, une voie à écartement de 760 mm rejoignait Szob où la correspondance avec les MÁV était possible. Deux locomotives industrielles du type MD40 et les C50 3739 et 3756 sont actives de mars à novembre.

PHOTO 97-64 Des enfants sont aussi formés aux métiers du chemin de fer par le GySEV, sur la ligne Nagycenk-Kastély - Fertőboz. Le 27 avril 2008, tous ont, comme de coutume, assuré avec le plus grand sérieux leur travail. Le train M8 Nagycenk - Fertőboz quitte Nagycenk parfaitement à l'heure, remorqué par la C50 2921 001-0 du GySEV. Philippe DE GIETER.





PHOTO 97-65 La C50 404 du CÂEV remorque un wagon plat lors d'un parcours de service destiné à débroussailler les abords des passages à niveau. Kanyavar, le 28 avril 2008. Philippe DE GIETER.

transmission mécanique comptant à l'origine 12 unités), numérotée 005 et transformée avec transmission hydraulique, la Mk48.2015 ex-MÁV et la vapeur 490.2002, qui est en réalité la 764.460 des CFF (*Resita* 2230/1956). Certains trains de bois sont remorqués par trois locomotives. Un service voyageur circule l'été, entre Lenti et Kistolmács (32 km).

Non loin de là, la ligne de **Kaszó** relie la gare MÁV de Szentá à Kaszó-Pusztá, distant de 8 km, au milieu des bois et où se trouvait un pavillon de chasse, désormais converti en centre de vacances. Trois C50 (C17-401, 402 et 403) et une vapeur originaire de Roumanie (490.2001, ex-764 406R CFF, *Reghin* 603/1984) y circulent. Le service est limité à un aller-retour en milieu de journée, en semaine uniquement, destiné principalement à faire découvrir la nature aux résidents du centre de vacances.

A proximité également, à **Mesztegnő**, une ligne de 9 km existe toujours jusque Felsőkak. Seuls deux allers-retours sont assurés, et ce uniquement les mardis et jeudis. Trois C50 composent le parc (E04-046, C16-402 et 404).

Depuis l'été 2009, la section Szob - Nagyirtas est également à nouveau en activité, l'objectif étant a terme de créer une liaison entre Szob et Nagybörzsöny. Une locomotive à deux essieux et transmission mécanique construite par *Babelsberg*, en Allemagne de l'Est - la D04 601 - a été acquise pour l'exploitation de la nouvelle section. Elle fait partie d'une série de 5 locomotives construites pour les MÁV en 1953.

A **Csömödér** (CÂEV), à proximité de la frontière slovène, le réseau s'étend sur 109 km, dont 72 sont encore réguliè-

ment en exploitation. Il se compose en réalité de deux réseaux distincts, celui de Lenti vers Szilvágy et celui de Csömödér à Kistolmács, comportant quatre longues antennes. Une nouvelle ligne a été construite à la fin du siècle dernier pour relier les deux réseaux. C'est le dernier réseau où l'exploitation forestière joue encore un rôle prépondérant. Les trains de bois vides quittent la scierie de Csömödér au lever du jour; parfois, un dé-couché est même organisé sur le lieu d'exploitation. Le parc moteur est important : 13 C50 (401 à 410) et 5MC5, 65 et 75, la dernière Mk48.1 (une version à

PHOTO 97-66 Le 28 avril 2008, la C50 405 du CÂEV passe Kanyavar avec un train de grumes destiné à la scierie de Csömödér. Le CÂEV est le dernier réseau où l'exploitation forestière reste l'activité principale. Philippe DE GIETER.





PHOTO 97-67 Le 2 mai 2008, la Mk48 409 du Mátravasút (ex-Mk48 2034 des MÁV) traverse les vignobles à Nuylmaly-Kerteszetzi Tanszek en redescendant vers la ville de Gyöngyös avec le train 31411 en provenance de Matrafüred. Philippe DE GIETER.

Un peu plus à l'est, dans une ancienne boucle du Danube, la ligne de **Pörböly** (dépôt, scierie et correspondance avec les MÁV) à Bányafok est longue de 30 km. La ligne traverse une réserve naturelle inaccessible par d'autres moyens de transport et est encore utilisée pour le transport de bois. Le service voyageur est limité à la période estivale, mais est dense : trois allers-retours sur la totalité de la ligne et sept services partiels. Diverses variantes de C50 assurent les trains : la CDH08-401 dans son état d'origine, les CDH24-403, 405 et 407 équipées d'une transmission hydraulique, et la C50Z-404, avec transmission mécanique et un moteur de 66 kW (au lieu de 37 kW). Une vapeur roumaine (*Resita* 1125/1954, ex-*Ape Minerale* 1) rebaptisée 490.2003, complète le parc.

La région située entre la ligne Budapest-Miskolc et la frontière avec la Slovaquie est très attrayante et les montagnes couvertes de forêts ont été à l'origine de la construction de plusieurs réseaux forestiers importants. A Gyöngyös, le **Mátravasút** joue le rôle d'un petit chemin de fer de banlieue, mais uniquement les week-ends de février à septembre et l'été, avec un horaire cadencé sur la ligne vers Matrafüred (7 km), mais seulement deux allers-retours vers Lajosháza (11 km). Les quatre Mk48 (409 à 412, ex-MÁV 2034, 2035, 2005 et 2032) jouent les rôles prin-

cipaux, accompagnées par la C50-404 et la vapeur 394.057 (une 030T originaire du *Szilvásvár* *Állami Erdei Vasút*, *Mavag* 5785/1939). Cette ligne a été exploitée sur le principe de chemin de fer des Pionniers à partir de 1961. Le transport du bois a disparu en 1978 et celui de la pierre en 1980, victimes de la concurrence routière.

Une des lignes ÁEV les plus fréquentées est le **Szilvásvár Állami Erdei Vasút** (SÁEV). Les jours d'affluence, entre avril

et septembre, les fréquences sont dignes d'un RER. Pourtant, cette ligne de 5 kilomètres seulement se termine au milieu de la forêt ! Des cascades représentent un but de promenade très populaire, et aucun autre moyen de transport que le train n'est autorisé dans la forêt.

A l'origine, la ligne continuait jusque Bánkút. Les trains sont remorqués par des Mk48 (403 et 404, ex-MÁV 2007 et 2037) et la D04 602 (*Babelsberg*, 1953). Le transport de bois a été arrêté en 1967.

PHOTO 97-68 Quel que soit le temps, ce sont des voitures ouvertes qui sont utilisées par le SÁEV. La Mk48 404 (ex-Mk48 2037 des MÁV) ramène les touristes vers Szilvasvarad après leur promenade en forêt. Szalajkavölgy-Lovaspanya, le 2 mai 2008. Philippe DE GIETER.





PHOTO 97-69 Les trains du FÁEV ne circulent que les week-ends. Le 2 mai 2008, en attendant le prochain jour de circulation, la C04 406 et ses deux voitures sont garées au dépôt de Felsötarkány. Philippe DE GIETER.

Il ne reste que 5 kilomètres du réseau de **Felsötárkány** (FÁEV), entre Stimeczház et Felsötárkány. Auparavant, la ligne rejoignait le réseau MÁV à Eger. La gestion de cette courte ligne est commune avec celle du réseau voisin de Szilvásvár. Trois C50 sont aux effectifs (C04-403, 404 et 406). Depuis 1986, seules des circulations voyageurs subsistent les week-ends d'été, pour emmener les citadins dans la forêt où de nombreuses promenades sont possibles.

A Miskolc, le **Lillafüred Állami Erdei Vasutak** (LÁEV) est un des plus importants réseaux, son origine étant située dans une

grande ville. Le réseau de 26 km se compose d'une ligne principale reliant Miskolc Kilián Észak à Garadna, avec une antenne de Papírgyár à Mahóca (auparavant jusque Farkasgödör-Örvénykö). Les circulations, interrompues d'octobre à mars, se concentrent sur la relation vers Garadna, l'antenne vers Mahóca n'étant parcourue que par un aller-retour les samedis de juin à août ! Un viaduc de 64 m et deux tunnels (112 et 119 m) sont des caractéristiques remarquables de la ligne, ce genre d'ouvrage d'art étant inhabituel sur ce type de réseau généralement construit au moindre coût. Le trafic marchandises était important jusque dans les années '70 et consti-

tué de bois, de dolomie et de charbon, mais a maintenant totalement disparu, remplacé par le transport des touristes souhaitant découvrir les merveilles de la forêt. Le matériel moteur est très varié; une 040T numérotée 447.401, construite par MAVAG (7254/1954) et ayant servi sur la ligne jusqu'en 1972, seconde les deux C50 (C02-407 et 408) et les quatre Mk48 (D02-508 construite pour le LÁEV et 501, 506 et 510, ex MÁV 2027, 2010 et 2011 respectivement). La C02-203, une petite locomotive à deux essieux à transmission mécanique et développant 19kW, a été restaurée en 2007. Malgré cela, l'engin moteur le plus remarquable du LÁEV est visible ailleurs. L'autorail ABamot 2, une des deux autorails construits par GANZ en 1929 pour le LÁEV, a été réquisitionné en 1990 par les MÁV pour le Chemin de Fer des Enfants à Budapest où il circule encore régulièrement.

Plus au nord-est, à deux pas de la frontière slovaque, le réseau de Hegyközy-Bodrogközi à **Pálháza** (PÁEV) est encore long de 10 kilomètres. A l'origine, la ligne du plus

PHOTO 97-70 L'autorail ABamot 2 a été construit par Ganz en 1929 pour le LÁEV. Depuis 1990, il est utilisé par les MÁV sur le Chemin de Fer des Enfants à Budapest. Le 3 mai 2008, il assure, avec une remorque le train 31404 Széchenyihegy - Hűvösvölgy, arrivant en gare de Széppuhaszne. Philippe DE GIETER.





PHOTO 97-71 Le 2 mai 2008, l'affluence des groupes scolaires sur le LAÉV était telle que le train 31500 Miskolc - Garadna dû être assuré en double traction et dédoublé. Les C02 408 et 407 auront bien besoin de leurs 74kW pour grimper dans le massif forestier avec cette longue rame. Miskolc Dorrotya Utca. Philippe DE GIETER.

ancien chemin de fer forestier hongrois reliait Királyhelmece, Sárospatak, Sátoraljaújhely et Füzérkomlós. Cette ligne, initialement à voie de 700 mm, fut incorporée au réseau à voie étroite de Sárospatak des MÁV en 1947 (tout comme le Nyírségi Kisvasút) et converti à l'écartement de 760 mm. Un service voyageurs fut introduit en 1958 et, en 1964, la traction Diesel remplaça la vapeur, jusqu'au 29 novembre 1980 quand la décision de fermer les lignes de la région fut mise en application. L'antenne Pálháza - Rostalló fut reconstruite en 1988 et est exploitée depuis août 1989. Elle est parcourue par trois C50 (401, 402 et 403) d'avril à octobre.

Enfin, à Debrecen, dans l'est, le réseau de **Zsuzsi** (le nom Zsuzsi provient de la dénomination de la première locomotive à vapeur du réseau) bénéficie aussi d'un point de départ situé dans une grande ville, mais le parcours lui-même manque d'intérêt, la région étant dépourvue de relief et une partie de la section de ligne encore exploitée est parallèle à la

PHOTO 97-72 La D02-506 du LAÉV (ex-Mk48 2010 des MÁV) achemine la rame vide destinée au train 31500 Miskolc - Garadna vers la gare de départ à Miskolc Dorrotya Utca. Diosgyör, le 2 mai 2008. Philippe DE GIETER.

grand-route vers la Roumanie. Cette ligne, à l'origine à écartement de 950 mm, fut incorporée au réseau MÁV en 1949 et convertie en voie de 760 mm en 1960 et 1961, lors de l'arrivée de la traction Diesel. Malgré les protestations de la population, la ligne fut fermée le 31 août 1977 et le patrimoine, y compris le matériel roulant, cédé à la ville de Debrecen. Utilisée à partir de 1979 comme chemin de fer des Pionniers, elle retrouva son régime de ligne forestière en 1990 avant d'être une nouvelle fois fermée, le 1er mai 1995. Mais une association s'étant constituée pour sauver la ligne, des parcours repri-

rent dès le 13 juillet et le train circule encore aujourd'hui les week-ends d'été. La ligne avait une longueur de 65 km mais l'exploitation est maintenant limitée à la section Debrecen-Fatelep - Hármashégyalja (17 km), bien que des projets de réouverture de la ligne complète existent. Trois Mk48 ex-MÁV (2002, 2006 et 2009) y résident, ainsi que la vapeur 394 023 (MAVAG 4859/1924). Pour être complet, il faut encore signaler la présence d'un circuit ferroviaire à voie étroite dans le parc de Debrecen, où une C50 balade les voyageurs sur un circuit de 1100 m.

Philippe DE GIETER.



Histoire : le matériel ex. SNCV en Espagne



PHOTO 97-73 En gare de Candas, sur la ligne Gijon - Avilés du réseau FEVE Norte, un train composé de la motrice 3417 et de deux remorques ex. liégeoises à portes pliantes automatiques est prêt au départ. Cette motrice est l'ex. type S 10.070 du réseau de Bruxelles, ex. remorque 19124 construite par Familleureux en 1930 et transformée en motrice standard en 1933 par l'atelier SNCV de Cureghem, puis en type S en juin 1956. Après son achat par le FC de Carreño en 1966, elle fut renumérotée MBfah 14. Pierre HERBIET, 23 mai 1980.

La suppression de nombreuses lignes de la SNCV à partir des années '50 a rendu disponible un grand nombre de véhicules. Certains ont eu la chance d'échapper aux chalumeaux et ont entamé une seconde carrière en Espagne. Voici un petit historique retraçant cette seconde affectation qui dura près de 30 ans.

En 1962, le Ferrocarril de Carreño rachète d'occasion auprès de la SNCV quatre motrices du type S provenant du réseau d'Antwerpen : les 9649, 9654, 9659 et 9668. Ces véhicules reçurent les numéros MBfah 10 à 13.

Simultanément, huit remorques avec portes pliantes automatiques furent également acquises : les type S 19.577, 19.589, 19.590 et 19.591, et les "Standard" métalliques 19.584, 19.585, 19.586 et 19.587. Toutes provenaient du réseau de Liège, sauf la première originaire d'Antwerpen, et furent respectivement renumérotés RBfah 15 à 22.

Tout ce matériel fut affecté à la ligne Gijon - Avilés via Abono et Candas (longueur 27 km), située au nord-ouest de l'Espagne, dans le golfe de Gascogne, en Asturie. Généralement, les rames étaient composées d'une motrice tractant deux remorques.

Dans le port d'Antwerpen, embarquement d'une motrice à destination de Gijon. Paul DE BACKER, 28 avril 1966.

Ce matériel ayant donné satisfaction, la même compagnie acquiert en 1966 quatre motrices et six remorques supplémentaires. Il s'agit des motrices bruxelloises suivantes :

- type S n° 10.070, renumérotée MBfah 14;
- types N n° 10.425, 10.447, 41.008.

Ces trois motrices furent transformées en type S pour le réseau de Carreño, renumérotées RBfah 15, 16 et 17;

- types N démotorisées n° 10.337, 10.338, 10.339, 41.000, 41.001 et 41.002, renumérotées RBfah 23 à 28.



Le FC de Carreño disposait ainsi de huit motrices et de 14 remorques. Ce matériel permit de constituer 7 rames comprenant une motrice et deux remorques, tandis que la 8e motrice servait de réserve.

Bien que la couleur du réseau était le vert, les véhicules ex. SNCV conservèrent leur teinte crème. Les motrices furent équipées d'un second pantographe.

En 1972, trois motrices furent réformées accidentellement : la n°11 accidentée et incendiée à Regueral, et les n° 12 et 17 victimes d'une grave collision en juin 1972 entre Aboño et Perlora.

En 1972, la Ferrocarriles de Via Estrecha (FEVE) (1) acquit à son tour douze motrices type S et six remorques, toutes provenant des réseaux de Bruxelles et d'Antwerpen.

Les motrices reçurent les numéros FEVE 3401 à 3412. Il s'agissait respectivement des type S 9991, 9650, 9648, 9990, 41.005, 10.067, 9688, 10.072, 9992, 9742, 9745 et 9666.

Les remorques furent numérotées 6401 à 6406. Il s'agissait des motrices type S démotorisées 9993, 9665, 9655, 9654, 9786 et 9658.

Ce matériel fut affecté au réseau de Valencia.

(1) La FEVE, l'équivalent de notre SNCV, fut créée le 29 avril 1965 (auparavant elle s'intitulait JEFE : Jefatura de Explotacion de Ferrocarriles por el Estado). A partir de la fin des années '50, cette société a progressivement repris l'exploitation de pratiquement toutes les lignes à voie étroite espagnoles, et était subdivisée en quatre réseaux : Norte (réseau Nord), Valencia, Alicante et Mallorca (Majorque). Avant son absorption le 1er novembre 1964, le réseau de Valencia formait la Compania de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.

➤ Le 28 décembre 1972, embarquement des 12 motrices et 6 remorques acquises par la FEVE. La motrice 9745 descend dans les cales du navire. Celle-ci deviendra la 3411 des FEVE et sera détruite lors de l'accident du 9 septembre 1977 à El Grao. Auteur inconnu.

→ Au terminus d'Aviles, un train composé d'une motrice et de deux remorques attend son prochain départ pour Gijon. A cette époque, le matériel avait toujours son aspect vicinal.

Paul DE BACKER, juillet 1969.



En attente d'embarquement pour Gijon. Port d'Antwerpen, 28 avril 1966. Paul DE BACKER.



Le 1er juillet 1974, le FC de Carreño fut intégré à la FEVE (réseau FEVE Norte). Le matériel fut alors renuméroté respectivement 3413 à 3420 pour les motrices, et 6407 à 6420 pour les remorques; et repeint dans une livrée bleu clair agrémentée de bandes argentées.

Avec l'absorption du FC de Carreño, la FEVE possédait donc un effectif de 20 motrices et 20 remorques ex. SNCV. Le matériel des deux réseaux se distinguait en particulier par leurs phares doubles (FC de Carreño) ou unique (Valencia), et par le nombre de pantographes : deux sur les motrices Norte, un sur celles de Valencia (justifié sur le réseau Norte pour éviter les coupures de courant vu que la ligne aérienne n'était, à cette époque pas en très bon état, et comportait encore beaucoup de poteaux en bois et un fil "lâché" que l'on ne parvenait pas à tendre convenablement, à cause du bois qui pliait).

En outre, les anciennes boîtes à film étaient toujours présentes sur les motrices du Norte.

Les motrices accidentées MBfah 12 et 17, renumérotées FEVE 3415 et 3420, furent transférées sur le réseau de Valencia afin de servir comme magasin de pièces.

Sur le réseau de Valencia, vu la configuration de la gare principale de Puente de Madera ("pont de bois" en espagnol) ou Pont de Fusta (en catalan) établie en cul-de-sac et point d'aboutissement de quatre lignes, le matériel était accouplé de façon à former des rames triples réversibles : motrice + remorque + motrice, évi-



Croisement de deux trains en gare de Candás; une ambiance très vicinale...
Paul DE BACKER, juillet 1969.

tant ainsi les manoeuvres. La réversibilité fut obtenue très facilement : seule la motrice de tête tractionnait, tandis que celle de queue était remorquée comme véhicule, et vice-versa en sens inverse.

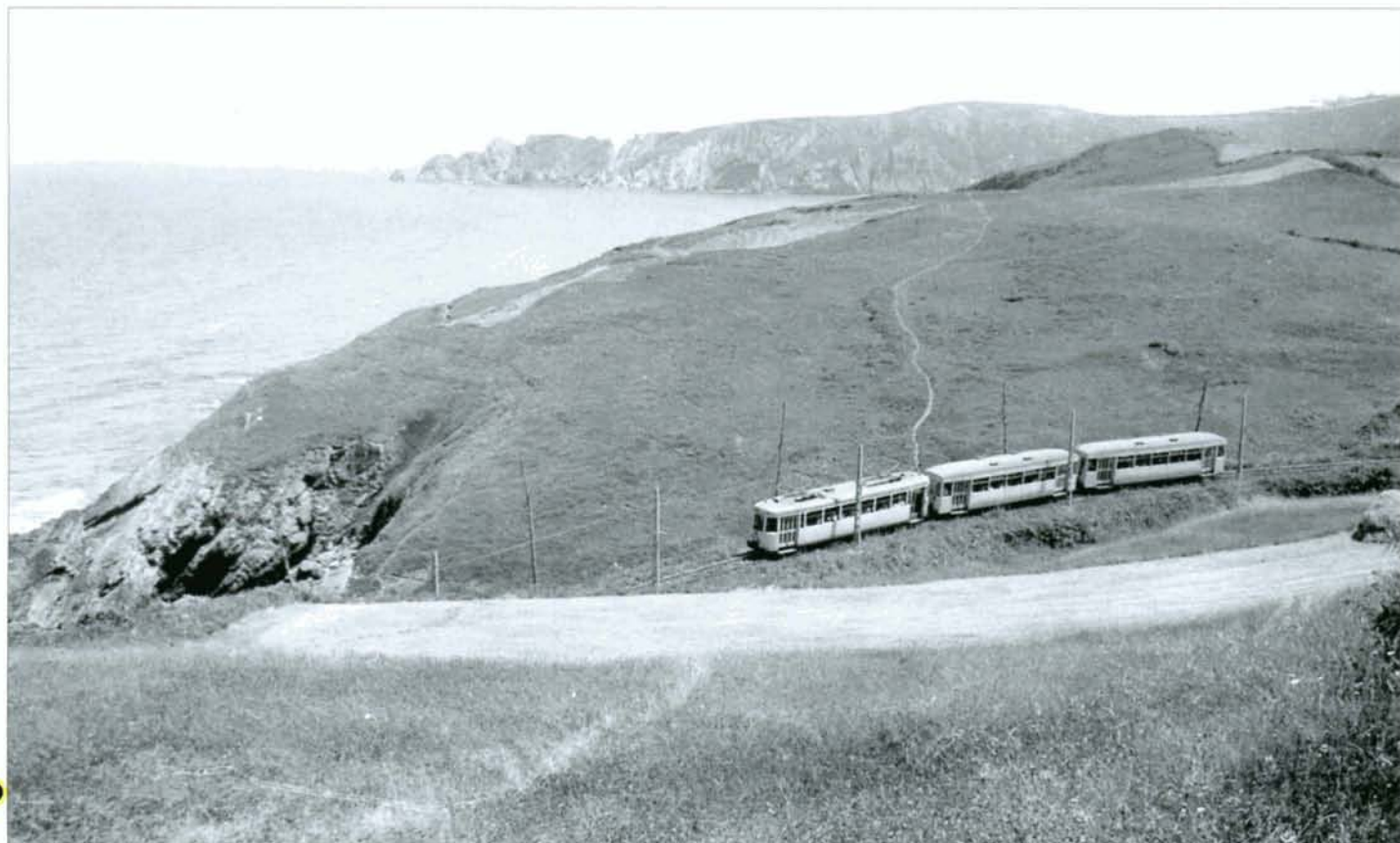
Au total, six rames furent ainsi formées et engagées au départ de Pont de Fusta vers les deux lignes établies dans la banlieue nord-ouest de la ville : Rafelbuñol et El Grao.

En 1981, à la suite de la réélectrification en 1500 V continu de la ligne Gijon - Avilès, tout le matériel ex. SNCV se trouvant encore sur le réseau Norte fut muté à Valencia. L'arrivée de ce matériel permit de

constituer deux rames supplémentaires. Le 9 septembre 1977 fut marqué par un tragique accident. La motrice 3411 entra en collision avec un train Talgo à El Grao, où la ligne RENFE et la ligne FEVE se croisent perpendiculairement à niveau. La motrice 3411 est entièrement détruite.

Il fut alors décidé de transformer les remorques 6401 à 6404 en motrices à l'aide d'organes prélevés sur les quatre motrices accidentées. Elles furent renumérotées respectivement 3420", 3411", 3414" et 3419", tandis que la motrice 3419 prit le numéro 3415". Grâce à cette opération, il fut encore possible de constituer 10 trains.

La ligne d'Avilès à Gijon longeait partiellement l'océan Atlantique, en haut des superbes falaises près de El Tranquero. Ce magnifique tronçon, très sinueux et aux rampes raides, n'existe plus : il a en effet été reconstruit avec un tunnel de 1.010 m. Paul DE BACKER, juillet 1969.



En juillet 1969, une motrice stationne en gare de Perlora, sur le réseau du Ferrocarril de Carreño, ligne de Gijón à Avilès. Paul DE BACKER.

Les remorques 6408, 6410, 6419 et 6415 prirent à ce moment les numéros 6401" à 6404". Parallèlement, les remorques 6417, 6418 et 6420 furent respectivement renumérotées 6408", 6410" et 6406" (la 6406 ayant été radiée suite à l'accident de El Grao).

En 1983, les remorques 6411, 6412, 6413, 6414 et 6416 furent retirées du service. Seules subsistaient alors les remorques 6401 à 6410.

Notons encore deux permutations de numéros entre quatre motrices :

- la 3410 devint la 3418", tandis que la 3418 prit le numéro 3410";
- la 3416 devint la 3413", tandis que la 3413 prit le numéro 3416".

La ligne Gijón - Avilès

La ligne Gijón - Avilès de 27 km de longueur fut ouverte par le Ferrocarril de Carreño en plusieurs sections de 1915 à 1923, et directement électrifiée en 600 V cc. En vue de l'utilisation de matériel unifié de la FEVE et de la prolongation de la traction électrique vers Pravia, la ligne fut réélectrifiée en 1500 V cc en 1981, entraînant la mutation du matériel vicinal vers le réseau de Valencia. C'est en 2006 que la traction électrique fut prolongée d'Avilès à Pravia et Cudillero.

En gare de Candas, croisement de deux trains aux numéros illisibles, en juillet 1969. Paul DE BACKER.





PHOTO 97-74 Après l'absorption de FC de Carreño par la FEVE, le matériel perdit sa livrée jaune vicinale pour revêtir une décoration bleue soulignée de bandes argentées. En outre, le matériel fut doté de deux feux blancs au lieu du phare central. Le 23 mai 1980, la motrice 3418 stationne au terminus d'Aviles. Il s'agit de l'ex. motrice SNCV type N 10.425 construite par l'atelier de Cureghem en juin 1950 et reconstruite en type S en 1966 pour son achat par le Ferrocarril de Carreño. Elle reçut le numéro RBfah 15 puis, après le passage à la FEVE (Norte), le numéro 3418. Au milieu des années 1980, son numéro est interverti avec la 3410, la 3418 devenant 3410" et la 3410 devenant la 3418". En mars 1986, elle ressort de modernisation, accouplée avec la remorque 6405 et la motrice 3409. Elle termina sa carrière le 31 janvier 1990. Pierre HERBIET.

PHOTO 97-75 A Candas le 23 mai 1980, arrivée d'un train composé de la motrice 3418 remorquant deux voitures. A droite, une autre motrice attend pour manoeuvrer. Les installations de la gare ont été modernisées, à comparer avec la photo du haut page 50. Pierre HERBIET.



Le réseau de Valencia

Le réseau suburbain de Valencia fut construit à partir de 1888. Il existait plusieurs compagnies : le *Ferrocarriles del Grao*, de Valencia à Turis (1893-1924); la *Sociedad Valencia de Tranvías* (1888-1917); la *Lionesa y Compania de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia*; la *Sociedad General de Tranvías* (1891); la *Sociedad de Carbones Minerale de Dos Aguas*. En 1917 fut constituée la *Compania de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia* (CTFV), société qui reprit progressivement les anciennes compagnies. En 1964, la CTFV fut reprise par la FEVE. Le réseau était composé de deux groupes indépendants : le réseau Sud comportant une ligne de 53 km avec un embranchement de 5 km; et le réseau Nord sur lequel circula le matériel vicinal, comportant quatre lignes :

- la ligne de Grao (la plage) (6 km);
- la ligne de Rafelbunol (14 km);
- la ligne de Betera (19 km);
- la ligne de Liria (29 km).

Le 1er janvier 1988, le réseau FEVE-Valencia fut régionalisé et renommé *Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana* (FGV).



PHOTO 97-76 Le 23 mai 1980, la motrice 3415 vient de quitter la gare d'Avilès en direction de Gijon. Ce véhicule fut construit en 1914 par Godarville pour le réseau d'Odessa en Russie (motrice à deux essieux). A la suite de la situation politique de l'époque, les 35 trams de ce type ne furent jamais livrés. Peu après la libération, 30 trams furent rachetés par la SNCV, mais ne furent mis en service qu'en 1926, à peine adaptés, et numérotés 9646 à 9675. La motrice 9659 qui nous intéresse fut reconstruite en 1936 en motrice à bogies (présentation Standard) et, en octobre 1956, en type S. Rachetée en 1962 par le Ferrocarril de Carreño, elle fut numérotée MBfah 12. Après le passage à la FEVE Norte le 10 juillet 1974, elle fut renumérotée 3415. Sa carrière fut arrêtée en 1972, détruite lors d'une collision frontale sur le Carreño. Malgré qu'elle ne fut pas réparée, elle fut renumérotée 3415 par la FEVE et transférée à Valencia où elle servit de banque d'organes jusqu'en 1980, puis abandonnée. A noter que les 5 autres motrices Odessa furent rachetées en 1921 par le Ferrocarril de Carreño et numérotés MAB1 à 5. Les 1 à 3 furent mises en service en 1921 et radiées en 1966; les 4 et 5 furent d'abord gardées en réserve, puis mises en service en 1954 et 1955, et restèrent en activité jusqu'à la reprise par la FEVE.

Pierre HERBIET.

PHOTO 97-77 Encore la motrice 3418, photographiée devant le dépôt de Candás, sur le réseau FEVE Norte, le 23 mai 1980. Toutes les motrices acquises par le Ferrocarril de Carreño (puis FEVE Norte) possédaient deux pantographes, ainsi que comme nous l'avons déjà mentionné, deux feux blancs, alors que celles acquises par la FEVE pour le réseau de Valencia n'étaient pourvues que d'un seul pantographe et d'un phare central. Pierre HERBIET.





PHOTO 97-78 Le 20 mai 1980, deux motrices encadrant une remorque stationnent à la gare terminale de Puente de Madera (Pont de Fusta) à Valencia. A l'avant, la motrice 3401, qui a conservé son phare central vicinal comme toutes les motrices acquises originellement par la FEVE pour le réseau de Valencia. L'origine de cette motrice est la suivante : construite en 1930 par La Dyle et Bacalan en tant que remorque Standard n° 19.133; reconstruite en motrice Standard en 1932 et renumérotée 9991, puis en type S en janvier 1957. Elle fut acquise en 1972 par la Ferrocarriles de Via Estrache (FVE) et numérotée 3401; elle ressortit de modernisation en janvier 1986, accouplée à la remorque 6401 et la motrice 3402. Elle fut radiée avec le reste de la série le 31 janvier 1990. Pierre HERBIET.

PHOTO 97-79 Le même jour, une composition identique menée par la motrice 3402 vient de quitter la gare de El Grao et se dirige vers Pont de Fusta. Elle fut construite en 1914 par Godarville pour le réseau russe d'Odessa (motrice à deux essieux - voir photo 3415 page précédente), reprise par la SNCV et numérotée 9650, transformée en type S en mars 1954. En 1972, elle passe à la FEVE, réseau de Valencia, et reçoit le numéro 3402. Elle ressortit de modernisation simultanément avec la 3401 et la remorque 6401 en janvier 1986. Pierre HERBIET.





PHOTO 97-81 NB ↑ - PHOTO 97-82 NB ↓ Ces deux photos ont été prises à l'heure de pointe dans la gare de Puente de Madera (Pont de Fusta) à Valencia, le 20 mai 1980. Située près du centre, cette gare était de loin la plus animée. La fréquence des trains est de l'ordre d'un départ toutes les 3 à 4 minutes ! Ci-dessus, la motrice 3404 accompagnée d'une remorque et d'une seconde motrice, attend son prochain service. La 3404 débuta sa vie à la SNCV en tant que remorque Standard n° 10.132, construite en 1930 par La Dyle et Bacalan. Elle fut transférée en motrice en 1932, puis reconstruite entre 1953 et 1958 en motrice type S, n° 9990. Elle fut acquise en 1972 par la FEVE pour le réseau de Valencia. Elle sortit de modernisation en avril 1984, accouplée à la remorque 6402 et à la motrice 3403. Ci-dessous, un beau parallèle entre trois rames composées de matériel ex. SNCV prêtes au départ. De gauche à droite, les motrices 3411, 3407 et 3404. La motrice 3411 est en réalité la remorque 6402 des FEVE, remotorisée après 1978 et renumérotée 3411" (la 3411 d'origine fut détruite lors de l'accident de El Grao le 9 septembre 1977). Ce véhicule fut construit en 1914 par Godarville comme motrice à deux essieux. Il fut reconstruit à deux reprises : entre 1932 et 1936 en motrice type Odessa, et entre 1953 et 1958 en motrice type S n° 9665. Après démotorisation, il fut acquis par la FEVE en 1972, où il reçut le numéro 6402, puis 3411" après remotorisation. En mai 1986, il ressort de modernisation, accouplé à la remorque 6406 et à la motrice 3412. Pierre HERBIET.



En 1985 et 1986, les dix rames subirent une modernisation réalisée par la firme MACOSA à Valencia :

- cabine de conduite modernisée munie d'un nouveau pupitre de conduite;
- suppression du second poste de conduite sur les motrices qui en étaient pourvues;
- installations d'un dispositif d'homme-mort;
- mise en place de nouvelles portes métalliques, avec un dispositif de contrôle de leur fermeture;
- rénovation des sièges (en fait, ils ont simplement été repeints en rouge, poignées comprises !);
- nouveaux panneaux sur les parois intérieures;
- modification du dispositif de freinage;
- suppression des boyaux d'accouplement d'air aux deux extrémités de la rame;
- renforcement de la caisse par l'ajout de montants aux encadrements de fenêtres;
- retôlage de la carrosserie;
- placement de nouveaux phares;
- nouvelle décoration blanche agrémentée d'une large bande rouge sous les fenêtres, et en bas de caisse à hauteur du plancher, bogies et bas de caisse en gris.

Voici la date de sortie des 10 rames :

3401 + 6401 + 3402 : 01-1986



Arrivée à la gare terminale Puente de Madera (Pont de Fusta) à Valencia en 1987, d'une rame modernisée. Collection Felipe ARANDA.

3403 + 6402 + 3404 : 04-1986
3405 + 6403 + 3406 : 06-1986
3407 + 6404 + 3408 : 12-1985
3409 + 6405 + 3410 : 03-1986
3411 + 6406 + 3412 : 05-1986
3413 + 6407 + 3414 : 06-1986
3415 + 6408 + 3416 : 11-1985
3417 + 6409 + 3418 : 09-1985
3419 + 6410 + 3420 : 01-1986

Le 1er janvier 1988, le réseau FEVE-Valencia fut régionalisé et renommé *Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana* (FGV).

Le 31 janvier 1990, la ligne de Grao à

Ademuz fut fermée au trafic en vue de sa reconversion en ligne de tram (mise en service en 1994). Cette opération entraîna le retrait en bloc de tout le matériel ex. SNCV.

Qu'est devenu ce matériel ?

Deux motrices ex-SNCV circulent encore actuellement : la 3418, en livrée crème "SNCV" avec matricule SNCV 9742 au *Museo Vasco del Ferrocarril* à Azpeitia, et la 3403, transformée en remorque, pour circuler avec l'autorail Billiard 2116 de l'*Asociación de Amigos del Ferrocarril*

La rame 3403 + 6402 + 3404, modernisée en avril 1986, est photographiée en gare de Rafelbunol le 13 août 1986. Le personnel ferroviaire appelait familièrement le matériel vicinal "Los Fabiolos", clin d'oeil à la Reine Fabiola. Toujours à Valencia, au fil du temps et par les amateurs, le matériel ex. SNCV fut désigné par le vocable "Los Belgas" ou "Los Belgues" en catalan. Photo FEVE.



de Bilbao.

Les 3401, 3404 et 6408 sont conservées par le FGV dans l'ancien dépôt de Torrent en prévision d'un hypothétique musée; la composition 3405-6403-3406 est en monument, en piteux état, à Ribarroja, et la 3416 est en monument à Picassent.

Seules les motrices 3410, 3411, 3413, 3414, 3418 et 3419 et les remorques 6406 et 6409 ont été démolies, le reste a été acquis par des particuliers dont les projets sont restés sans suite.

Le PFT tient à remercier Paul DE BACKER pour son aide apportée à la rédaction de cet article.



PHOTO 97-83 NB ↑

La FEVE (réseaux Norte et Valencia) possédait plusieurs "boîtes à sel" à deux essieux assez remarquables. Le 23 mai 1980, à Gijón, la locomotive n°1 manœuvre un convoi composé de deux remorques Standard. Cette machine, ainsi qu'une seconde numérotée 2, ont été bricolées vers 1930 au départ d'éléments récupérés de motrices du type Odessa construites en Belgique par Godarville pour la Russie, mais non livrées suite à l'embargo décrété consécutivement à la révolution russe de 1917. Pierre HERBIET.

↓ La motrice type S n° 9742 se trouve aujourd'hui exposée au musée basque d'Azpeitia. Elle est en état de marche et peut circuler sur une centaine de mètres devant le musée. Il s'agit de la motrice FEVE 3418", ex. FEVE 3410 (jusqu'en 1985), ex. SNCV type S 9742, ex. remorque 19.134, La Dyle 1930. Paul DE BACKER, août 1999.

↑ Depuis 1992, une rame typique composée de deux motrices encadrant une remorque est placée en monument dans le parc municipal Maldonado de Ribarroja. Il s'agit des véhicules suivants : motrice 3405 (ex. SNCV type S 41005 construite par l'atelier de Cureghem en 1954, vendue en 1972 à la FEVE Valencia), remorque 6403" (ex. FEVE Valencia 6419, ex. FEVE Norte 6419, ex. FC. de Carreño RBfah 27, ex. SNCV type N 41001 construite par l'atelier de Cureghem en septembre 1953) et la motrice 3406 (ex. SNCV type S 10067 vendue à la FEVE Valencia en 1972, ex. motrice Standard, ex. remorque Standard 19148 construite par La Hestre en avril 1957). Paul DE BACKER.





PHOTO 97-84 ↑ - PHOTO 97-85 ↓ En dehors du matériel vicinal, les FEVE possédaient une multitude d'automotrices remarquables. Sur le réseau de Valencia, des motrices datant de l'époque de l'électrification sont restées en service jusque dans les années 1980. En 1940 furent mises en service 10 motrices (n° 51 à 60) provenant de la reconstruction d'anciennes motrices datant de 1923. Construites par Construcciones Devis, elles possédaient un équipement General Electric, des bogies Brill, et 4 moteurs de traction de 50 CV. Ci-dessus, arrivée à El Grao le la motrice n° 53. Ci-dessous, une autre motrice General Electric serpente dans un faubourg assez misérable à proximité du terminus de El Grao. Photos Pierre HERBIET, 20 mai 1980.





PHOTO 97-86

Le 20 mai 1980, en gare de Puente de Madera (Pont de Fusta) à Valencia, la «boîte à sel» n° 4 attend le départ en tête d'une rame composée de véhicules hétéroclites d'une autre époque. Cet engin a été construit par Berliet en France en 1920. Cette grande gare en impasse était édifée sur la rive nord du Rio Turia. Tout le site a été rasé en 1990 et réaménagé en sorte de grande place piétonnière où ont été aménagés des trottoirs, quais et aubettes où passent aujourd'hui les trams de la nouvelle ligne 4 mise en service en 1993.

Pierre HERBIET.

PHOTO 97-87 → Les dix motrices de la série 500 (FEVE 501 à 510) furent construites de 1927 à 1929 par WUMAG et Siemens en Allemagne, pour la ligne portugaise de Vale do Lima. En 1942, elles furent offertes par la Direction des chemins de fer portugais au tramways de Valencia. On remarquera la présence d'un pantographe et d'un archet de secours, lequel est également présent sur les autres motrices. Notre photo montre une motrice de la série 500 à son arrivée à El Grao en mai 1980.



PHOTO 97-88 ↓ La motrice n° 5 (ex. 505) est de la même série que celle ci-contre, mais modernisée et repeinte dans la nouvelle livrée de la FEVE. Le 20 mai 1980, elle était à l'arrêt dans la gare d'El Grao. Elle est conservée au Museo Vasco del Ferrocarril à Azpeitia.

Pierre HERBIET.



BRU. Q.L. / L.W. - BRU.-LUXEMB.

Hier...



Ces 20 dernières années, la gare de Bruxelles-Quartier-Léopold (rebaptisée Bruxelles-Luxembourg depuis le 28 mai 2000) ainsi que tout le quartier aux alentours, ont subi une profonde métamorphose liée au développement du quartier général de la Commission Européenne. Une dalle de béton et des buildings recouvrent aujourd'hui les voies. A l'extérieur, seule la façade de la gare a été conservée, perdue au milieu des immeubles modernes. La ligne Bruxelles-Quartier-Léopold - La Hulpe fut inaugurée le 12 août 1854 par la Grande Compagnie du Luxembourg (GCL). Dessinée par Gustave Saintenoy, la gare de Bruxelles-Quartier-Léopold fut érigée en 1854-1855. Il fallut attendre le 24 novembre 1866 pour qu'elle soit raccordée au réseau de l'Etat vers Bruxelles-Nord et Schaerbeek. Le document ci-dessus montre la gare vue en direction de Bruxelles-Nord. La 29.199 attend le départ vers Namur. Ci-dessous, le même endroit aujourd'hui... Auteur inconnu, collection Bruno DEDONCKER / PFT.

Aujourd'hui

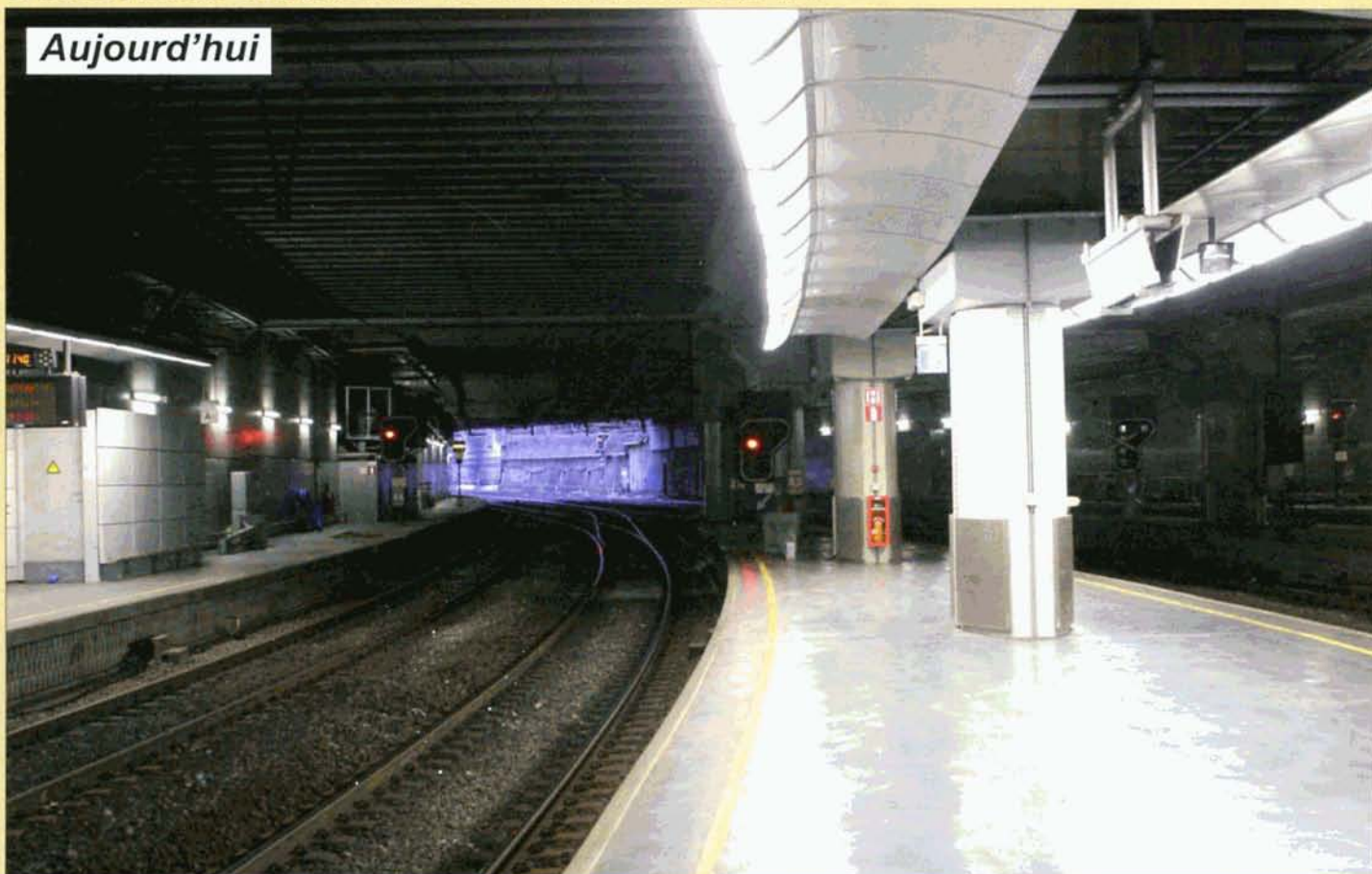


Hier...



En 1873, la GCL fut intégrée dans le réseau de l'Etat. A l'origine, les installations de la gare étaient très importantes, avec une dizaine de voies à quai, un faisceau de garage des trains de voyageurs, un important faisceau de marchandises, un dépôt de locomotives et l'atelier central du GCL. Aujourd'hui, il ne subsiste plus que 6 voies à quai, occupant pratiquement leur emplacement initial. La photo ci-dessus a été prise en direction de Namur le 23 décembre 1958, au moment de l'entrée en gare d'un train électrique du Bruxelles-Tervuren (BT). Ce chemin de fer qui circulait sur la voie de droite, sera supprimé 8 jours plus tard. Ci-dessous, le même site aujourd'hui... Collection Bruno DEDONCKER / PFT.

Aujourd'hui



il y a 50 ans ...



PHOTO BD-9701 C'est en 1960 que La Brugeoise et Nivelles livra à la SNCB les 40 nouvelles voitures-couchettes du type I3. La première voiture fut réceptionnée le 2 juin 1960, les dernières le 8 décembre 1960. A quelques détails près, ces véhicules étaient identiques aux voitures-couchettes françaises du type B9c9 de la SNCF. Elles disposaient de 9 compartiments à 6 couchettes. Les I3 portaient les numéros SNCB 14001 à 14040 et UIC 51 88 59 80 301 à 340. Réformées dans les années nonante, il ne subsiste plus qu'une seule voiture en Belgique : l'ex. 14012, utilisée dans un train-dortoir d'Infrabel sous le numéro 00224 (voir page 25). Certaines ont été acquises par des réseaux africains : 10 aux Maroc et 4 en Mauritanie. Cette photo montre la 14003 photographiée à Schaerbeek le 29 mai 1960. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

PHOTO BD-9702 En 1960, débuta la mise en service des 25 locomotives de manœuvres du type 232, future série 92. Construites par La Brugeoise et Nivelles à Nivelles, elles étaient équipées d'un moteur Diesel SEM identique à celui équipant les autorails types 602-603 de 1955 (séries 42-43). La première machine fut livrée le 27 juin 1960. Voici une vue de la 232.003 réalisée lors de sa réception à l'atelier de Schaerbeek, le 8 août 1960. Voir également notre EN LIGNES hors série n° 4 consacré aux 232/92, toujours disponible. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT ©.

il y a 50 ans ...



il y a 30 ans...



PHOTO 97-89 Le 5 juin 1980, la caténaire a cédé lors du passage d'un train à la sortie de la gare d'Ottignies en direction de Namur, entraînant de graves dégâts à l'automotrice 509. A la suite du non déclenchement du disjoncteur principal, le transformateur de la sous-station d'alimentation d'Ottignies ainsi que les câbles souterrains reliant la sous-station à la caténaire prirent feu. En conséquence, jusqu'au 26 juin, l'alimentation des caténaires dû se faire à l'aide des sous-stations encadrantes de Bruxelles-Nord, Namur et Leuven. La circulation des trains électriques fut soumise à des restrictions (interdiction de shunter, abaissement des pantos obligatoire à hauteur des postes de sectionnement, détournement des trains de marchandises lourds, interdiction de circulation des locomotives de la série 20 aux heures de pointe). Les trains lourds furent en outre allégés par des 52, 53 ou 54 de Ronet. Ce fut ainsi le cas pour le train 13291 "Freccia del Sole", remorqué le 13 juin par la 2614 au lieu d'une 20, et allégé par la 5303 entre Bruxelles-Midi et Namur. Passage du train en gare de Bruxelles-Nord. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 97-90 Tout au long de l'année 1985, la SNCB fête le 150e anniversaire de l'arrivée du rail en Belgique. Le 5 mai, soit 150 ans jour pour jour après la marche du premier train entre Bruxelles et Mechelen, la 12.004 remorqua sur le même trajet un train commémoratif à bord duquel avait pris place sa Majesté le roi Baudouin. Ce document montre le retour à vide du train vers le faisceau de garage de Schaerbeek, photographié à son passage à proximité de l'atelier de traction Diesel de Schaerbeek. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 25 ans...



Les couleurs et les numérotations des wagons après la Seconde Guerre mondiale

Suite du numéro 96

2. Les commandes de wagons neufs en 1945

Après la Seconde Guerre mondiale, il ne restait plus que 40.318 wagons utilisables immédiatement, alors que le parc comportait un total de 105.027 wagons SNCB et Nord-Belge en mai 1940. Le retour de wagons SNCB retrouvés sur les autres réseaux à l'étranger dura plus de 10 ans, et se termina avec une perte de 19.000 wagons, dont 4.000 par fait de guerre. La SNCB n'avait plus que 53.700 wagons, ce qui n'était pas suffisant pour répondre à la demande de transport de marchandises, en augmentation constante.

6.000 wagons neufs furent commandés au Canada en 1945 et livrés en 1946, dont 1.800 wagons couverts, 3.300 wagons tombereaux et 900 wagons plats. D'autres commandes suivirent dans l'industrie belge (10.000 wagons). Au total, 7 types de wagons furent commandés :

- wagons tombereaux types 1232 (canadiens) et type 1214B;
- wagons fermés types 2211a et b, 2212 et 2231 (canadiens);
- wagons plats type 3202B (canadiens);
- fourgons marchandises 4012b (les seuls à ne pas avoir été repeints immédiatement en rouge/brun lors de la renumérotation de 1956, du moins pour ceux renumérotés au début. Cela se fit plus tard, au fur et à mesure que leur vigie fut supprimée).

Pour remettre les chemins de fer en route immédiatement, bon nombre de wagons existants furent transformés pour répondre à la demande en transports spécialisés.

De nouveaux wagons furent construits à partir d'anciens châssis de matériel désaffecté.



3.300 wagons tombereaux du type 1214d furent livrés par l'industrie belge à partir de 1946, numérotés 420.000 à 423.499, puis 2.265.000 à 2.268.499 en 1956. Le wagon N°420.329 est photographié à Poeldijk (NL) le 5 mai 1955. Collection Charles OCSINBERG.

3. Les achats de 1952 à 1957

En 1952, 250 wagons plats de 12 m de longueur utile furent transformés à partir de wagons fermés de 6 m. Aucune mention n'est faite dans les annuaires statistiques concernant l'origine de ces wagons. Des wagons ex. Etat Belge, tels les tombereaux 1212d (plus tard 1212D) déjà hors service, peuvent avoir servi à cet effet, mais rien n'est sûr puisque non noté sur papier; ainsi que probablement des wagons ex. Nord-Belge n° 901 à 926 construits entre 1885 et 1903, qui étaient inscrits dans les



Wagon fermé livré par l'industrie belge, à raison de 5.000 unités, numéros 455.000 à 459.999. En 1956, ils sont renumérotés 4.422.000 à 4.427.499. Ici, le wagon 459.411 fourni par Saint-Eloi à Enghien. Collection Guy BRICMAN.



900 wagons plats canadiens furent livrés à partir de 1946 comme type 3202B, numéros 480.000 à 480.899. En 1956, ils furent renumérotés 6.625.000 à 899 (wagons non freinés) et 7.725.000 à 899 (wagons freinés). Entre 1956 et 1964, ils furent reclassés dans le type 3232. Cette photo montre le wagon 7.725.240 (type 3232). Photo SNCB.

listes de l'atelier de Gentbrugge et ne servaient plus à rien à cause de leur petite taille. Aucun schéma de ces wagons de 12 mètres n'a pu être trouvé parmi les dessins de la SNCB.

En 1954, la SNCB fut d'accord pour la reprise à l'"Administration des Domaines" de 72 wagons couverts de type allemand à caisse en bois, construits en 1943-1944. Il s'agit probablement de wagons ex. DR type "Bremen" Gmhs et Ghs, dont il a déjà été question dans le *EN LIGNES 91* pages 60-63. Douze de ces véhicules furent remis en 1946 aux CFL lors de sa constitution. Assez curieusement, nous n'avons aucune photo de ces wagons avec un numéro SNCB à 6 chiffres, ce qui nous fait penser que ces wagons ont peut-être été échangés contre du matériel belge.

La SNCB racheta encore 8 wagons de construction allemande de 1941. Peut-être s'agit-il de wagons du type "Dresden" dont la construction de différents modèles s'est étalée de 1914 à 1942. Hélas, peu d'informations (en fait aucune) concernant ces véhicules ne sont reprises dans l'annuaire statistique de 1954 et l'on ne peut affirmer avec certitude de quel type de "Dresden" il s'agit. Malgré tout, nous publions ci-après une photo du Giths SNCB 280.114.

Toujours en 1954, la SNCB envisagea l'achat à Monsieur André de Bruxelles, de 700 wagons fermés provenant de la récupération de matériel DR par la SNCF. C'était un mélange de toutes



Photo du wagon ex. DR type "Dresden" à portes pliantes à chaque extrémité, n° SNCB 280.114. Il y avait plusieurs modèles de ces wagons : sans portes sur les abouts, à portes d'about, à portes n'allant que jusqu'au début de l'arrondi de la toiture, et comme celui de la photo, à portes pliantes. Les wagons munis d'une guérite serre-frein n'avaient qu'une seule porte à une extrémité. Collection Charles OCSINBERG.

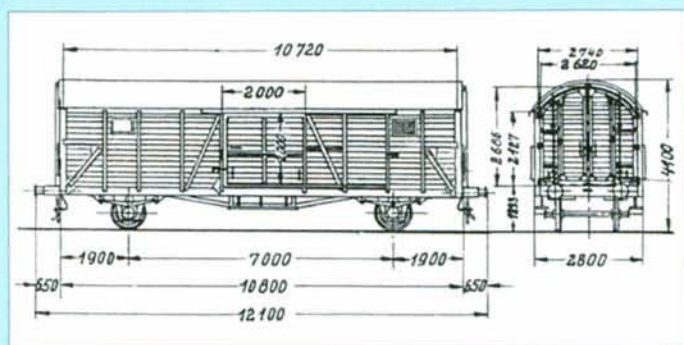


Schéma du wagon DR type "Dresden". Nous connaissons d'après les photos au moins trois variantes de "Dresden".

sortes de wagons. Le prix demandé était de 24.000 francs la pièce. En 1955, le prix fut augmenté de 10% et la SNCB reprit alors le matériel avant une nouvelle augmentation des prix.

Dans les listes journalières de renumérotation de 1956, l'Atelier Central de Gentbrugge a spécialement spécifié 33 wagons couverts ayant un empattement de 7 m et les tares bien spécifiques pour les fourgons Pwgs-43. Aussi, la SNCB obtint à nouveau 33 wagons "Bremen" à partir de la transformation de fourgons Pwgs-43. Ils formèrent ensemble avec tous les autres wagons que la SNCB possédait déjà, le type 2021 avec les numéros 4.415.000 à 4.418.000. Il y a peut-être eu encore plus de ces wagons vu qu'il y a des trous dans la numérotation. Ils ont peut-être été numérotés dans d'autres ateliers.



En 1956, la SNCB racheta à la firme *Everaert* un maximum de 500 wagons fermés d'une tare moyenne de 10 tonnes. Il s'agit probablement d'un mélange de type "Oppeln" Ghs et Gehs, de wagons du modèle "G10" en tous genres, et "Kassel" ressemblant fort aux "Oppeln". Ils formèrent avec les autres la série 3.315.000 à 3.318.999 et 4.415.000 à 4.418.999 type 2021, puis en 1964 la série UIC 20/21 88 112 1 000 à 4 999.

La SNCB acquit encore un maximum de 50 wagons fermés de

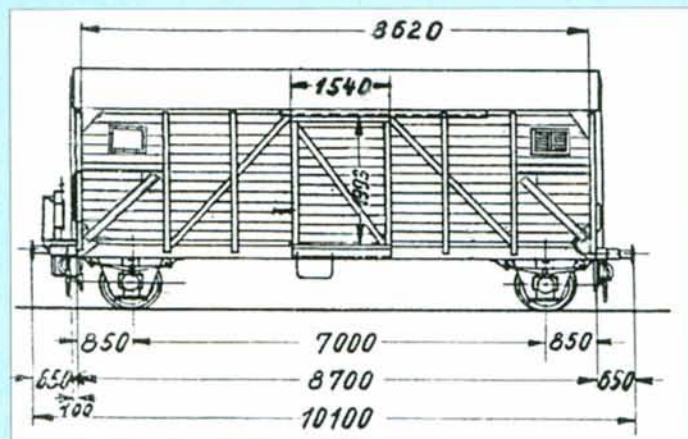


Schéma du wagon fermé type "Bremen" Gmhs, SNCB série 3.315.000 à 3.318.999 et 4.415.000 à 4.418.999.



Modèle courant de wagons DR : les types "Bremen", SNCB type 2021 dont nous avons déjà traité dans le EN LIGNES 91. Il s'agit du wagon SNCB 4.416.925, ex. SNCF 9.180.498, ex. DR Pwgs-43. La SNCB racheta 33 de ces Pwgs-43 à la SNCF en 1955. Collection Charles OCSINBERG.

grande capacité (70 à 80 m³) d'une tare moyenne de 14 tonnes, tous d'origine SNCF (récupération de matériel DR), probablement des "Dresden".

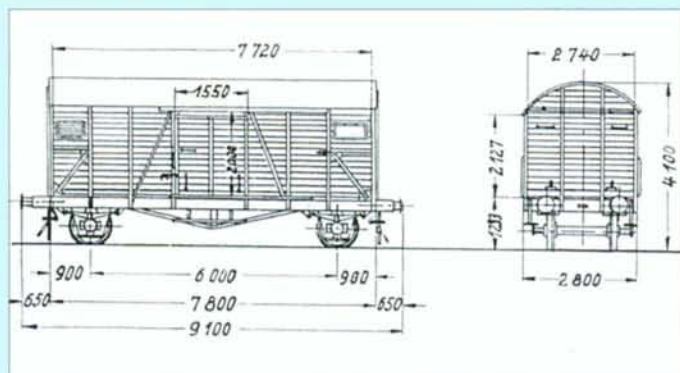
Toujours en 1956, la SNCB racheta à Monsieur Lavendomme de La Louvière une série de 5 wagons tombereaux de 25 tonnes et de cinq wagons fermés de grande capacité avec nouvelle caisse en bois.

← Encore un des wagons repris en 1955. Il s'agit du type 2021 SNCB numéro 3.315.747, ex. SNCF 7.497.146. Les aérations et les renforts en Z sont des transformations SNCB. Il est impossible de mettre un type DR sur ce wagon. Il y en avait au moins 17 différents à la SNCB, à quelques détails près. Après transformation par la SNCB, ils se ressemblaient tous. Dans les années trente, la DR apporta la même modification sur tous les wagons de type G10 des districts d'utilisation de Kassel, München et Karlsruhe. Grâce à ces renforts, la capacité de chargement passa de 15,75 à 17,5 t. Ces mêmes renforts furent également placés sur quelques wagons d'autres types. En Belgique, tous les wagons ex. allemands bénéficièrent du placement de ces renforts. Collection Ch. OCSINBERG.

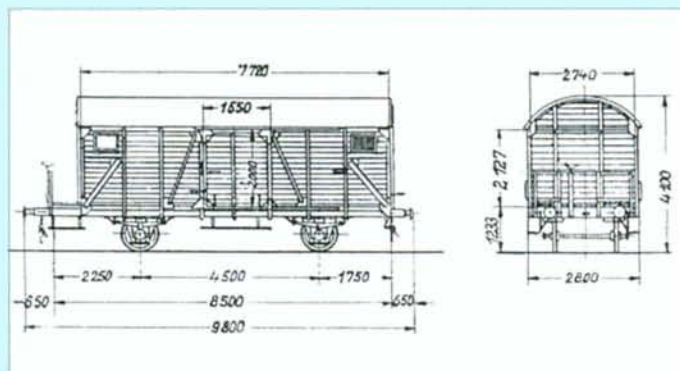
PORTRAIT

En 1957, la SNCB procéda au rachat à la SNCF de 203 wagons de réemploi destinés à être transformés en wagons tombeaux. Ces wagons avaient une tare moyenne de 10 tonnes. Il s'agit probablement de wagons fermés des types dont nous avons traité plus haut (des "G", "Oppeln", etc.).

La SNCB reprit encore à la firme *Everaert* une série de 250 wagons (non définis dans l'annuaire des statistiques), lesquels provenaient de la récupération de wagons DR par la SNCF. Nous ne pouvons donner aucun type à ces véhicules.



Plan du wagon type Ghs "Oppeln", série 257.000 à 290.000 SNCB, type 2021.



Plan du wagon type G "Kassel" avec frein à main, produit de 1937 à 1938.

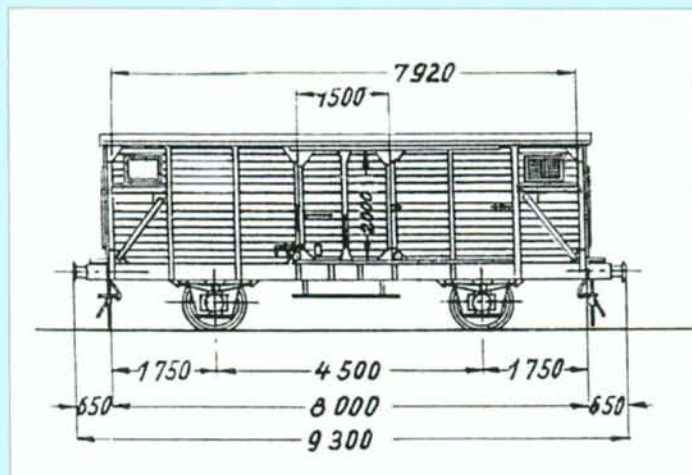
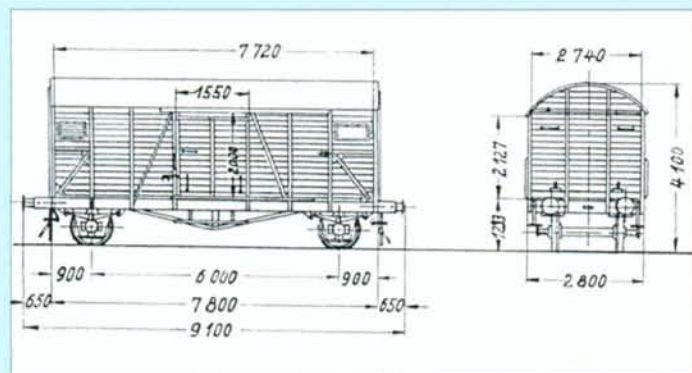
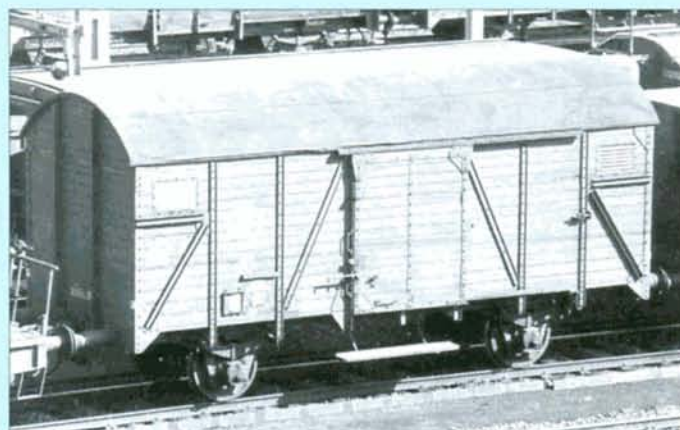


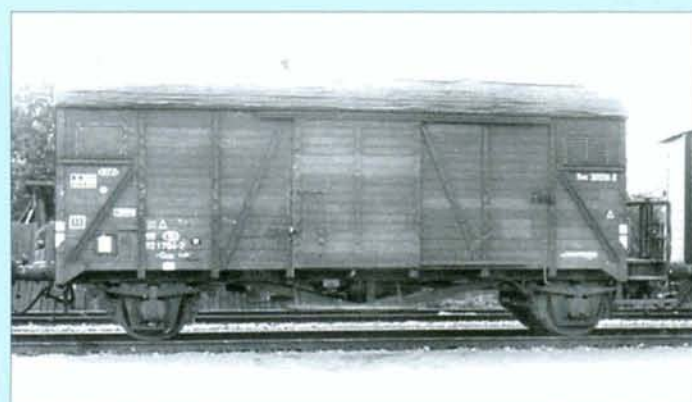
Schéma du wagon fermé type G "München-Kassel", construit entre 1918 et 1927.



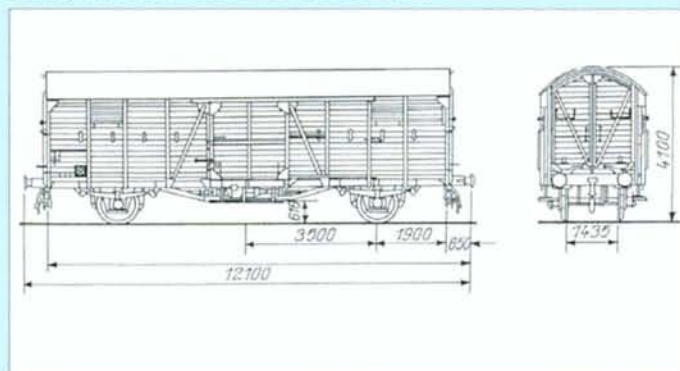
Plan du wagon type Ghs "Oppeln".



Le wagon fermé type G "Kassel" de la DR, dont la caisse ressemble tout à fait à celle des "Oppeln". Il n'a toutefois pas le renfort en pointe sous le châssis. Le wagon a été construit à 8263 exemplaires de 1927 à 1928 pour la DR. Le wagon SNCB 3.317.721, ex. SNCF 7.444.602, a été photographié à Luxembourg en 1963. Jean-Pierre STEFFEN.



Le modèle "Oppeln" de la DR, Ghs et Gehs, reconnaissables aux renforts en pointe sous le châssis. Pas moins de 28.077 furent construits pour la DR de 1938 à 1945. La SNCB reprit un bon nombre de ces wagons à la SNCF. Ce document montre le Gklm SNCB 20 88 112 1 784-2 à Luxembourg en 1972. Jean-Pierre STEFFEN.



Plan du wagon type "Dresden", type Glt n° SNCB 1.040.000 à 1.040.499.

Nées en Belgique

Congo Belge : OTRACO 030T n° 93

En 1945 et 1946, *Energie* livra à l'OTRACO (Office des Transports Coloniaux) cinq locomotives-tenders à 3 essieux (030T) à voie de 1,067 m, numérotées OTRACO 89 à 93 (numéros de construction : 361 et 392 à 395). Ces machines font partie des 50 machines du type KDL7 (Krieg Damflokotieve 7) commandées de force durant la guerre par les Allemands, mais écoulées après la guerre, de 1945 à 1953 dans divers pays, dont le Congo. Elles furent mises en service sur le Matadi - Léopoldville (compagnie reprise par l'OTRACO le 1er juin 1936).

BD-9703 Notre photo montre la locomotive 93 chez *Energie* à Marcinelle, prête pour son départ vers le Congo (*Energie* 361/1945).

Photo *Energie*, collection PFT ©.



FRANCE : Paris-Orléans 230 n° 1709

En 1897, la compagnie française du *Paris-Orléans* (PO) commanda à l'industrie belge une série de 25 *Ten Wheel* (2-3-0), compound. Les 10 premières, numérotées 1701 à 1710, furent construites par *Tubize* en 1898 (numéros de construction 1178 à 1187); les 9 suivantes, les 1711 à 1719, furent livrées en 1898 par *Saint-Léonard* (numéros de construction 1173 à 1181); les 6 dernières, les 1720 à 1725, furent assemblées par les *Forges, Usines et Fonderies* d'Haine-Saint-Pierre en 1899 (numéros de construction 632 à 637). Elles étaient toutes réformées avant la création de la SNCF en 1938.

