

Hg. poches pour transport de fonte

20 88 0751000-014 Uah *T.6701FO *
P Esperance Longdoz puis Cockerill
Gare d'attache Seraing
puis Cockerill Sambre Chertal

puis
84 88 7571000-014 Zaa T.6701FO
P SA Cockerill NV, Chertal
Station de dépôt: Chertal

20 88 0751050-052 Uah
P Aciéries et Minières de la Sambre
puis
Forges de Thy Marcinelle-Monceau
Gare d'attache Marchienne-Zone

puis
84 88 7571050-052 Zaa
P SA Cockerill NV, Chertal

Date de mise en service 1963-66,1974
Constructeurs Demag Jünkerath, Germany
Limites de charge A B C

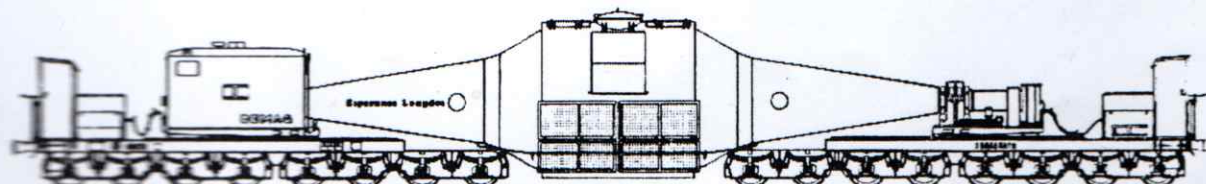
140t
Capacité de chargement 140/150t
Tare env.190.0t
Longueur totale 31.65m
écart bogies 17.93-18.10m
écart d'1 bogie 6.10m
Frein O-G 2 freins à vis
Boîtes d'essieux à rouleaux
Nombre d'essieux 16
Rayon courbe R 75m
Vit. 40-50 Km/h

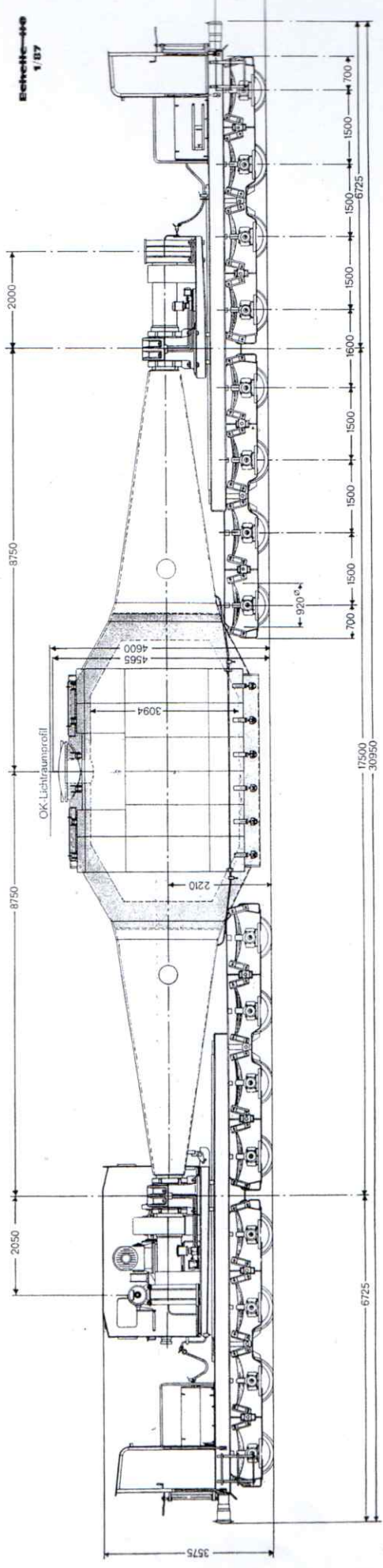
équipés pour l'attelage automatique

* Les 8 premiers exemplaires livrés et mis en service
pour Esperance Longdoz furent immatriculés à partir
du no 500771

Les poches permutent de nombreuses fois
lors des entretiens

Poches actuelles Cockerill nos 1à14, 18à20
7571050-51 = T.6704FO 7571052 = T.6705FO





Zeichnung
1/107

Tare de l'engin : 140 t
 Poids du revêtement réfractaire : 50 t
 Capacité de chargement : 140/150 t
 Vitesse limite autorisée : 40 km/h.

Poids total en charge : 340 t
 Nombre d'essieux : 16
 Charge maximum par essieu : 21 t

**Wagon pour le transport de la Fonte en Fusion
 construit par la firme DEMAG
 pour les usines sidérurgiques belges "Esperance Longdoz"**

M.A. 23-33

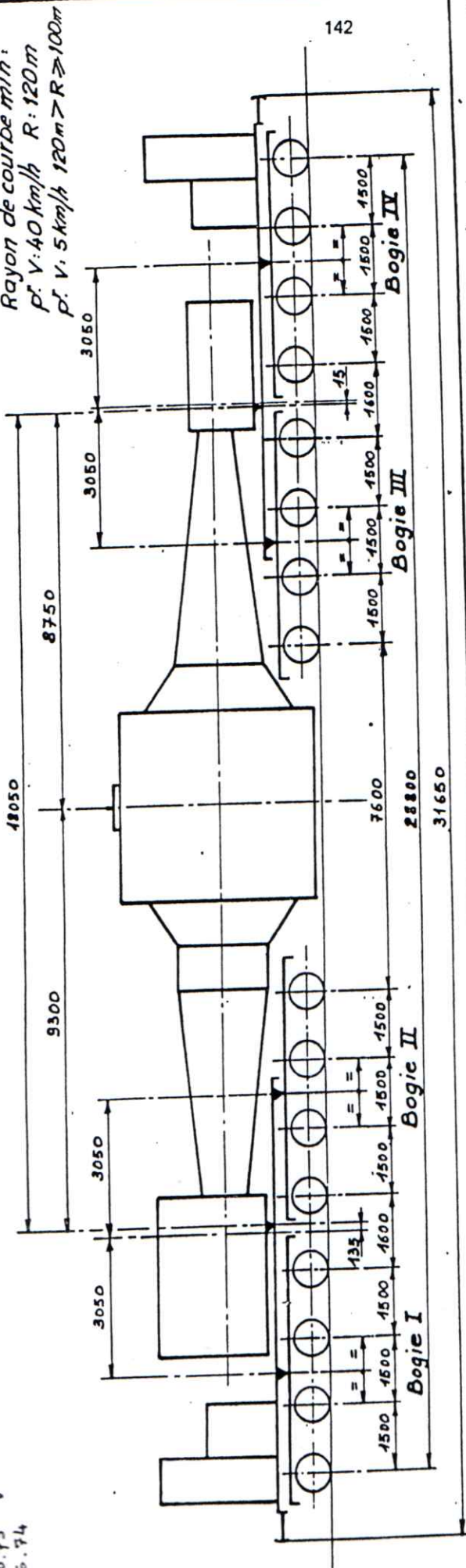
Plan n° 23-33/42

W.J. H. J. [Signature]

18.10.75
25.6.74

Caractéristiques des wagons "transport de fonte en fusion" vides et chargés agréés au nom de T.M.P. et CKL.

Fig. 100 - Caractéristiques du wagon de 140 t pour le transport de fonte en fusion.



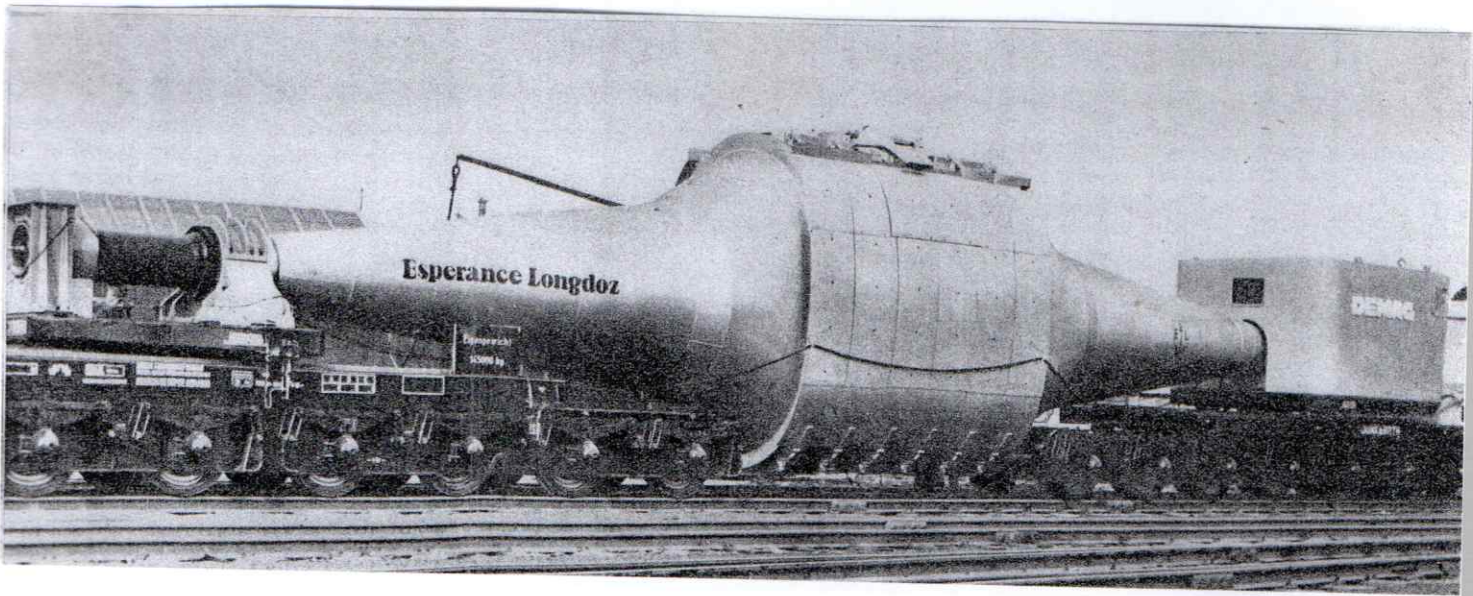
142

Vit. max.: 40 km/h
Rayon de courbe min.:
p. V: 40 km/h R: 120 m
p. V: 5 km/h 120 m > R ≥ 100 m

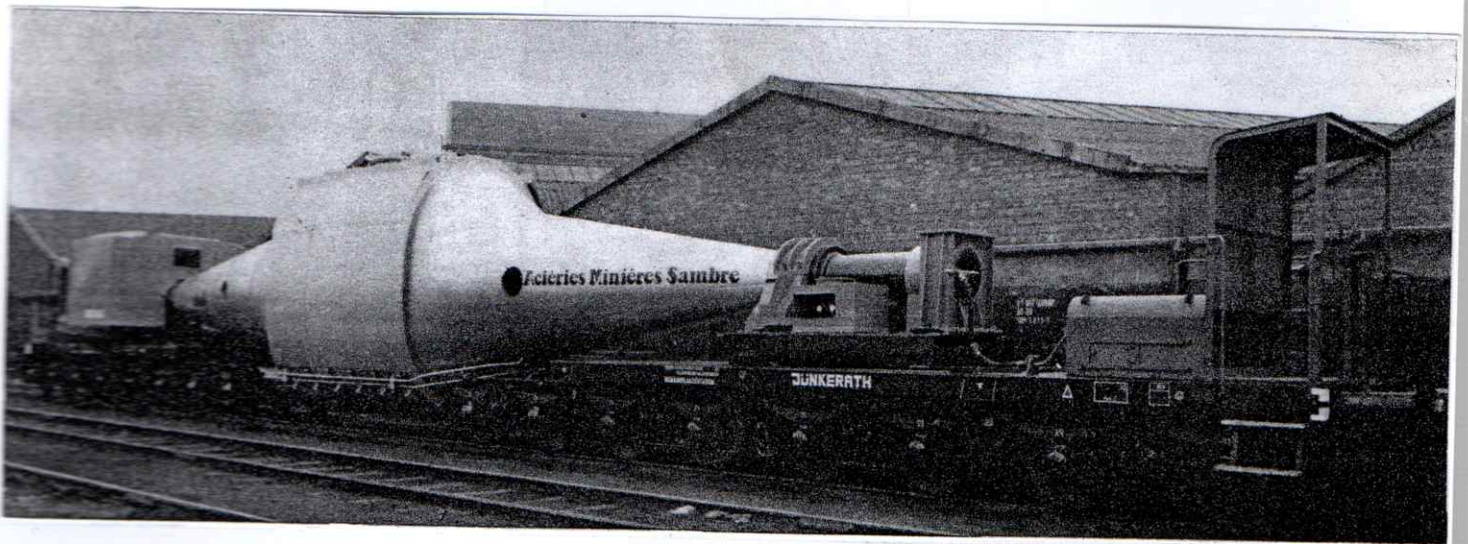
Pour les wagons 2088.075.1.050-7 et 2088.075.1.051-5 avec réducteur dissymétrique et agréés pour une charge maximum de fonte de 140t. (tare = 191t.)

Pour un wagon avec réducteur symétrique et agréé pour une charge maximum de fonte de 155 t. et une tare de 190 t.

	Bogie I	Bogie II	Bogie III	Bogie IV	Bogie I	Bogie II	Bogie III	Bogie IV
avec 140 t. de charge	41,8 t.	44 t.	37,4 t.	43 t.	43,5 t.	43 t.	42,5 t.	43,5 t.
4 roues côté commande					4 roues côté commande			
4 roues côté opposé commande	42,8 t.	41,4 t.	40 t.	40,6 t.	43 t.	43,7 t.	42,1 t.	43,7 t.
Poids par bogie.	84,6 t.	85,4 t.	77,4 t.	83,6 t.	86,5 t.	86,7 t.	84,6 t.	87,2 t.
4 roues côté commande.	25,6 t.	26,35 t.	19,4 t.	24,95 t.	25,5 t.	23,4 t.	22,6 t.	23,4 t.
4 roues côté opposé commande	26,6 t.	23,7 t.	21,5 t.	22,55 t.	25 t.	24,1 t.	22 t.	24 t.
Poids par bogie.	52,2 t.	50,05 t.	41,25 t.	47,5 t.	50,5 t.	47,5 t.	44,6 t.	47,4 t.
à vide					4 roues côté opposé commande			
Poids par bogie.								



"Espérance Longdoz"



"Aciéries Minières Sambre"

Les hauts-fourneaux Forges et Aciéries de Thy-le-Chateau et les Aciéries et Minières de la Sambre fusionnèrent en 1966 donnant naissance à Thy-Marcinelle et Monceau.

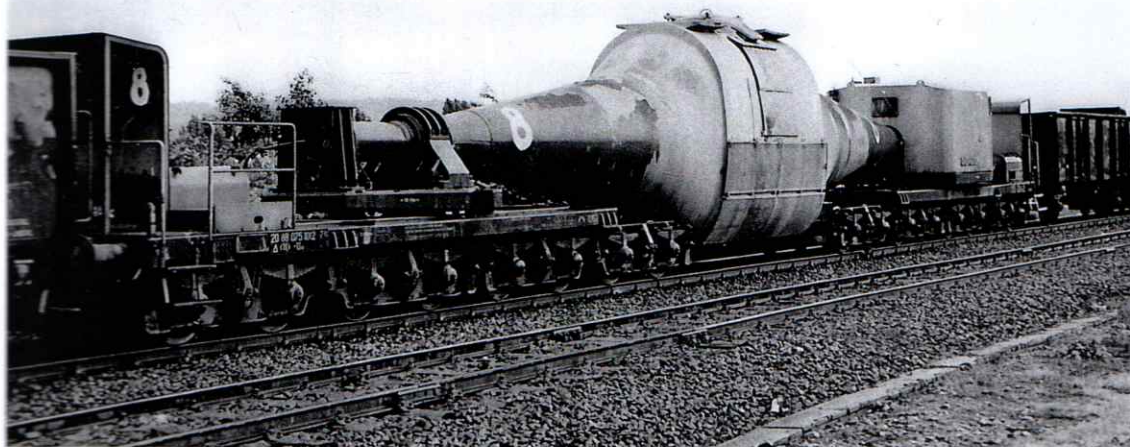
D'autres fusions firent disparaître les AMS et TMM pour ensuite devenir Cockerill Sambre. Les wagons poches de TMP ont finalement été utilisés au fur des années dans la navette Seraing à Chertal.

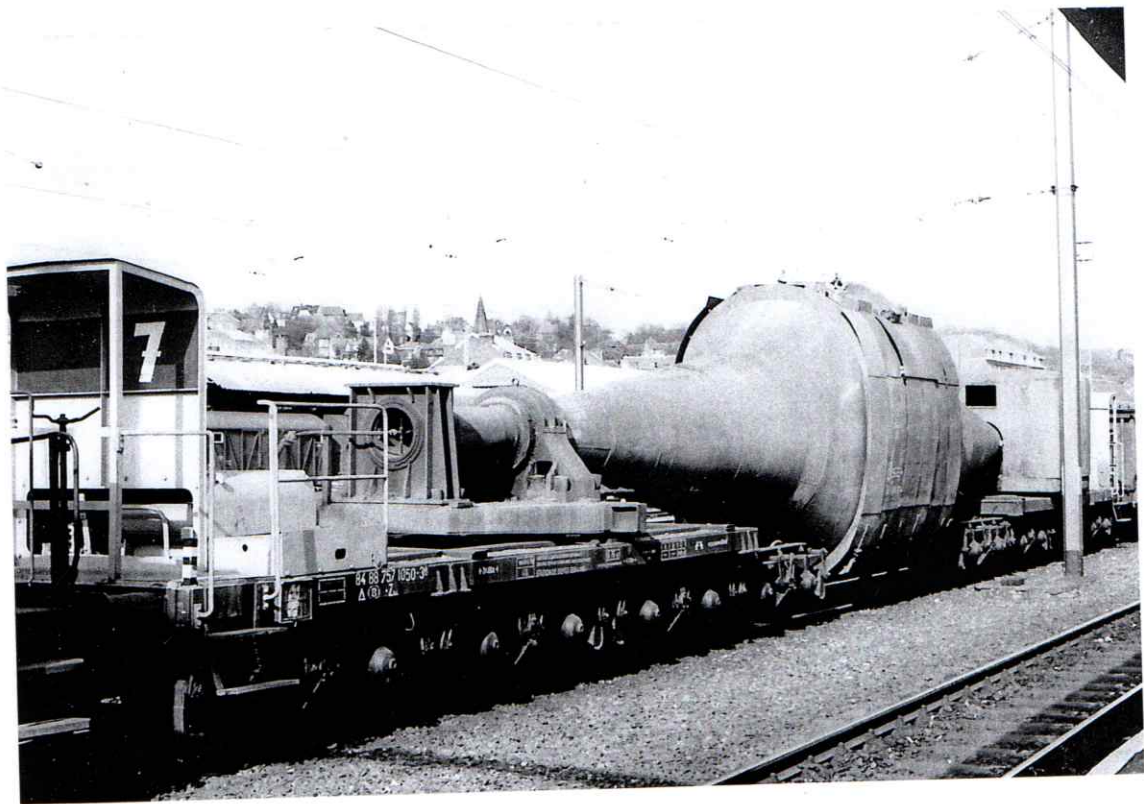
Autorisé à circuler entre Seraing et Chertal suivant itinéraires bien déterminés
Station de dépôt: Chertal

7571003 pictogramme T^M sur poche en 1983
En 2003 un dispositif de sécurité de fermeture de la poche leur est appliqué.

20 88 0751012 Uah

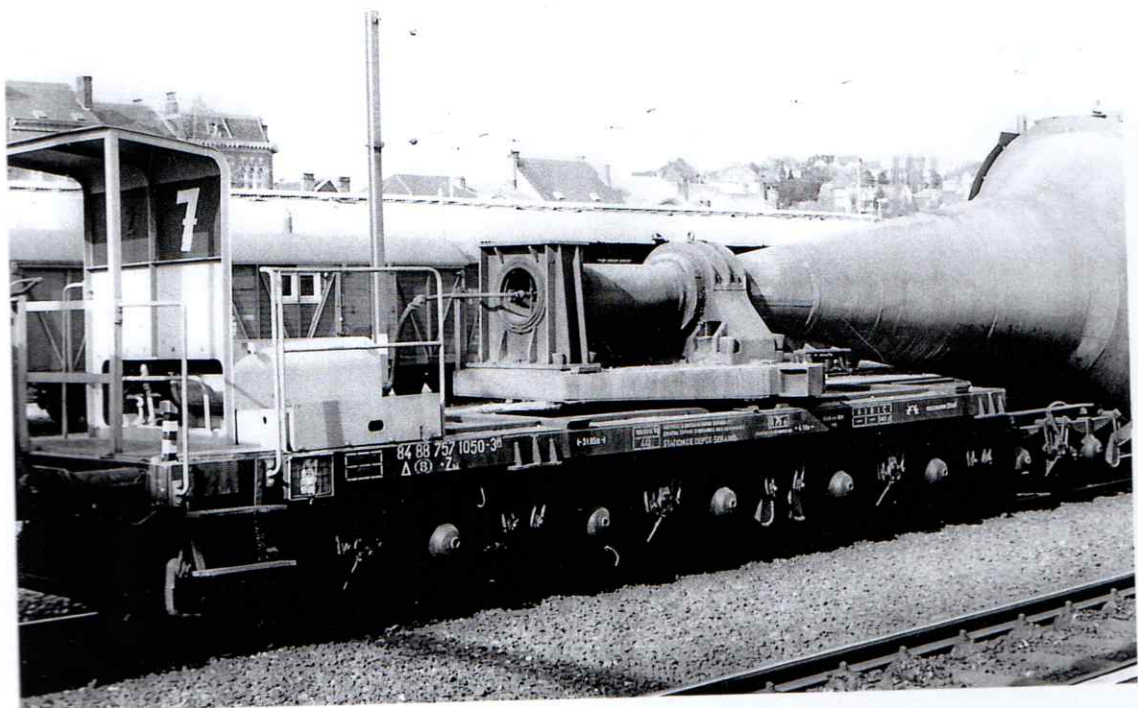
ann. 70

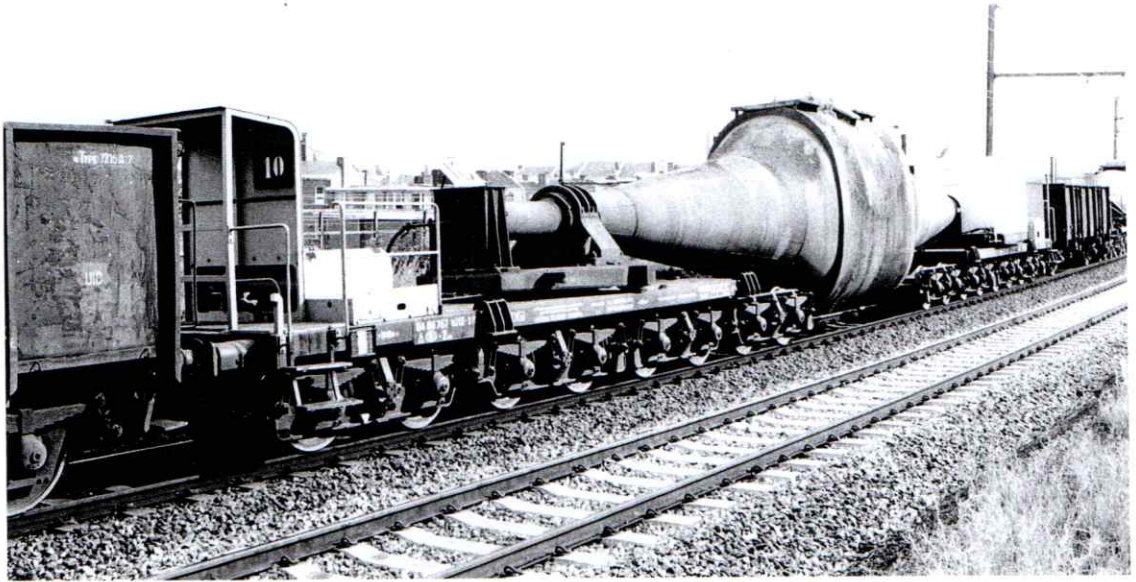




84 88 7571050 Zaa
ex P AMS puis TMM
ann. 80

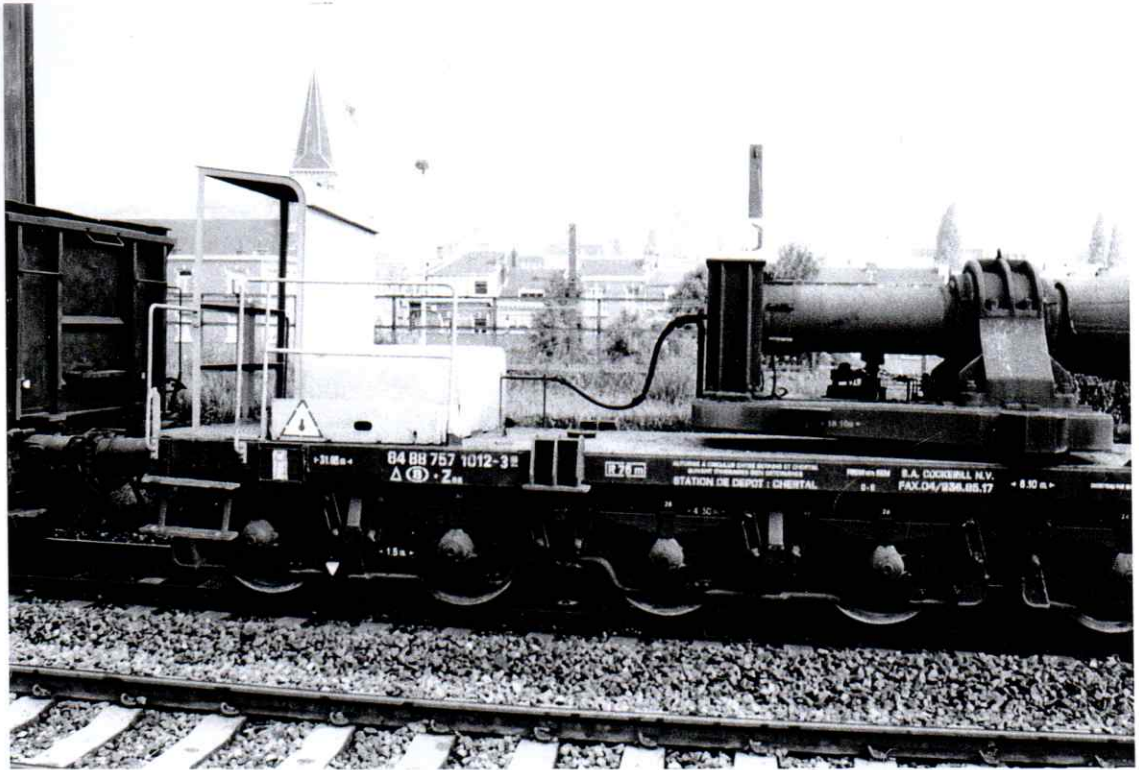
7571052 construit en 1974



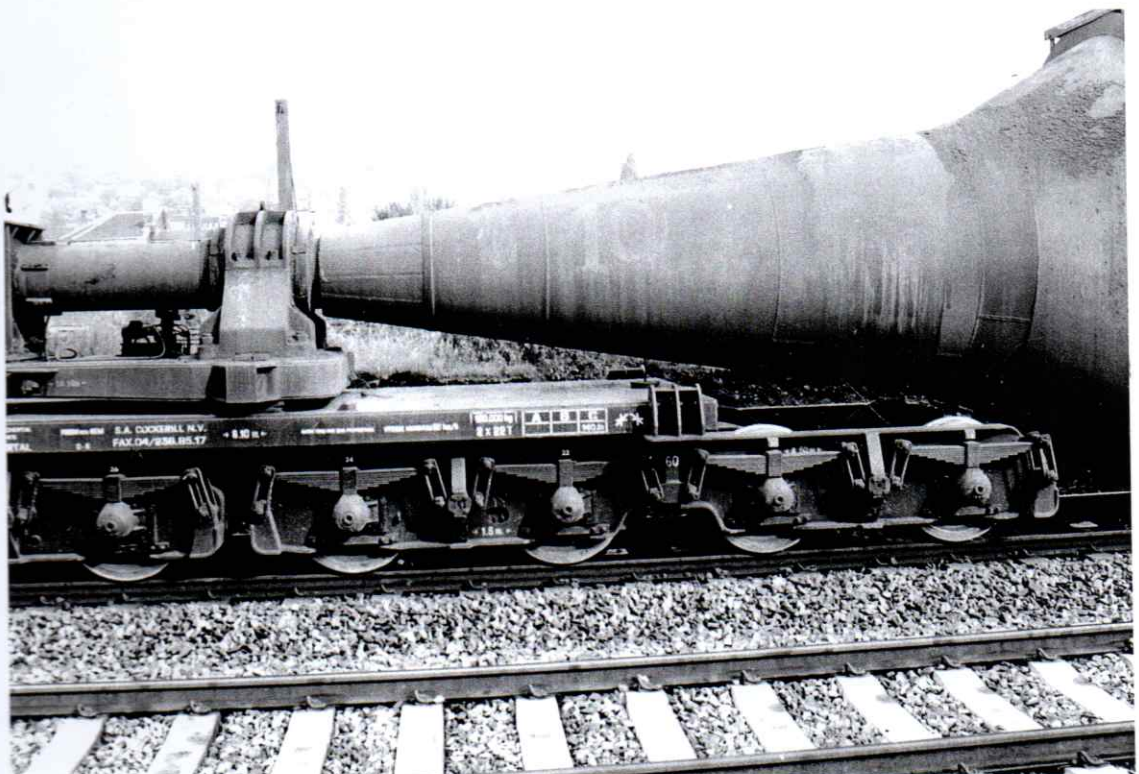


84 88 7571012 Zaa
ann. 00





84 88 7571012 Zaa
poche no 10





84 88 7571012 Zaa'
poche no 10



Hg. poches pour transport de fonte

20 88 0751015-017 Uah

puis

84 88 7571015-017 Zaa T.6702FO

P SA Cockerill NV, Chertal

Autorisé à circuler entre Seraing et
Chertal suivant itinéraires bien déterminés
Gare d'attache Seraing
puis Station de dépôt: Chertal

Date de mise en service fin années 70

Constructeurs Creusot Loire

Limites de charge A B C ou A B C
145ou150t 145t

Capacité de chargement 145t

Tare 191.0t

Tare + charge = 336-337t

Longueur totale 31.65m

écart bogies 17.96m

écart d'1 bogie 6.00m

Frein O-G 2 freins à vis

Boîtes d'essieux à rouleaux

Nombre d'essieux 16 (4 bogies à 4 essieux)

écart d'1 bogie 4.50m

Rayon courbe R 80 puis 75m

Vit. 50 Km/h en charge

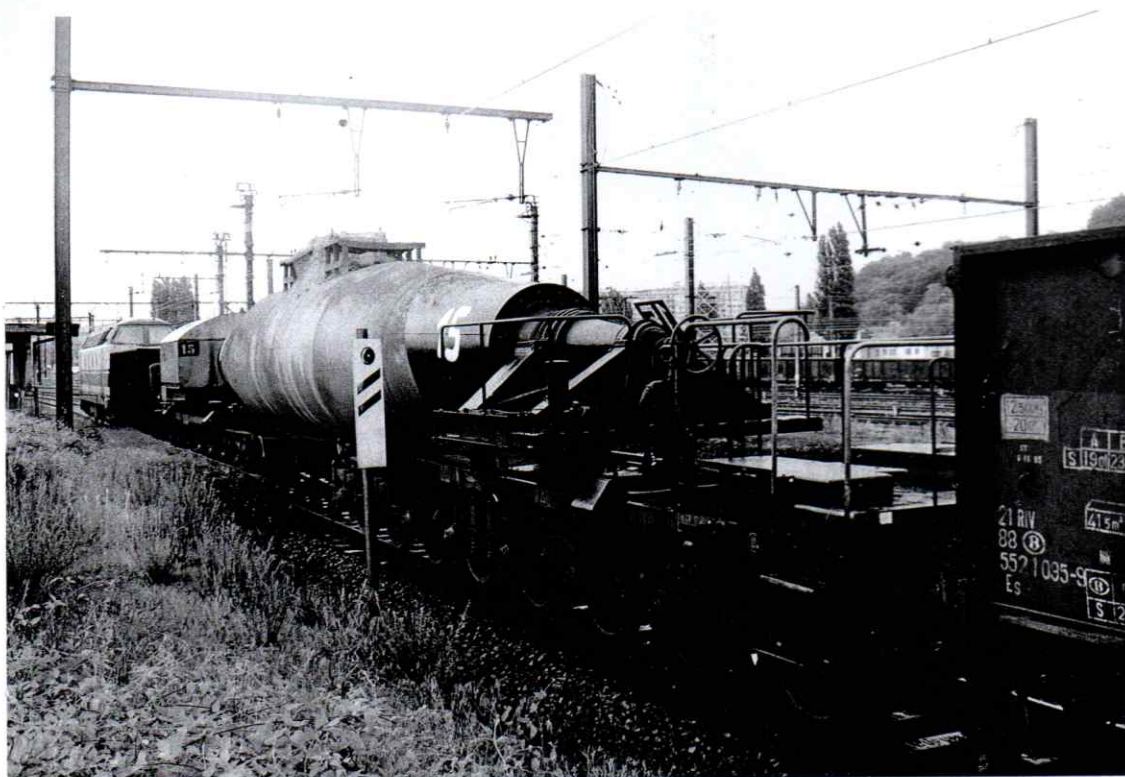
équipés pour l'attelage automatique

Ces trois wagons sont les seuls dont les poches
n'ont jamais permutés sauf entre eux trois
lors d'entretiens.

Poches Cockerill nos 15à17.

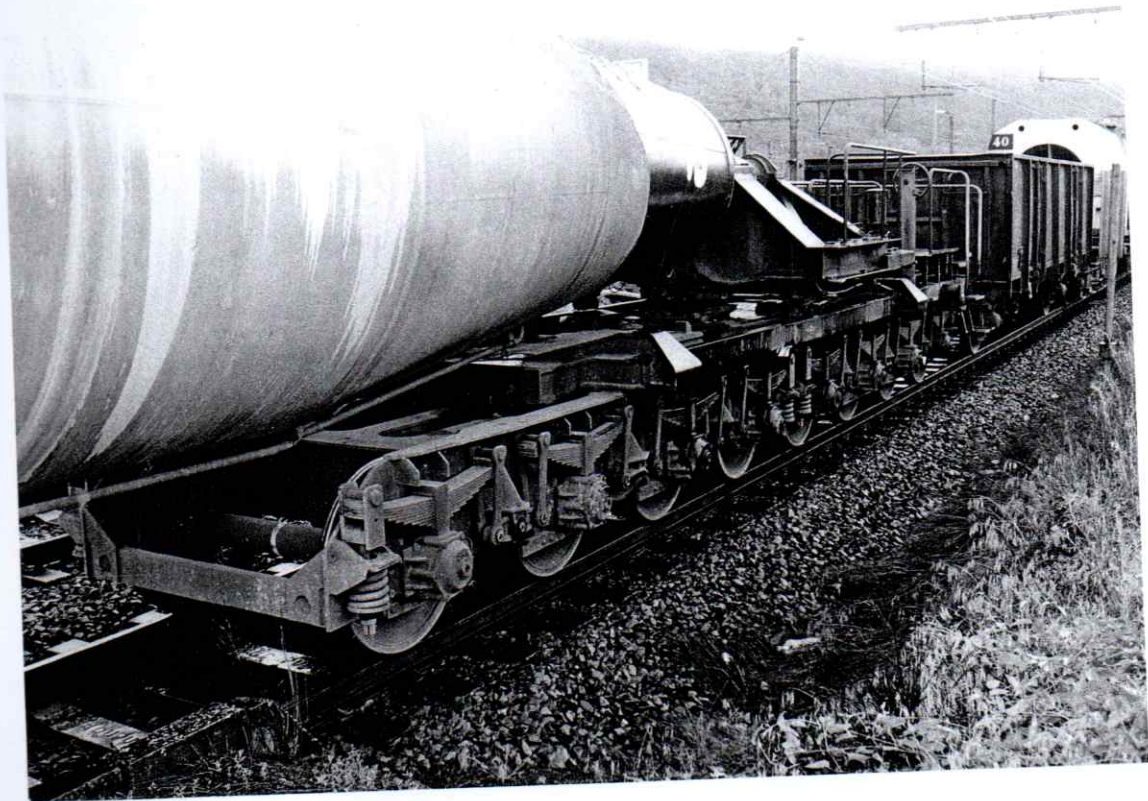
Toutefois lors de révisions des châssis chez l'atelier
de Cockerill très rarement et pendant cette période
quelques poches ont été temporairement placées sur des
châssis du type Demag.

exemple: la poche no 16 sur le châssis 7571006 en 1985
" no 16 sur le châssis 7571004 en 2001

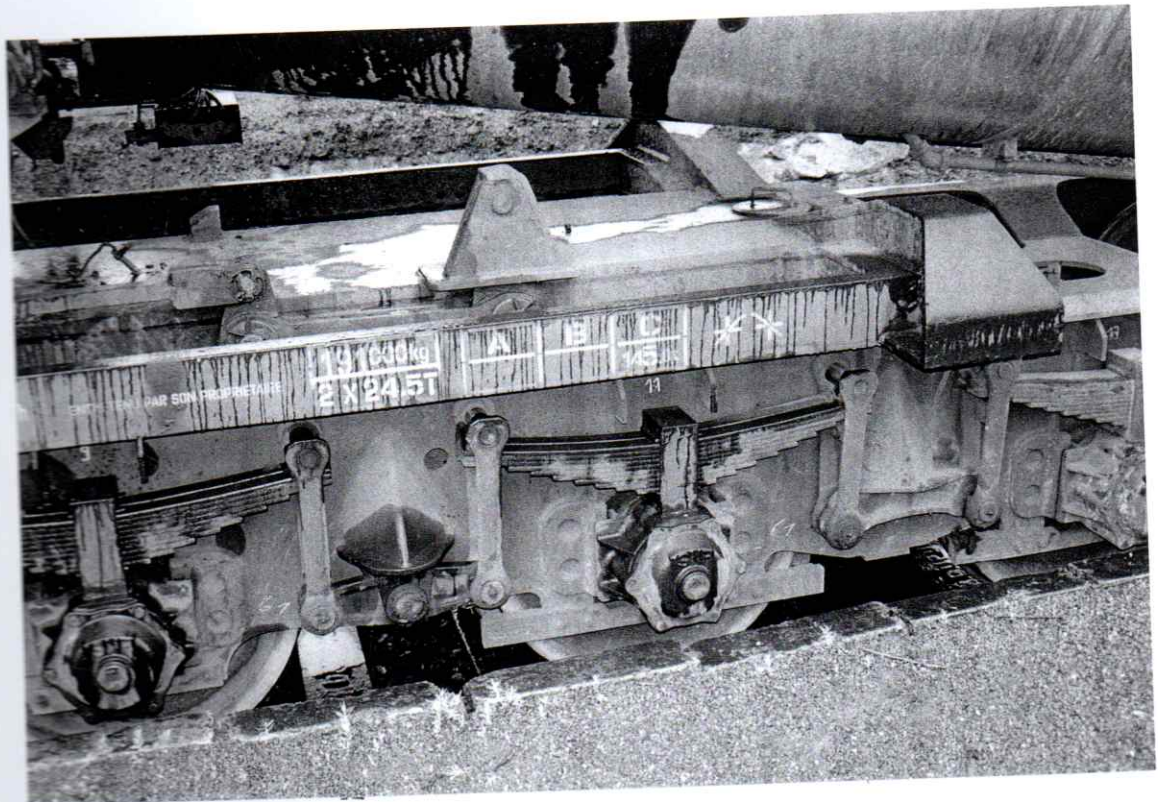


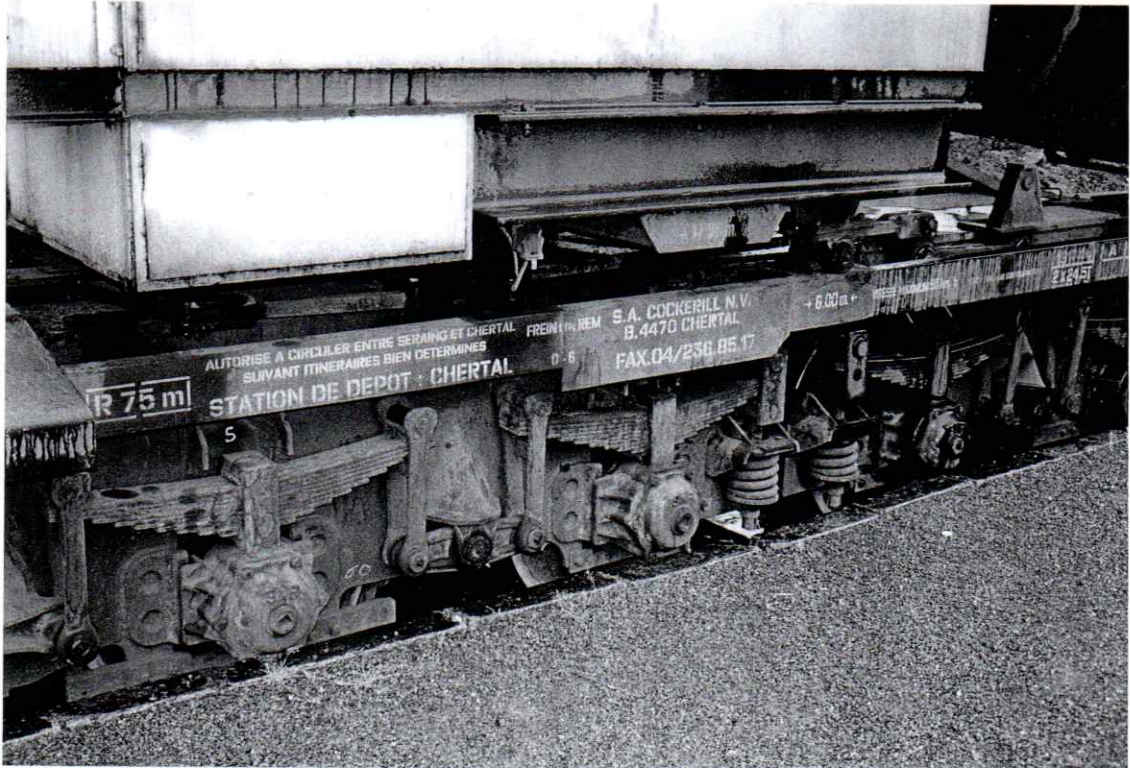
84 88 7571015 Zaa
ann. 00
et 7571017 ann. 80



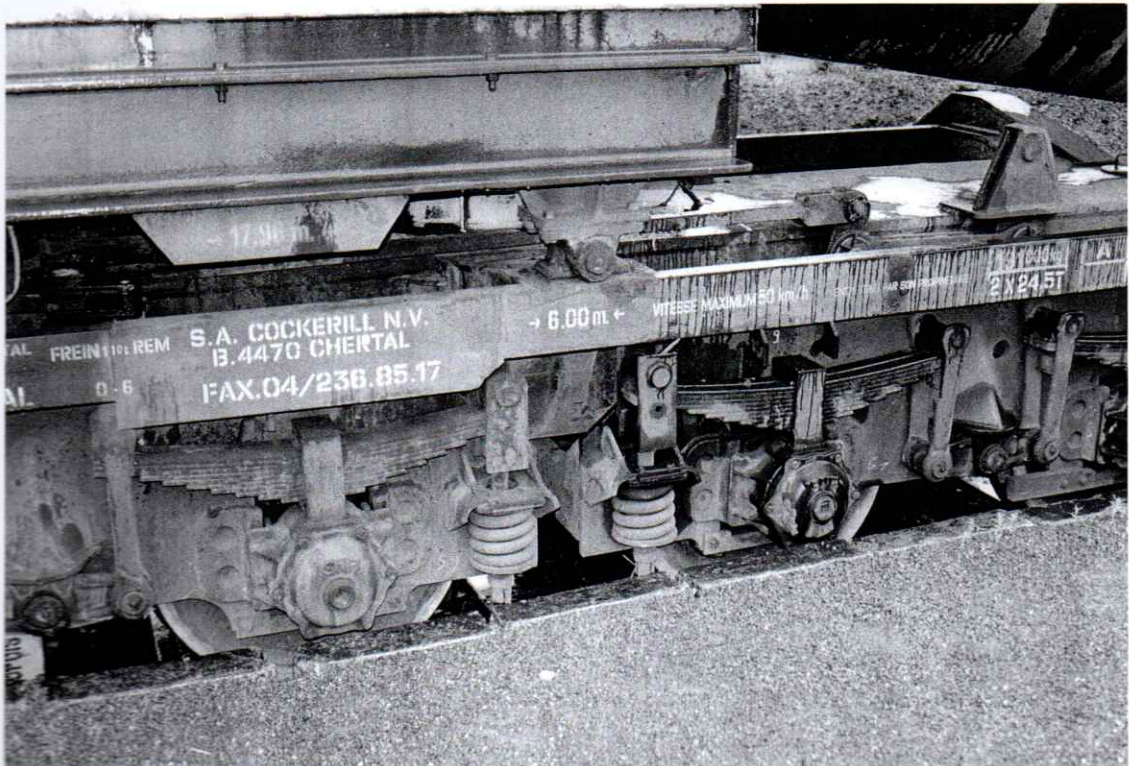


84 88 7571015 Zaa
poche no 15





84 88 7571015 Zaa
poche no 15



Hg. poches pour transport de fonte

20 88 0751075-077 Uah

puis

84 88 ~~7571075-077~~ * → 7571072-074

et 7571079-081 Zaa T.6706FO

P Hainaut Sambre puis Cockerill Sambre

Date de mise en service 1977 Linke-Hofmann-Busch, Salz-
Constructeurs Bogies: Demag gitter-Watenstedt

Cuve: Thiriau type I

Limites de charge A B C
110t

Tare 152t

Tare + charge = 262t

Longueur totale 18.75m

écart bogies 9.94m

écart d'l bogie 1.20m

Frein K-E

Boites d'essieux à rouleaux

Nombre d'essieux 12 (3bogies de 2 essieux)

Rayon courbe R 80m

Vit. 20 Km/h

Freins à disques

équipés pour l'attelage automatique

Autorisé à circuler Entre raccordement 3 et 5 Mon-
tignies Racc N° 1 Marcinelle et N° 1 Marchienne

.... entre

ou Racc TMP 7,9 et 11 Racc HS 3,5,7

* Les premiers exemplaires de cette série de wagons
furent immatriculés à partir de la série 0751075
avant la nouvelle codification de 1980.

Ils devaient portés les numéros 7571075 à 077 mais ne
les ont pas reçus et ont ensuite été réimmatriculés
7571072 à 074 fin 1985

voir utilisations et divers feuilles suivantes

A la fusion de Hainaut Sambre avec TMP en 1981 ces wagons furent utilisés en une navette fonte entre le haut-fourneau de Dampremy et l'aciérie de TMP ou ils portaient alors les inscriptions: Autorisé à circuler entre Raccordement HS et TMP, et ce pour des parcours transferts sur les lignes SNCB.

D'origine avec cuve Thiriau lors de leur mise en service; ces véhicules dans l'usine Hainaut-Sambre jusque la fin de l'activité permutaient avec des poches longues de grande capacité type Demag Junkerath; ces dernières poches portant les nos 31 à 36 étaient uniquement utilisées alors entre le haut-fourneau et l'aciérie et non autorisées à circuler sur le réseau SNCB et de ce fait certains bogies perdirent leur code UIC ou partiellement. Les permutations de poches furent nombreuses Tous ont portés des poches longues type Demag; en 1984-85 l'immatriculation UIC fut donc partiellement supprimée mais toutefois bien qu'encore visible sur les 7571-079 à 081. Ils reçurent des numéros divers d'usine soit 65020, 048, 057, 066, ..

Mais ensuite l'usine Hainaut Sambre à Couillet ferma ses portes et fin 1985 ces wagons encore immatriculés pour certains dans la série 30 furent utilisés chez TMP sur des bogies de la série 60 dont il y eu des réimmatriculations de cette série 30 qui disparu pour l'occasion; vu que de tels numéros furent appliqués par la suite sur d'autres véhicules de Cockerill à Chertal et ce après la fusion des bassins de Charleroi et Liège et de transferts de fonte entre ces deux bassins.

Comme indiqué qu'il y avait de nombreuses et régulières permutations de poches pour entretien, les inscriptions d'usage sur les chassis restaient lorsqu'ils étaient utilisés sur les lignes SNCB mais lorsqu'ils étaient utilisés dans l'usine Hainaut Sambre puis ensuite TMP; à ce moment les inscriptions n'étaient plus conventionnelles puisque les poches étaient beaucoup plus longues c'est pourquoi aucunes inscriptions pour les circulations avec poches longues ne furent appliquées.

Par la suite chez TMP; ils permutèrent de nouveau avec des cuves Thiriau type II cette fois ce qui fait que j'ai pu observer diverses inscriptions sur les chassis:
avec cuve Thiriau I: long. totale 18.75m écart 9.94m
" II: " 18.98m 10.17m

Avec poche longue type Demag comme il n'a subsisté aucunes inscriptions d'usage hormis charge C = 100,105 ou 110t; j'ai mesuré avec mon mètre environ 15 mètres d'écart bogies, ce qui devait donner environ comme longueur totale 24m.

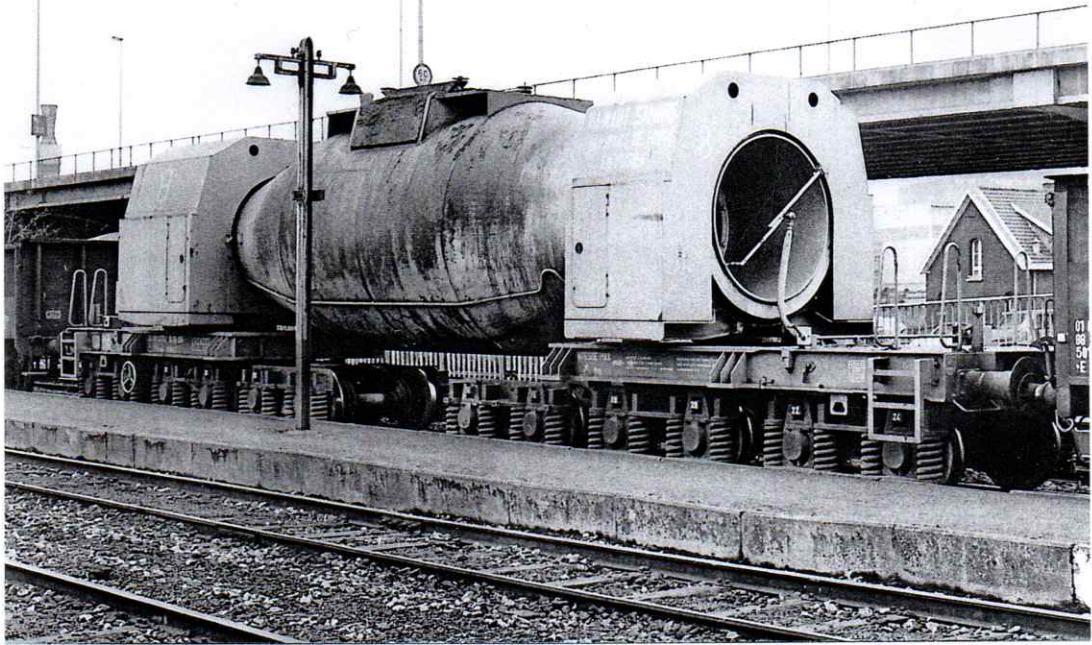
exemples: ~~7571080~~ / 65057 poche 33 en 1984
7571081 / 65048 poche 36

Fin 1985 j'ai pointé les wagons 7571073 provenant de renumérotation avec la poche no 54, en 1986 il portait la poche 41. Le 7571087 en fin 1985 toujours portait la poche no 55 et le 7571074 portait la poche no 56 ou dernière de la série qui venaient donc probablement d'être posées sur les châssis sortants de révision sous nouveaux numéros 7571072 à 074. (voir ma photo du châssis 75-71072 sans cuve prise à Montignies-Roctiau en 1986)
Il n'y a pas eu de wagon immatriculé 7571071; les numéros 7571075 à 077 ayants été attribués aux wagons avec cuves type II lors de la nouvelle codification de 1980 puis mis en service à cette date.

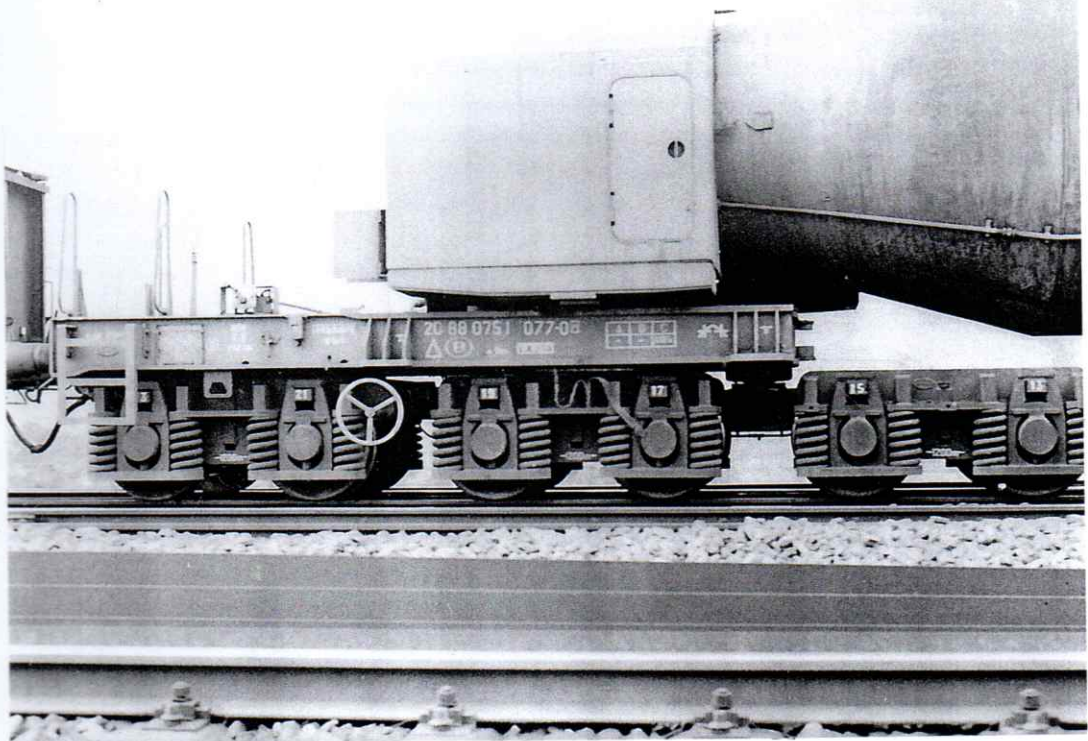
Après le transfert des poches avec cuves type II vers Chertal tous avec bogies Rolanfer; ne reste plus en service chez TMP en 2001/2 que les wagons immatriculés 75-71072,073,074,079 et les SNCF, qui sont utilisés uniquement pour la navette intérieure du haut-fourneau à l'aciérie électrique et dont certains ont perdus leur code UIC se trouvant immatriculés occasionnellement dans la série des poches Cockerill nos 91 à 96. Toutefois j'ai pointé en 8-03 chez TMP le wagon 7571079 avec la poche 96 ainsi qu'en 2-04 j'ai pointé les wagons 7571072 avec la poche 50, 7571074 avec la poche 49 et 7571073 avec la poche 53. Seul le hg 7571072 possède encore ses inscriptions (T.6706F0); les autres sont désimmatriculés et ne gardant seulement que leur numéro (exemple 7571072-7).

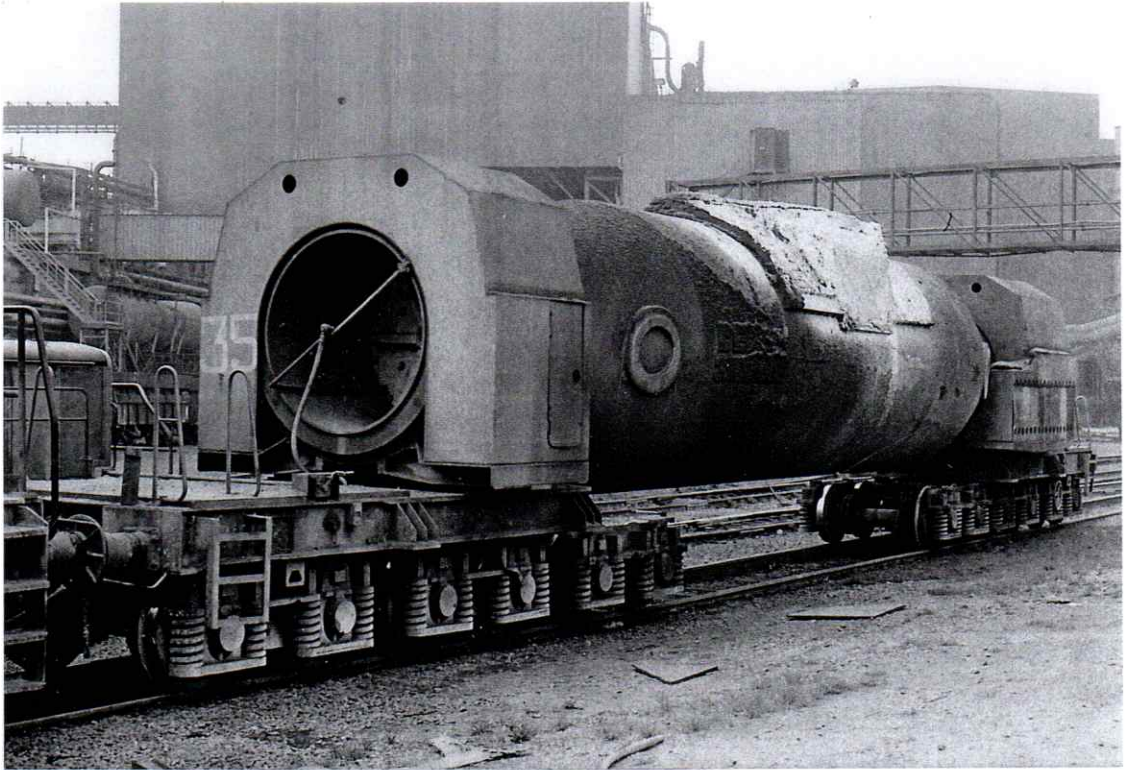
Mon inventaire s'est limité aux statistiques des wagons ou les paires de bogies mais il est toutefois possible probablement qu'il existe plus de cabines de commande que de wagons.

Enfin depuis de nombreuses années; je n'observe plus les wagons 7571080 et 081 (bogies Demag) qui en principe devaient figurés dans la série des poches 37 à 54 utilisés en navette entre Ougrée/Seraing et Chertal, mais peut-être sont-t-ils utilisés chez TMP désimmatriculés sous les poches nos 91 à 96.



20 88 0751075 Uah
poche no 39
ann. 70



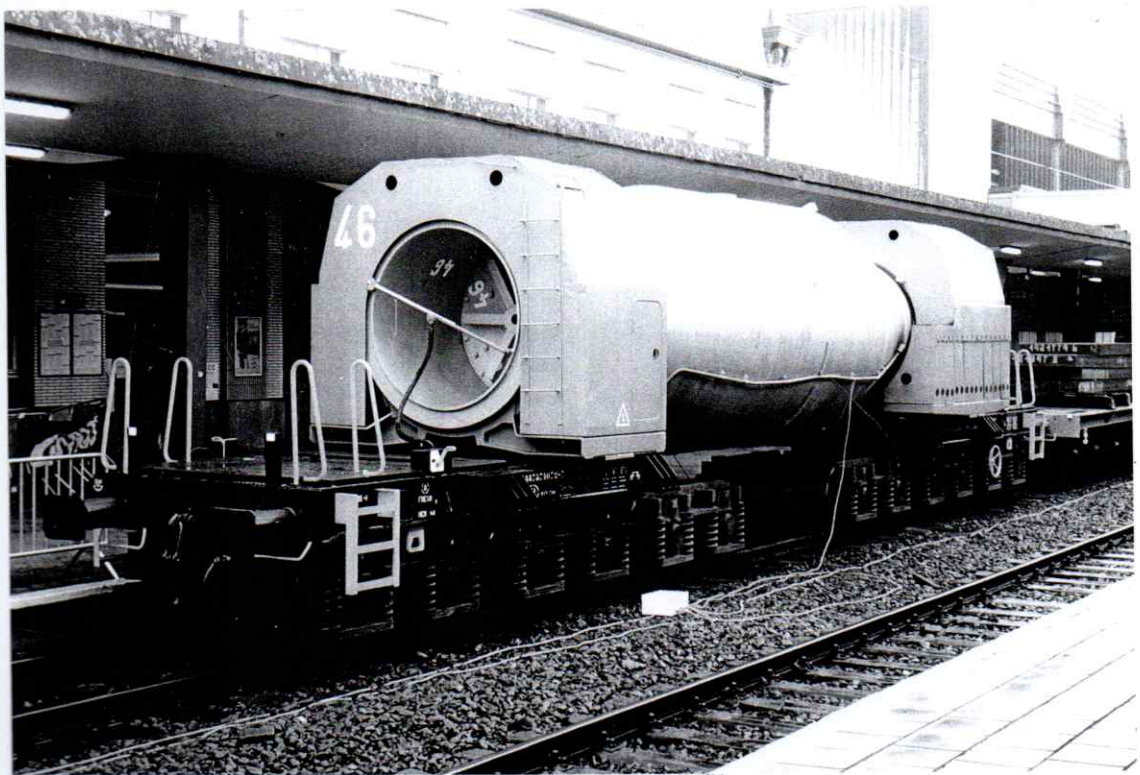


en utilisation chez
Hainaut-Sambre puis TMP
avec poches longues
ann. 80





84 88 7571072 Zaa
sorti de révision 1986
et avec poche 46 ann. 00



Hg. poches pour transport de fonte

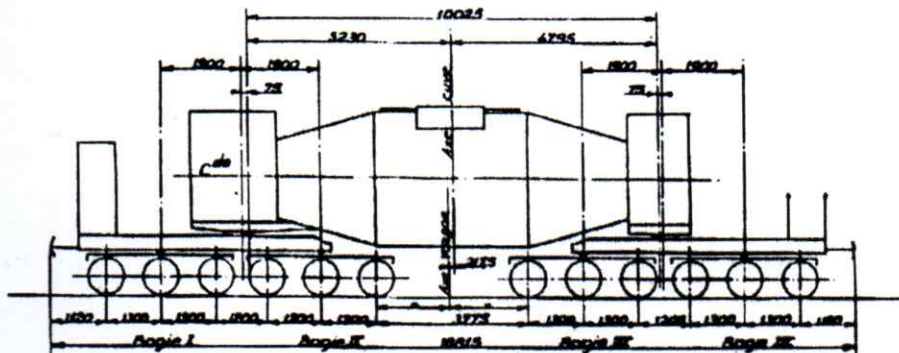
84 88 7571075-078 et 082-090 Zaa T.6707F0
P Hainaut Sambre puis Cockerill Sambre, Charleroi

Transport de fonte
Gare d'attache Montignies Roctiau
Raccordement N° 6
puis
Marcinelle TMP II

Date de mise en service 1979 à 1983
Constructeurs Bogies: Rolanfer 57-Woippy, France
Cuve: Thiriau type II

Limites de charge A B C
120t

Tare 139t
Longueur totale 18.81m
écart bogies 10.175m
écart d'1 bogie 3.80m
Frein W-G/P
Boites d'essieux à rouleaux
Nombre d'essieux 12
Rayon courbe R 80m
Vit. 40 puis 50 Km/h
Freins à disques
équipés pour l'attelage automatique
Les poches permutent de nombreuses fois
lors des entretiens



Avant la fusion des deux bassins de Liège et Charleroi début des années 80 pour devenir ensuite Cockerill Sambre, ces wagons étaient utilisés entre le haut-fourneau et l'aciérie de Hainaut Sambre jusque son extinction. Ils alimentaient aussi l'aciérie de TMP depuis le haut-fourneau de Dampremy et ensuite l'aciérie de Chertal de même que quelques sporadiques transferts de fonte depuis les Forges de Clabecq dans le début des années 90. Ils étaient utilisés banalement avec des poches ou cuves Thiriau du type I.

En 1998, 6 wagons poches ont été transférés et mutés à SA Cockerill Chertal pour assurer la navette de Seraing/Ougrée à Chertal sous nos 84 88 7571082 à 085, 087, 088 T.67-08FO et poches renumérotées de 37 à 42. Simultanément les poches restants chez TMP sont également renumérotées à l'occasion de 43 à 54.

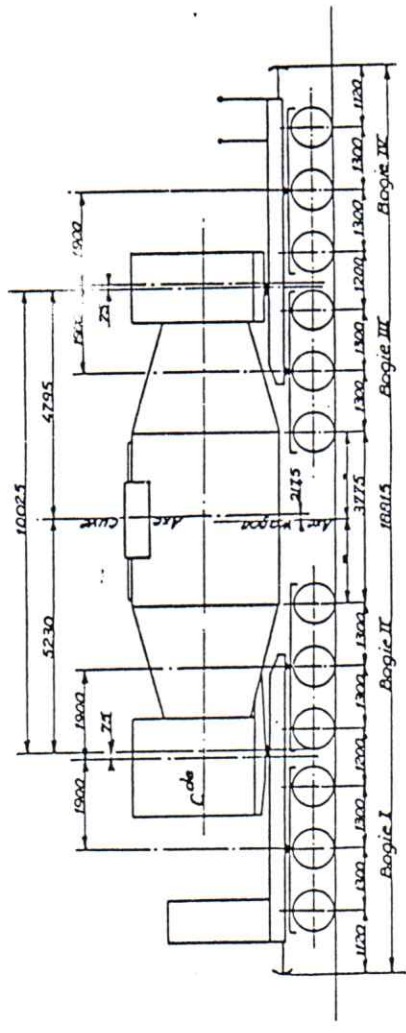
Suite à la fusion de Cockerill avec Usinor en début 1999 de nombreux wagons ex SNCF ont été transférés chez TMP suite à la navette fonte de Dunkerque à Charleroi.

Finalement à partir de début 2002 tout le reste de la série des wagons poches du type Rolanfer T.6707FO est transférée de TMP vers Chertal dans la navette fonte de Seraing ou Ougrée vers Chertal dont tous sont repeints pour l'occasion et immatriculés de 43 à 52.

En 2003 on leur applique un nouveau dispositif de sécurité de fermeture de la poche.

M23-33
Plan n° 23-33/59
4-5/560

Fonte en fusion - Wagons P. H.S. n° 84.88.757.1.078 et 082 à 086
Caractéristiques des wagons vides et chargés.
Bogies Rolanfer, - Cuve Thiriau, type II (n° 41 à 46)



Tare : 139 t.
 Charge : 120 t.
 Poids total : 259 t.
 Poids max. par essieu : 21,8 t.
 Poids par mètre courant : 13,76 t.
 Rayon de courbe min. : 80 m.
 Vitesse max. : 20 Km/h.

Tableau de répartition des charges

	Bogie I	II	III	IV
Vide	36,6 t.	35,6 t.	32,7 t.	34,1 t.
Avec 120 t. de fonte	64,2 t.	65,4 t.	65,2 t.	64,2 t.

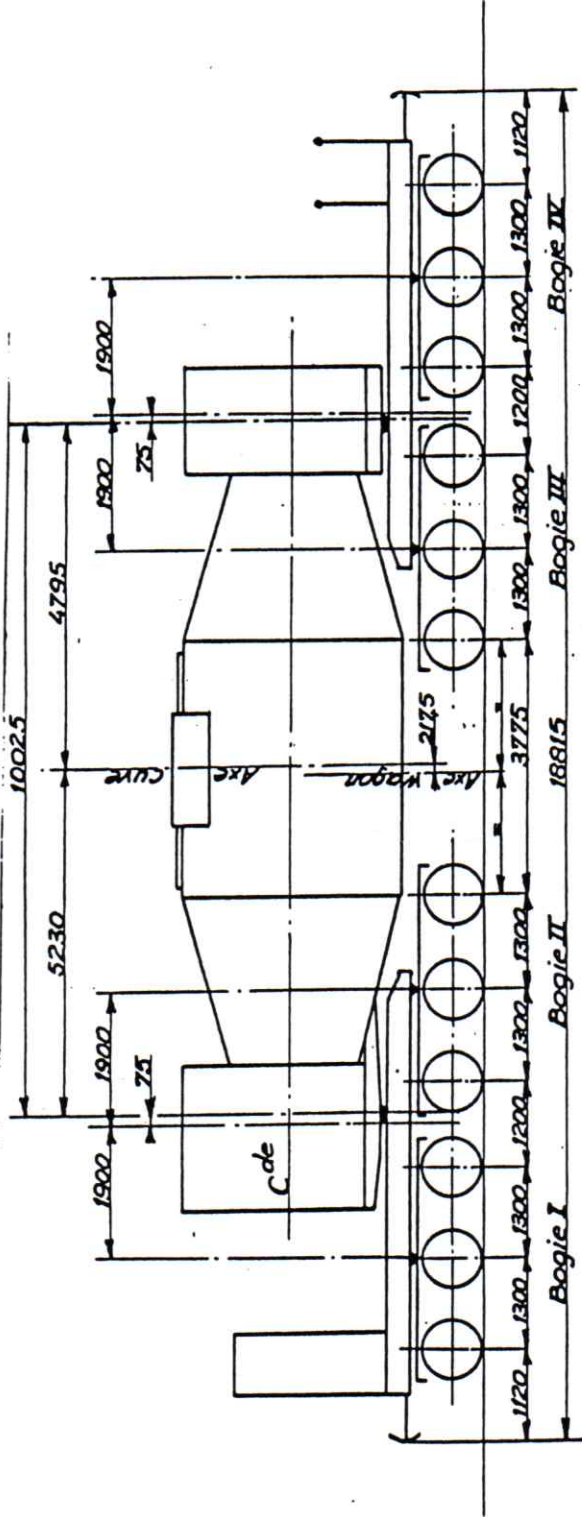
M 23-33

Plan n° 23-33/99

L-5/5/80

Fonte en fusion - Wagons P., H.S. n° 84.88.757.1.078 et 082 à 086
Caractéristiques des wagons vides et chargés.
Bogies Rolanfer, - Cuve Thiriaü, type II (n° 41 à 46)

Fig. 101 - Wagon PHS de 120 t pour le transport de fonte en fusion.



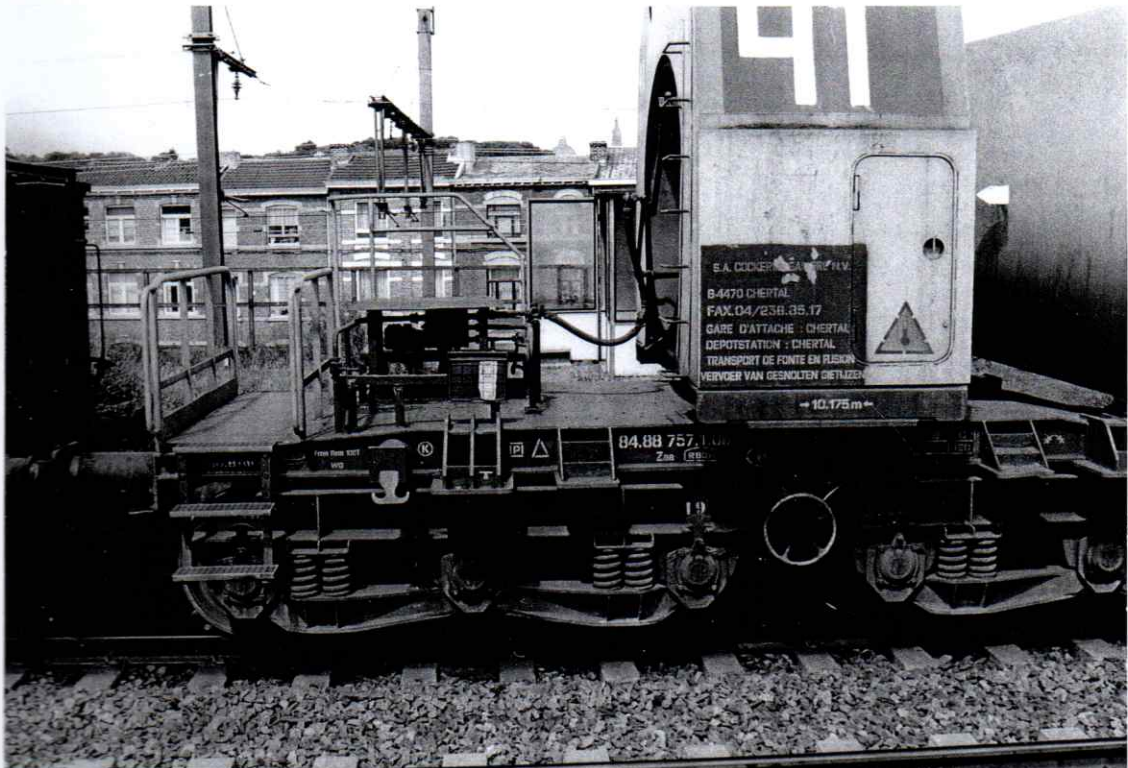
Tare : 139 t.
 Charge : 120 t.
 Poids total : 259 t.
 Poids max. par essieu : 21,8 t.
 Poids par mètre courant : 13,76 t.
 Rayon de courbe min. : 80 m.
 Vitesse max. : 20 Km/h.

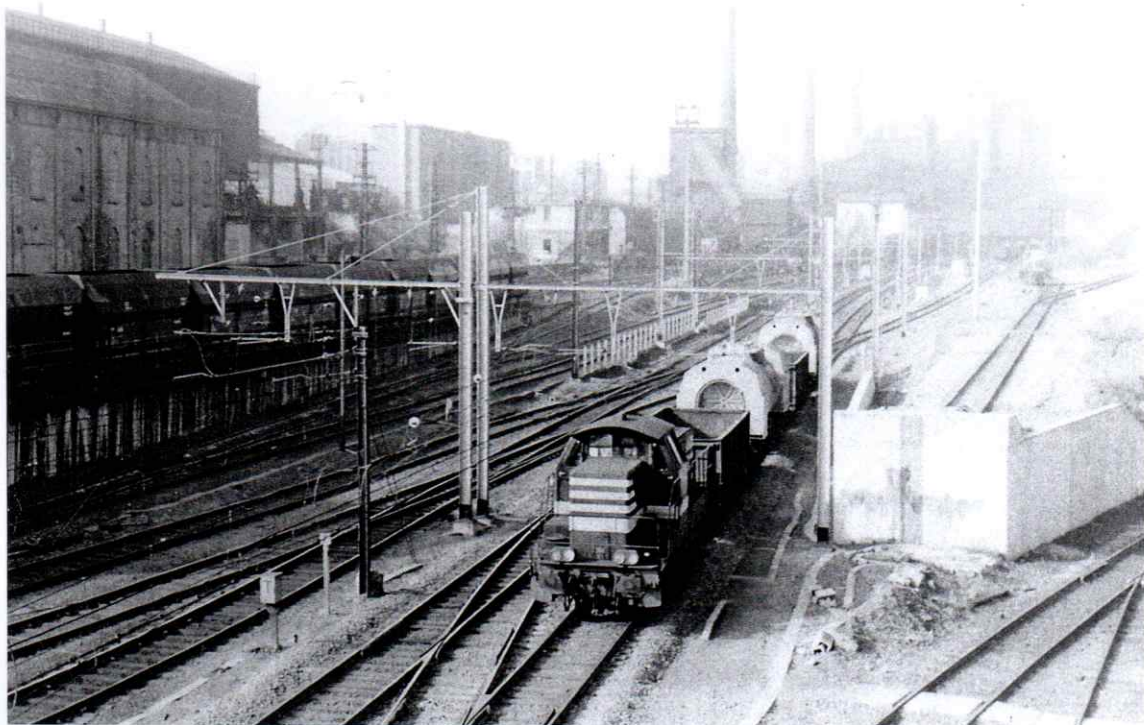
Tableau de répartition des charges

	Bogie I	II	III	IV
Vide	36,6 t.	35,6 t.	32,7 t.	34,1 t.
Avec 110 L de fonte	64,2 t.	65,4 t.	65,2 t.	64,2 t.
Charge par bogie				
Charge par bogie				



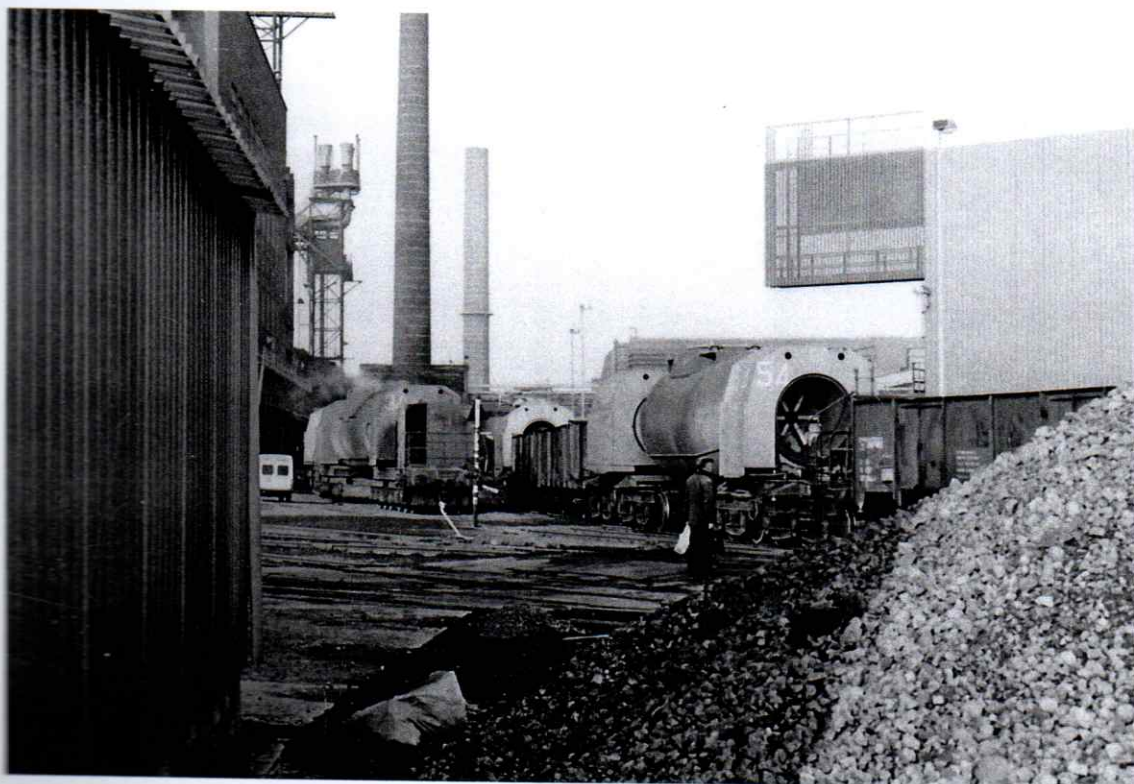
84 88 7571084 Zaa
poche no 41
Kinkempois 5-00

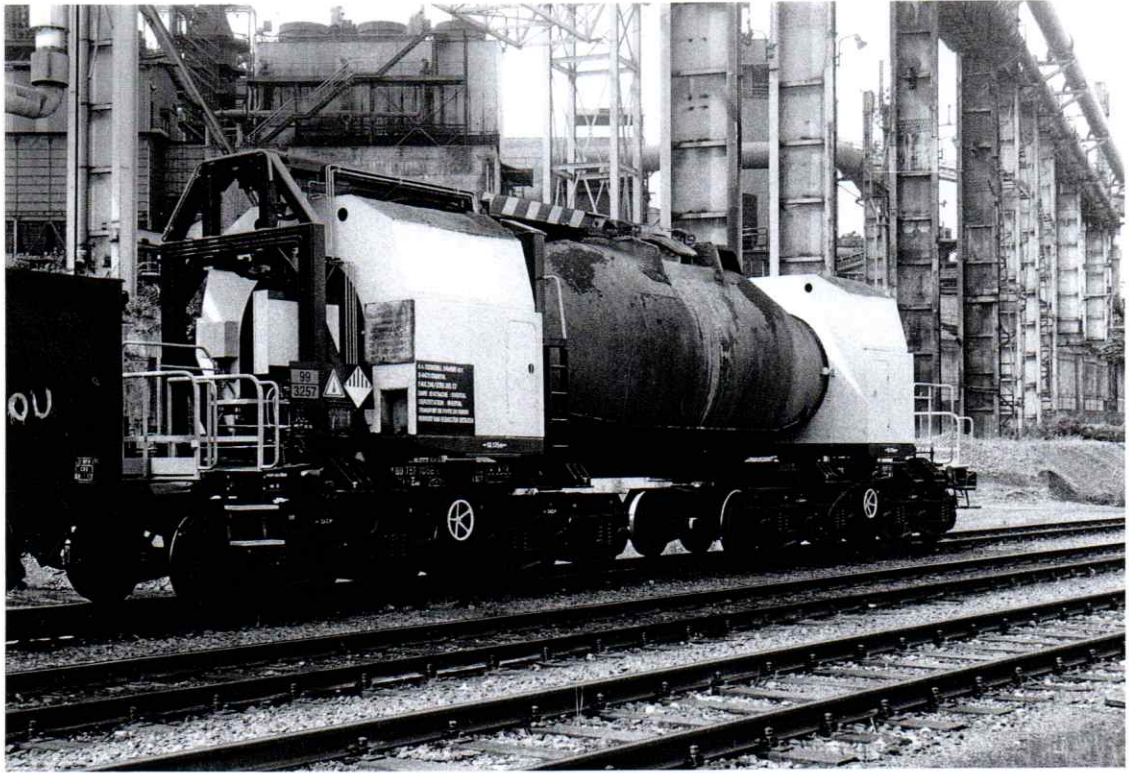




Hg. poches type Rolanfër
vers l'acièrie de Chertal en
provenance du bassin de
Charleroi

bas:
et chez TMP, Marcinelle
1985





84 88 7571082 Zaa
poche no 40
Seraing 5-03



Hg. poches pour transport de fonte

10 80 9600927-et 929

P Krupp Stahl AG

Flüs. Roheisen *

Bf Rheinhausen

Date de mise en service SNCB: déc. 1984

Constructeurs

Limites de charge 163.5t

Tare 210.5t

Longueur totale 34.0m

écart extrême d'essieux/ Gesamtachsstand 30.16m

écart bogies 17. m

écart d'l bogie 3x 1.50m (4 essieux)

4x 1.50m (5 essieux)

Frein KE-G 2 freins à vis

Boites d'essieux à rouleaux

Nombre d'essieux 18

Rayon courbe R 75m

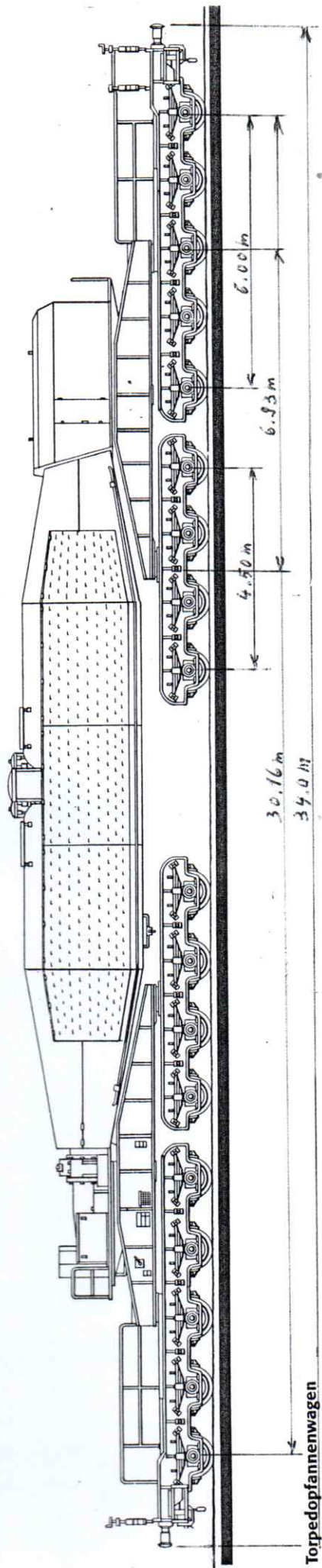
Wagon construit en acier spécial Sp

Poches Cockerill nos 37 à 39

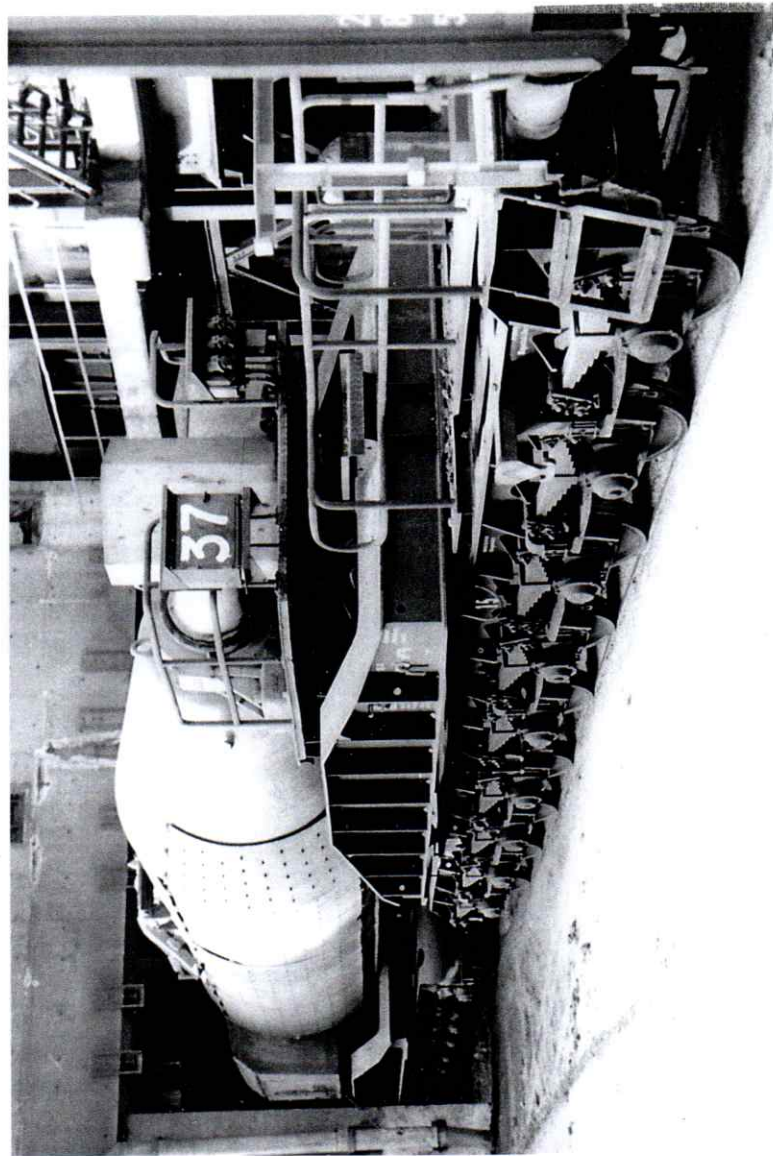
Wagons loués à la DB pour une année et ayant été utilisés pour navettes de fonte entre les hauts-fourneaux de Seraing et Ougrée vers l'aciérie de Chertal.

* Bf/Bahnhof = Gare d'attache

Flüs. Roheisen = Transport de fonte



poche Cockerill 37 en 1985
 loué Krupp, Rheinhausen



Hg. poches pour transport de fonte

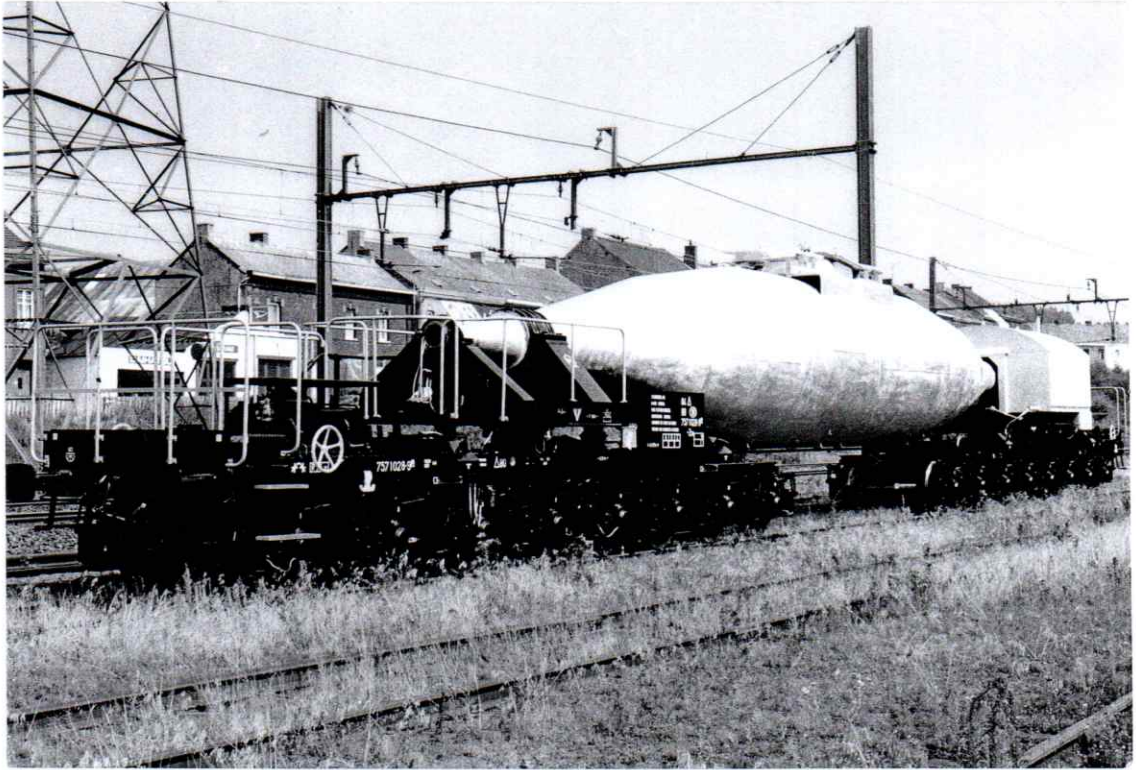
84 88 7571020-025 Zaa T.6703FO
7571026-035 Zaa T.6709FO
7571091 Zaa T.6710FO
P SA Cockerill NV, Chertal puis Cockerill Sambre

Transport de fonte en fusion
Gare d'attache Chertal
Autorisé a circuler entre Seraing et Chertal
Suivant itinéraires bien déterminés
Station de dépôt Chertal

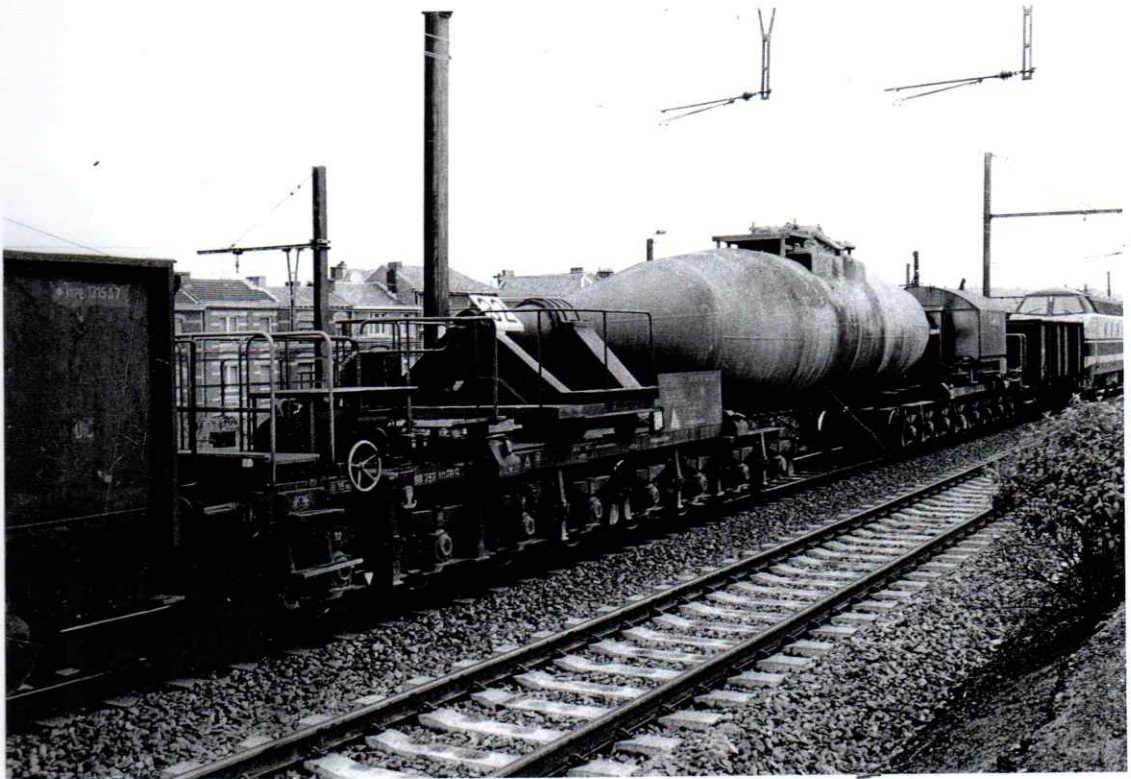
Date de mise en service 1985 1990
Constructeurs Bogies: ABT Braine-le-Comte /Glecim/ABT
+ cuve Thiriau Division Bois d'Haine
Limites de charge A B C
150→147t

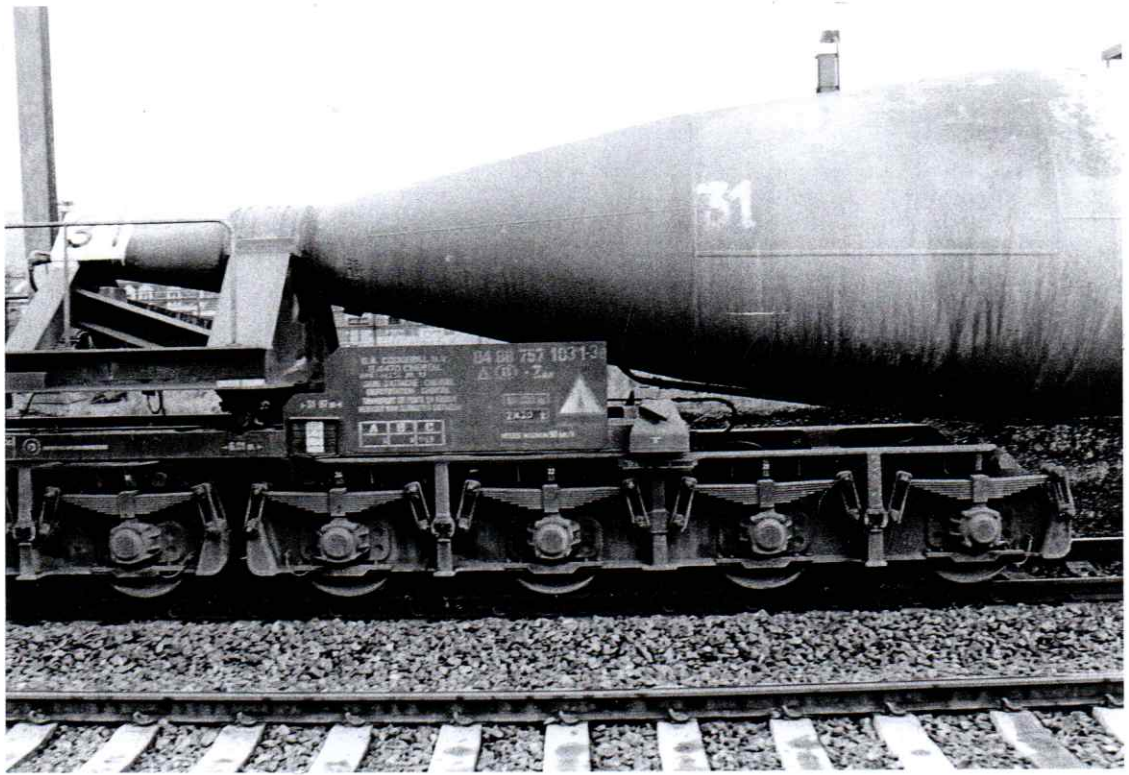
Tare 194→197t
Tare + charge 344t
Longueur totale 31.87m
écart bogies 17.96m
écart d'l bogie 6.01m
Frein O-G
Boites d'essieux à rouleaux
Nombre d'essieux 16 (4 bogies de 4 essieux)
Rayon courbe R 75m
Vit. 50 Km/h ~~Circulation locale~~ Δ 80
Freins à disques

Les poches permutent de nombreuses fois
lors des entretiens
Poches actuelles Cockerill nos 21à36
En 2003 un dispositif de sécurité de fermeture de
la poche leur est appliqués.

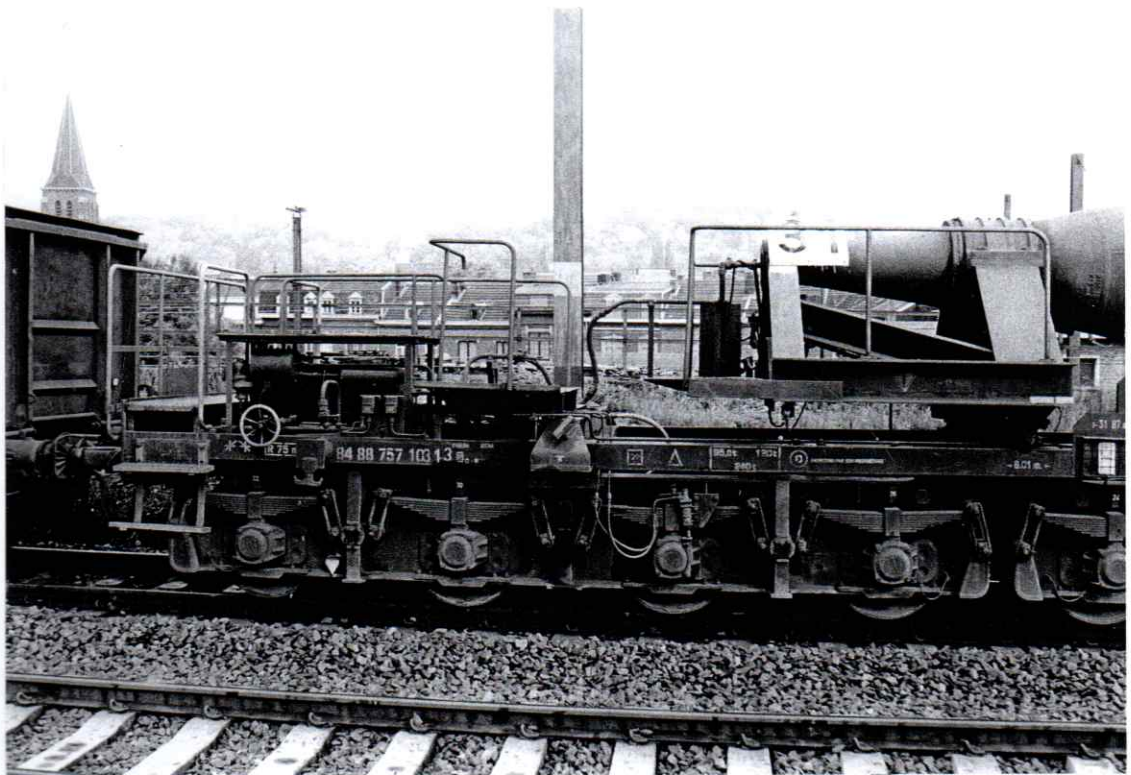


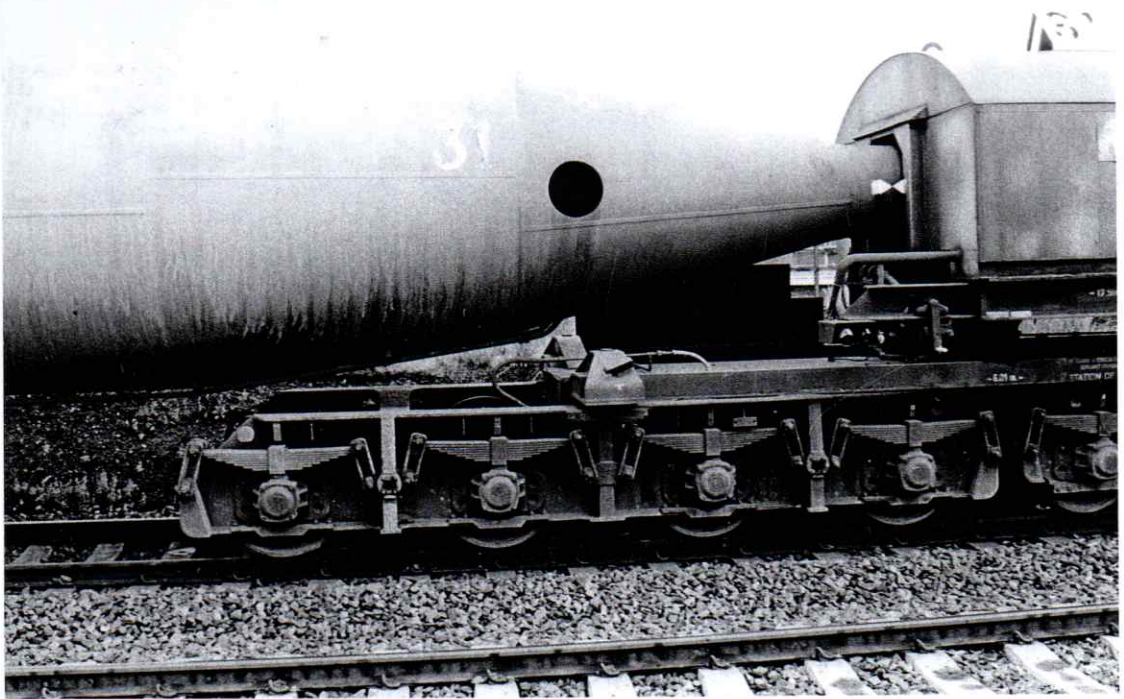
84 88 7571028 Zaa
La Croyère 1985 poche no 29
bas: idem
Kinkempois 2000 poche no 32



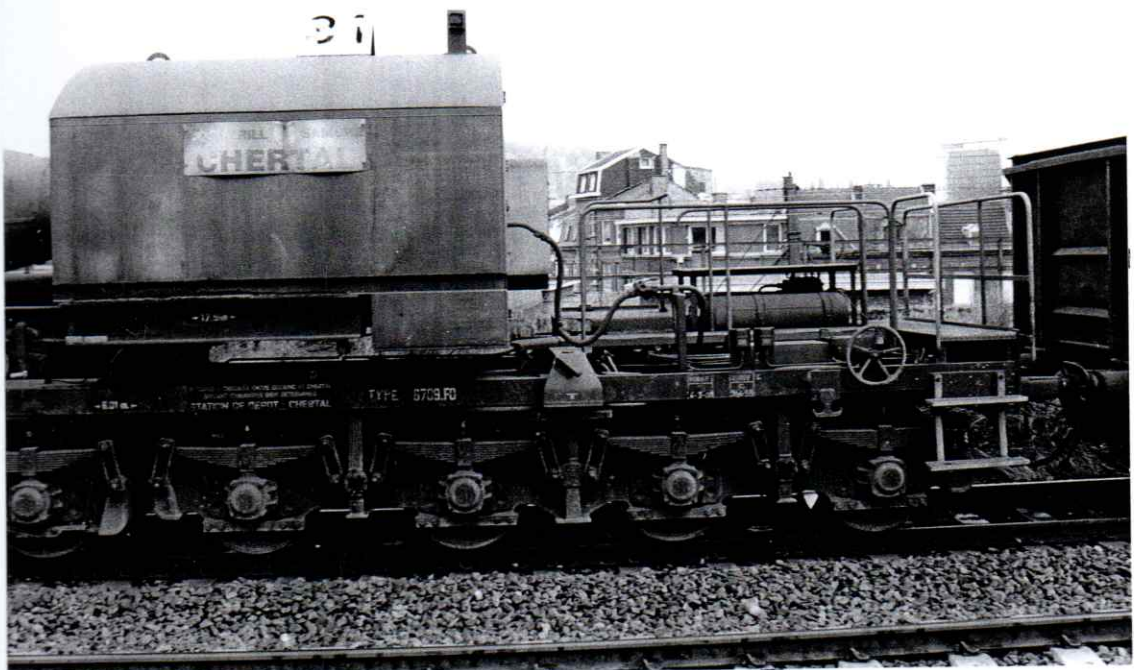


84 88 7571031 Zaa
poche no 31





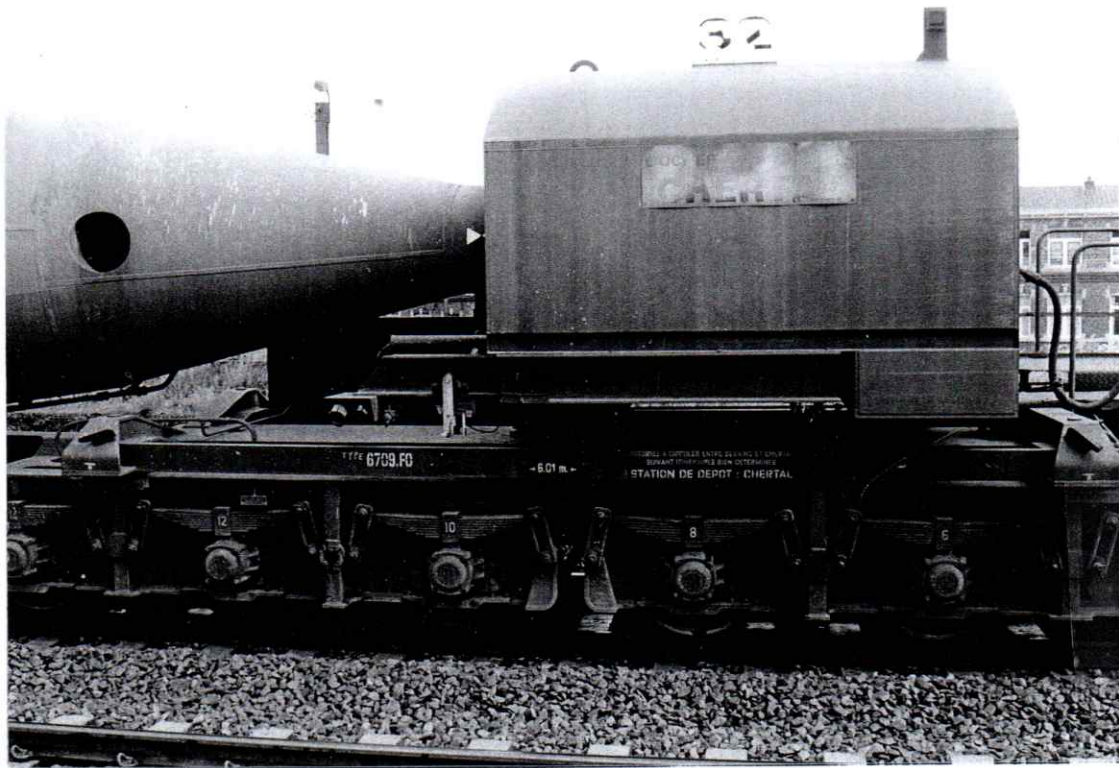
84 88 7571031 Zaa
poche no 31



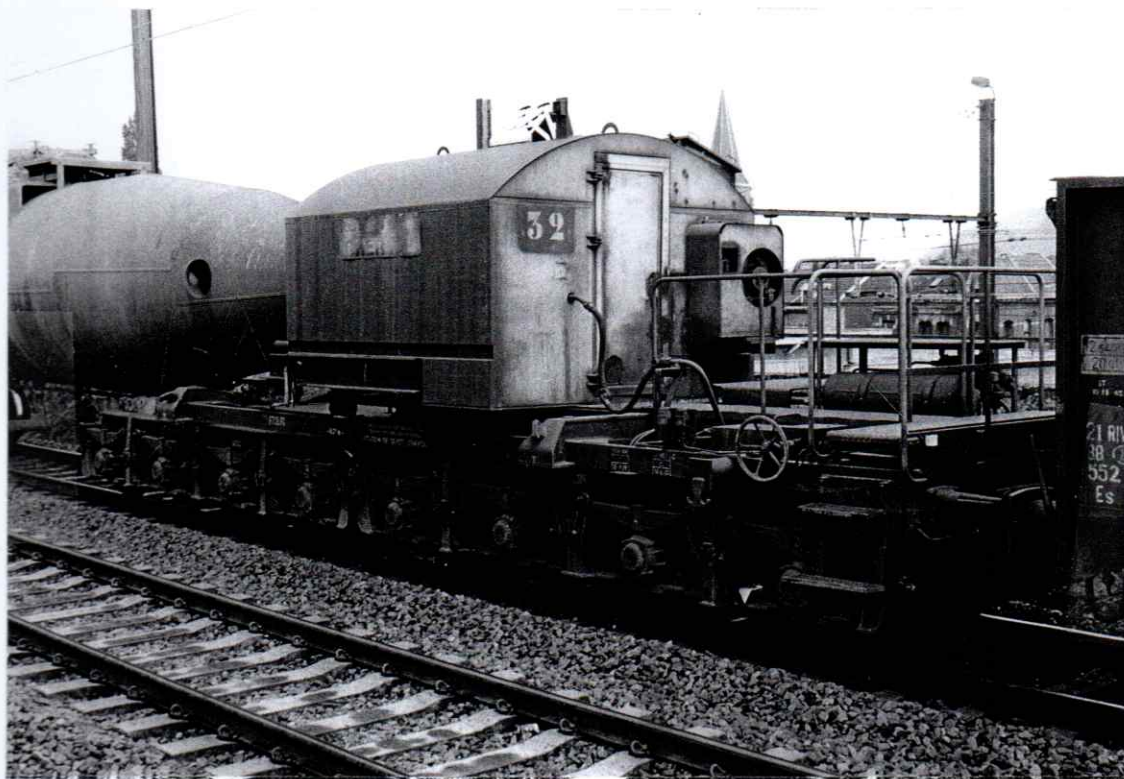


84 88 7571028 Zaa
poche no 32





84 88 7571028 Zaa
poche no 32



Hg. poches pour transport de fonte

83 87 9950002,004,008

P TECHNIMET Ranguevaux,
Moyeuve-Grande

Gare d'attache Rombas

Transport de fonte liquide

Date de mise en service SNCF 1991

Constructeurs 1957

Limites de charge Poids Maximum Autorisé sur rail
Tare + Charge = 214 Tonnes

Tare 115.6t

Capacité 15.03m³

Longueur totale 19.23m

écart bogies 9.35m

écart d'1 bogie 2X 1.45m (3 essieux)

1.80m (2 essieux)

Frein W-G

Boites d'essieux à rouleaux

Nombre d'essieux 10

Rayon courbe R 80m

Vitesse a vide 50 Km/h

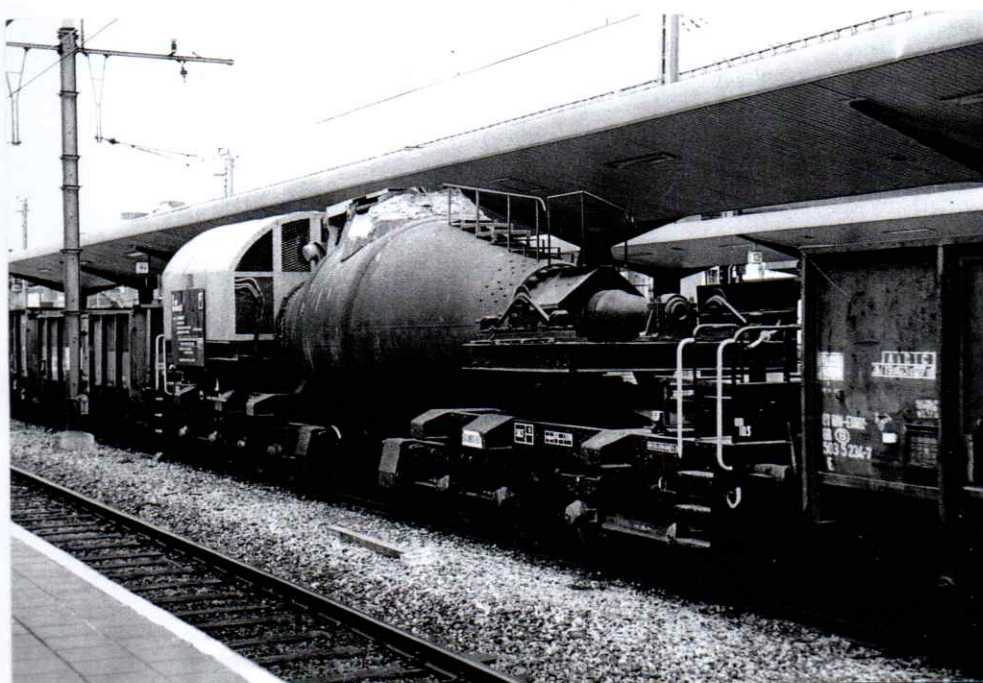
: charge 30 Km/h

1° 30'

SNCF 

Poches Cockerill nos 57,58,59

Wagons probablement loués à la SNCF et ayants été
utilisés pour navettes de fonte aux Forges de Clabecq
puis aussi chez Cockerill TMP au haut-fourneau de
Dampremy avant son extinction.



9950008

Charleroi 5-91

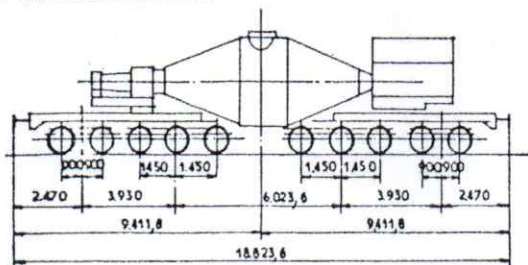
WAGONS Poches

P1

100 T

Nombre : 10 - 1 à 8 et 11 et 12
26 87 095 0 (032 à 035) (038 à 042) et 058

TARE : 102 T
POIDS TOTAL SUR RAIL : 214 T



POIDS FREIN : 142 T à vide et à charge

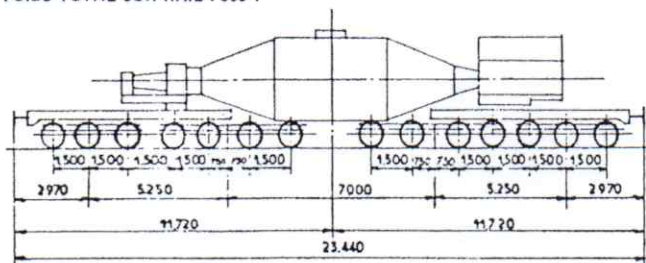
Rayon mini d'inscription : 80 m

P2

150 T

Nombre : 27 - SF 301 à 327
26 87 095 0 (060 à 073) (093 à 104) et 048

TARE : 150 T
POIDS TOTAL SUR RAIL : 300 T



POIDS FREIN : 100 T à vide
142 T à charge

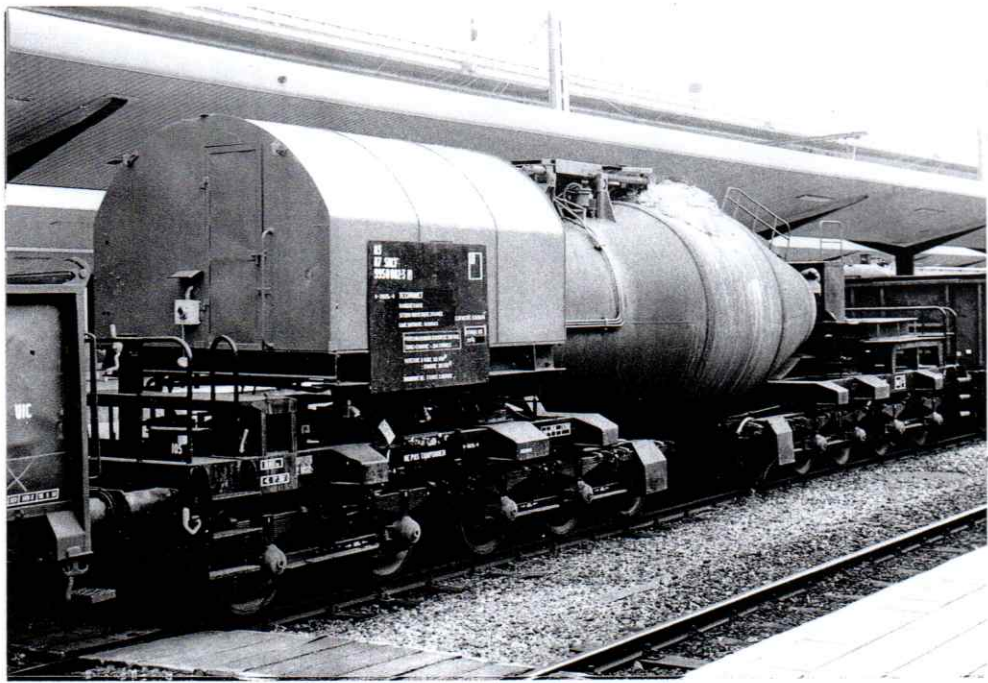
Rayon mini d'inscription : 90 m

Hg. poches Cockerill nos 58 et 59
hors service

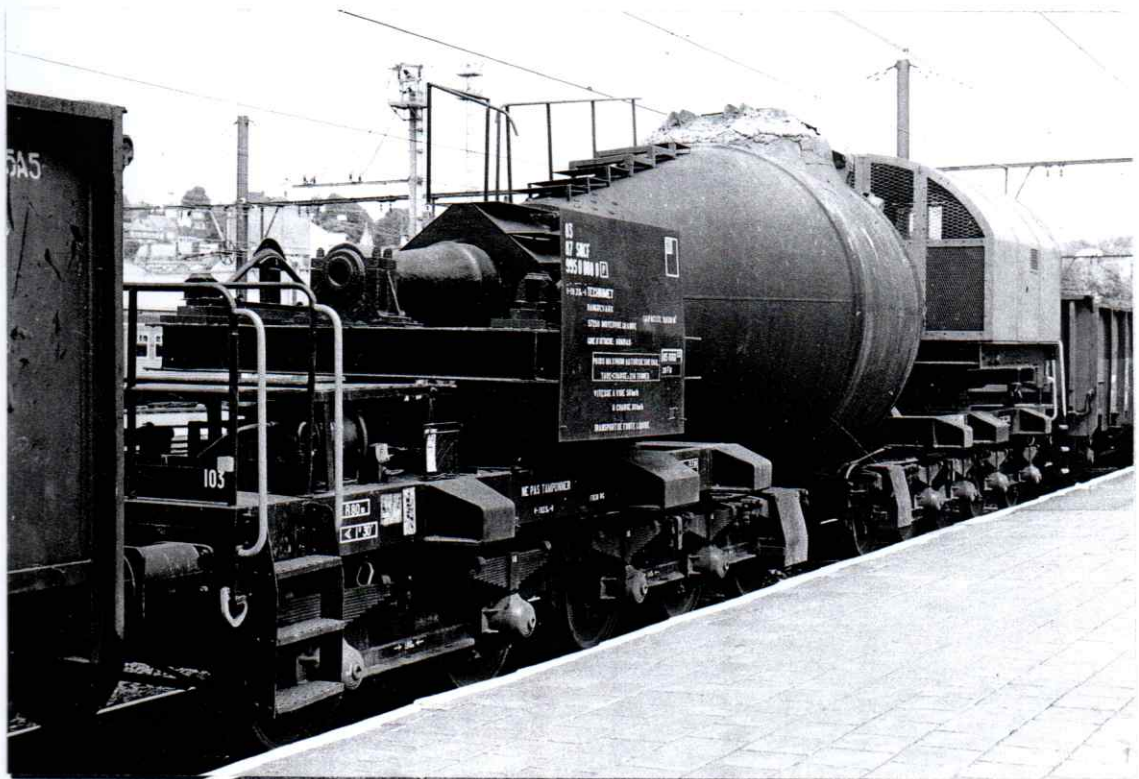
83 87 9950004 et 008

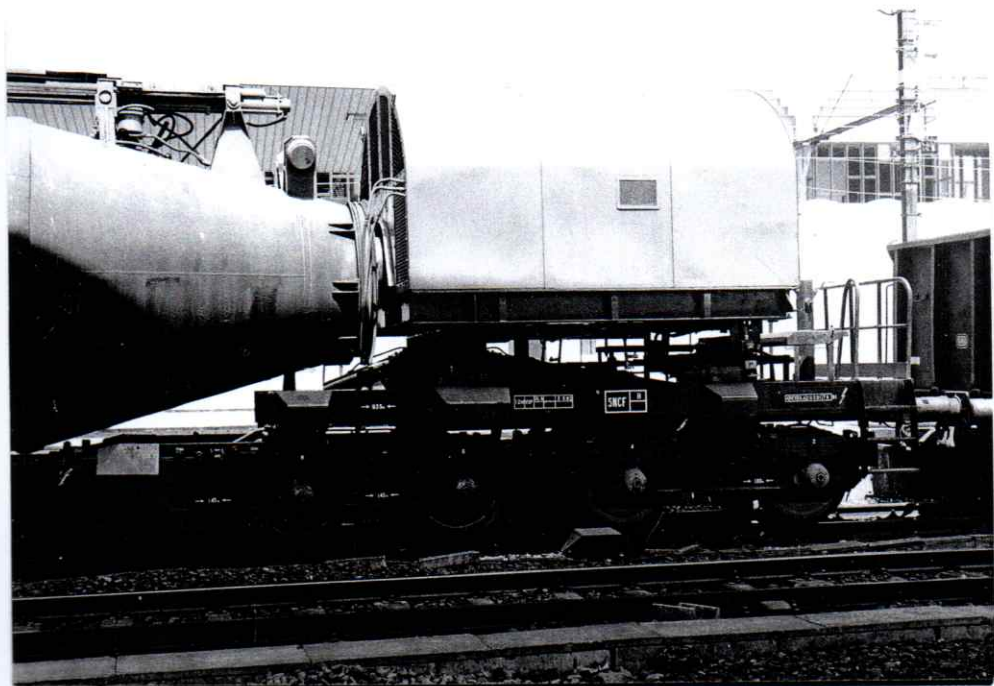
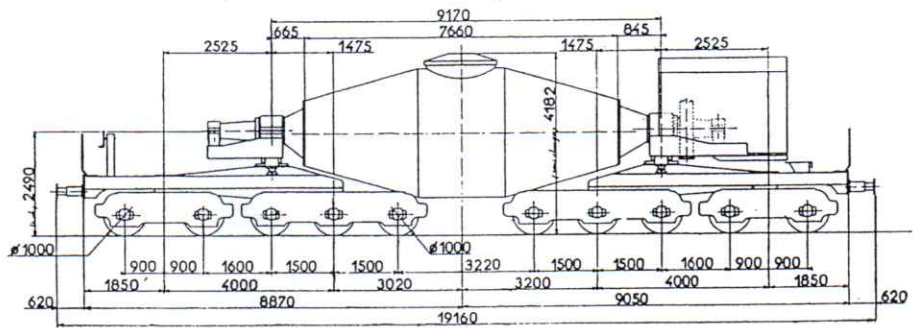
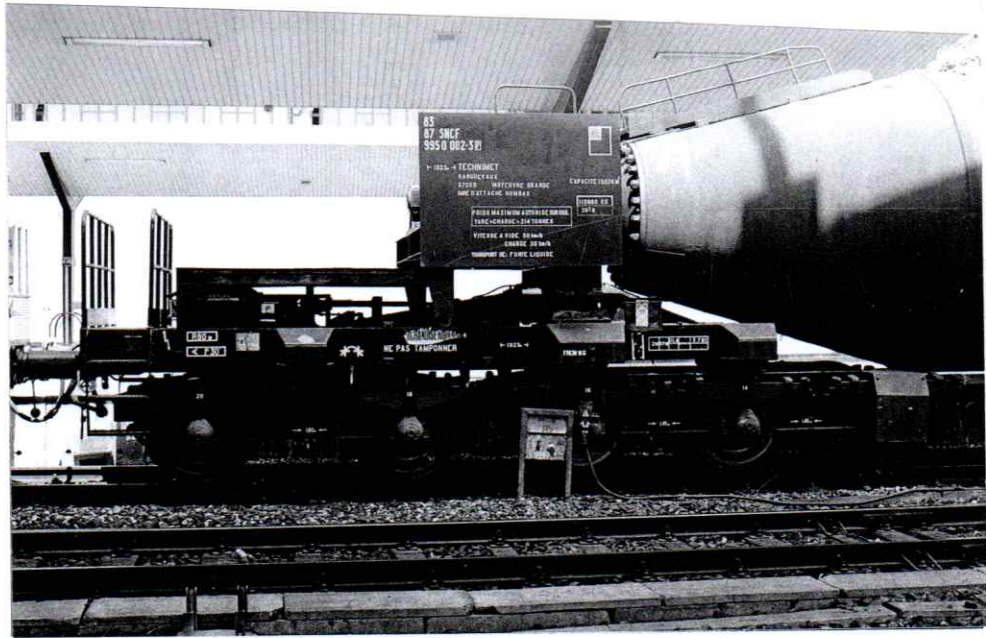
Duferco, Clabecq 12-03

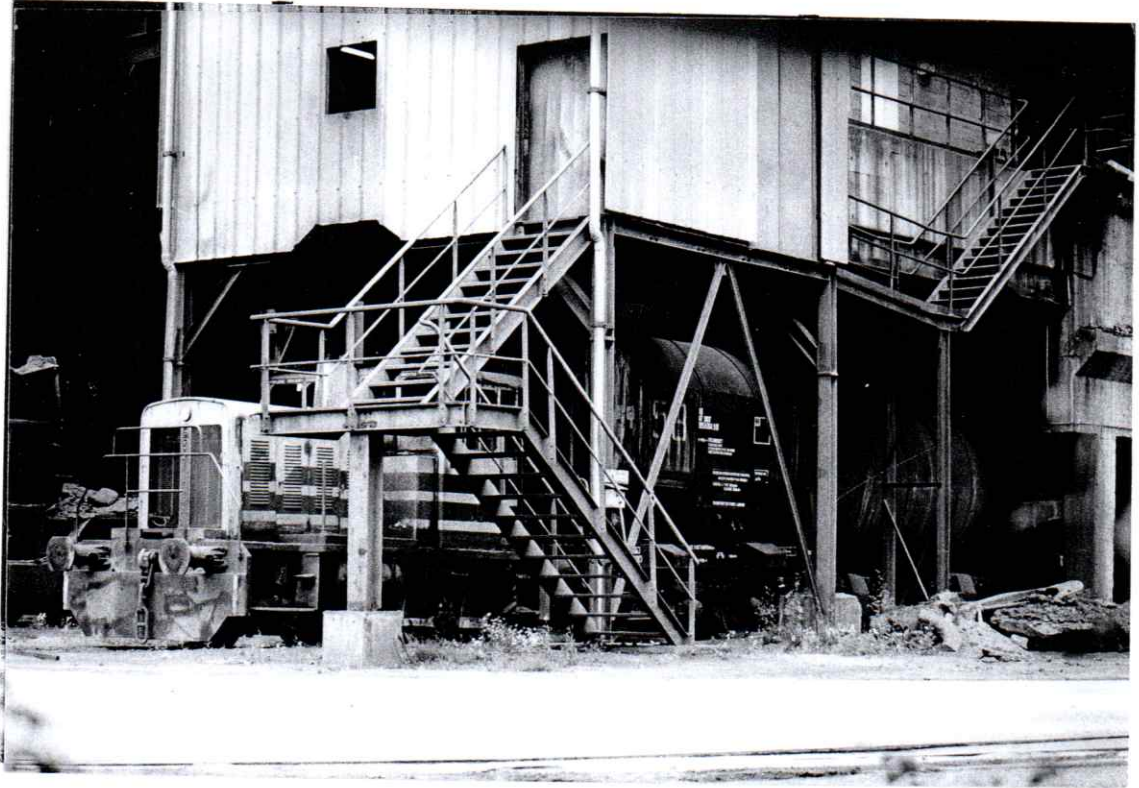




9950002
Charleroi 5-91
9950008
Charleroi 6-91







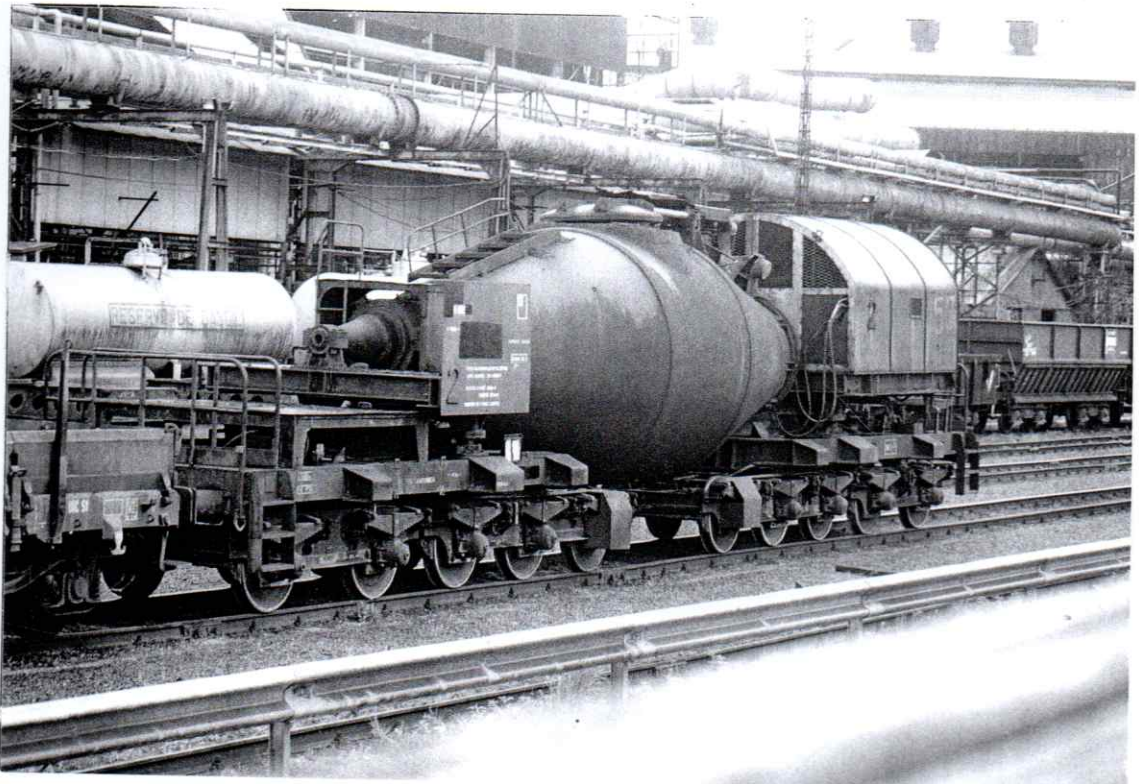
9950004

Duferco - Clabecq 7-98

9950002

désimmatriculé UIC

Duferco - La Louvière 4-01



Hg. poches pour transport de fonte

83 87 99540xx nos compris entre 022 et 047
P Sideco, Florange
Transport de fonte liquide
Circulation autorisée sur les parcours désignés
par C-R-TR2E2 no 12 de la région de Metz
Gare d'attache Hayange

Date de mise en service SNCF 2000
Constructeurs Creusot-Loire 1969,1972
Limites de charge Poids maximum sur rail
Tare + charge: 300t

Tare 149.8t
Capacité 22m3
Longueur totale 23.54m
écart bogies 7.00m
écart d'1 bogie 5.25m
Frein 0 ou Ch-G
Boîtes d'essieux à rouleaux
Nombre d'essieux 14
Rayon courbe R 80m
Vitesse limite a charge et a vide: 50 Km/h

$\leq 1^{\circ} 30'$

SNCF	DB
	CFL
	SNCFB

Suivant la fusion de Cockerill avec Usinor début 1999;
une navette de fonte a été assurée de Dunkerque à
Charleroi début 2000 avec wagons poches SNCF mais a
été finalement arrêtée.

La série a été immatriculée chez Cockerill TMP sous
les poches nos 70 à 83 (voir liste). Quelques exemplai-
res sont également utilisés en navette vers Chertal.

Suite à opérations d'entretiens; les chassis peuvent
permuter comme par exemple:

9954029 avec 1 bogie constr. Creusot Loire 1972
et l'autre Sacilor Usines de Grandrange,
Moselle 1969 !!

Poches numéros:

70 - 83 87	9954045
71 -	9954022
72 -	9954034
73 -	9954035
74 -	9954026
75 -	9954033
76 -	9954036
77 -	9954027
78 -	9954044
79 -	9954024
80 -	9954046
81 -	9954047
82 -	9954029
83 -	9954025

9954047 P Sideco ex Sacilor

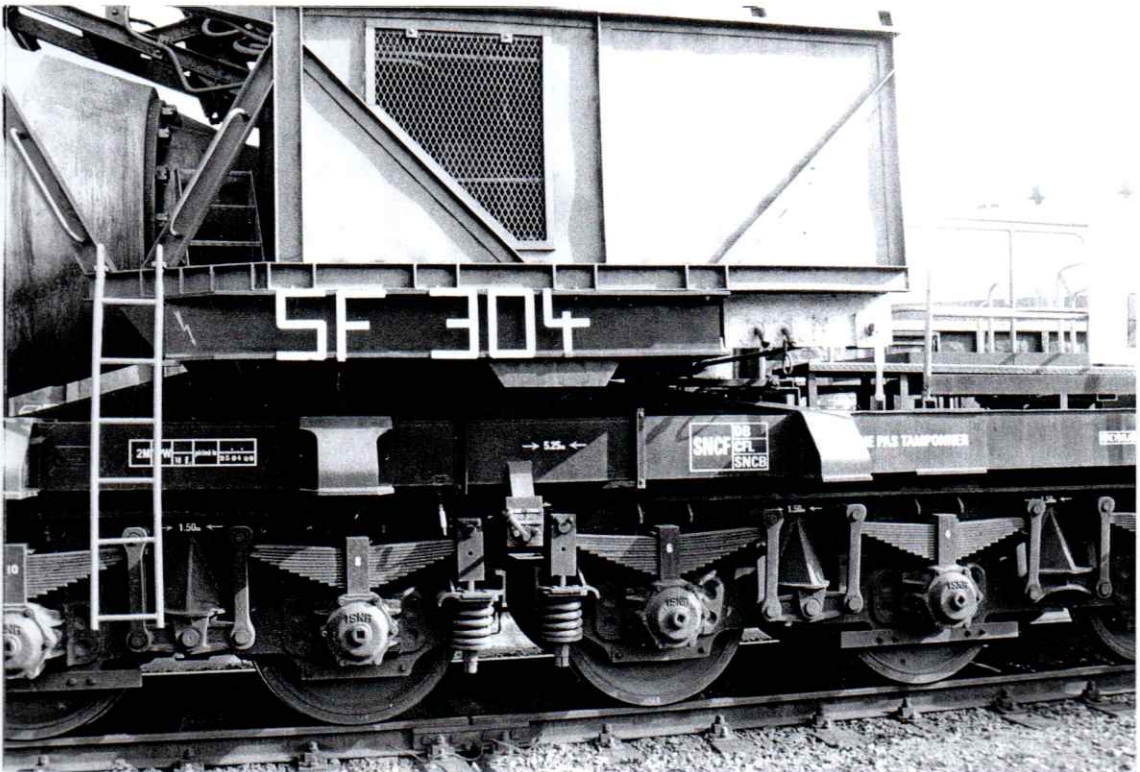
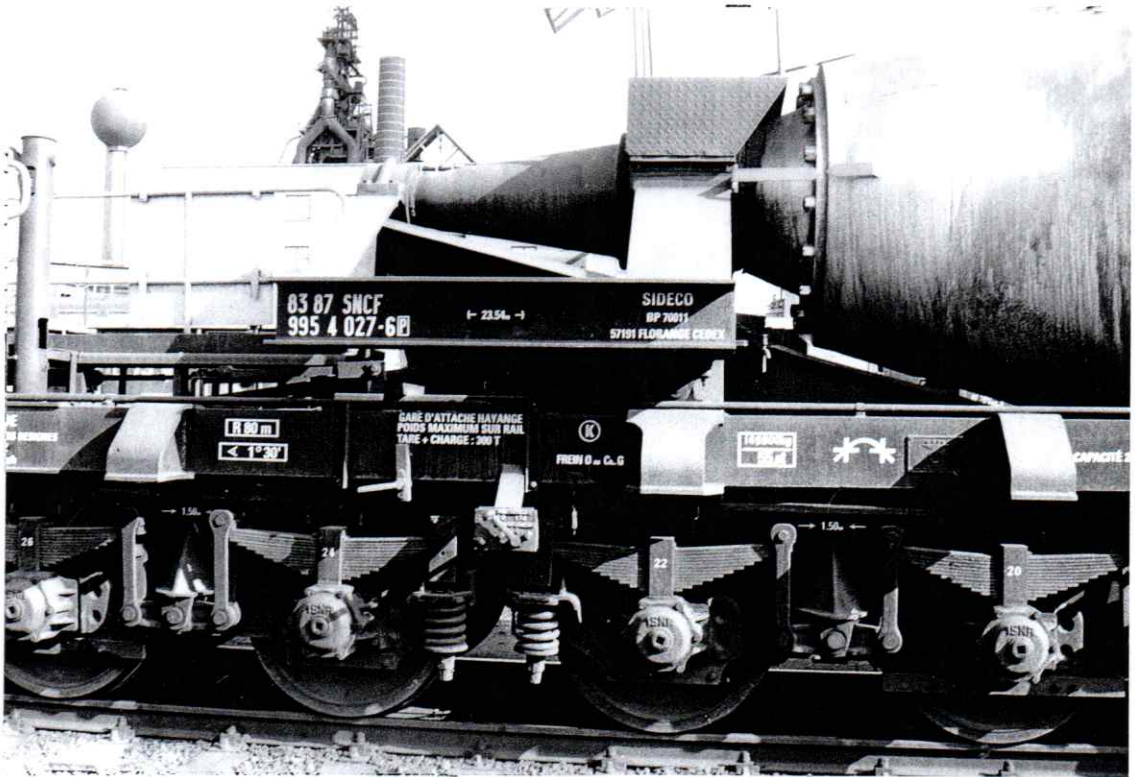
Avant l'envoi de la flotte des hg poches TMP vers la navette de Seraing à Chertal; quelques exemplaires ont été garés hors service à Marchienne-au-Pont fin 2000/début 2001 soit les nos 70,71,73,74,75,82,83.

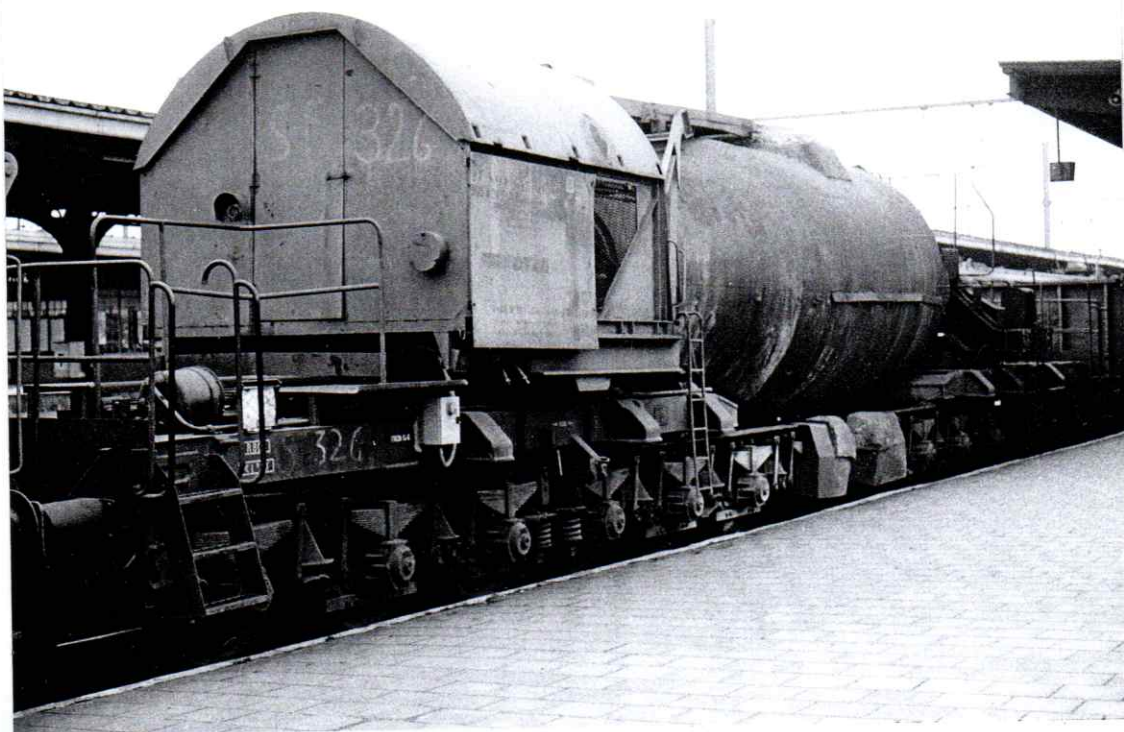




83 87 9954027
poche no 77

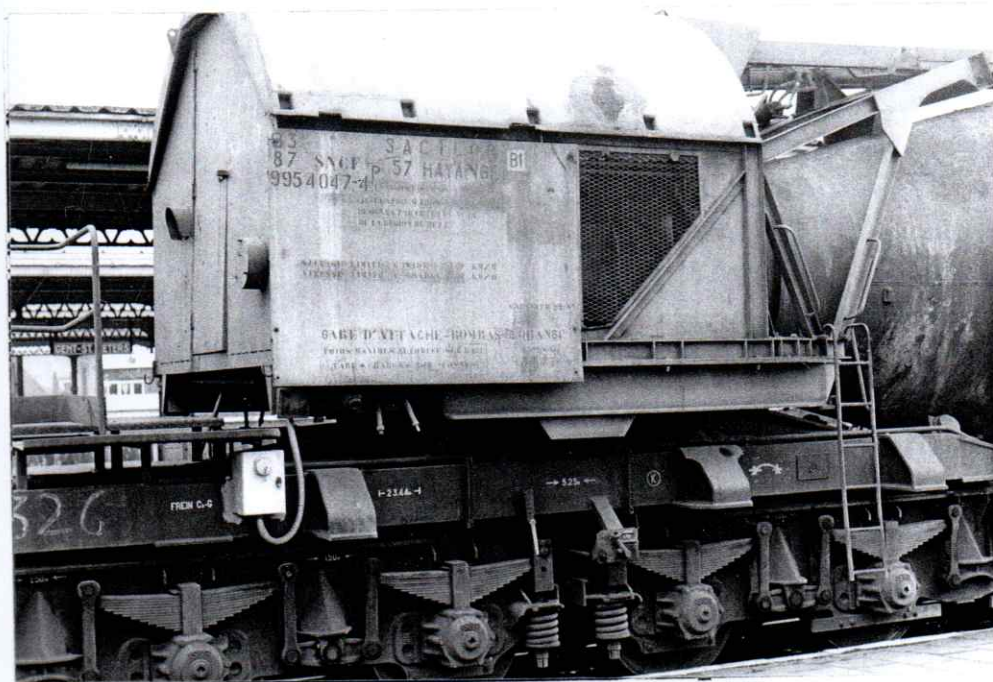






83 87 9954047
P Sacilor, Hayange
Gand St Pierre 1989

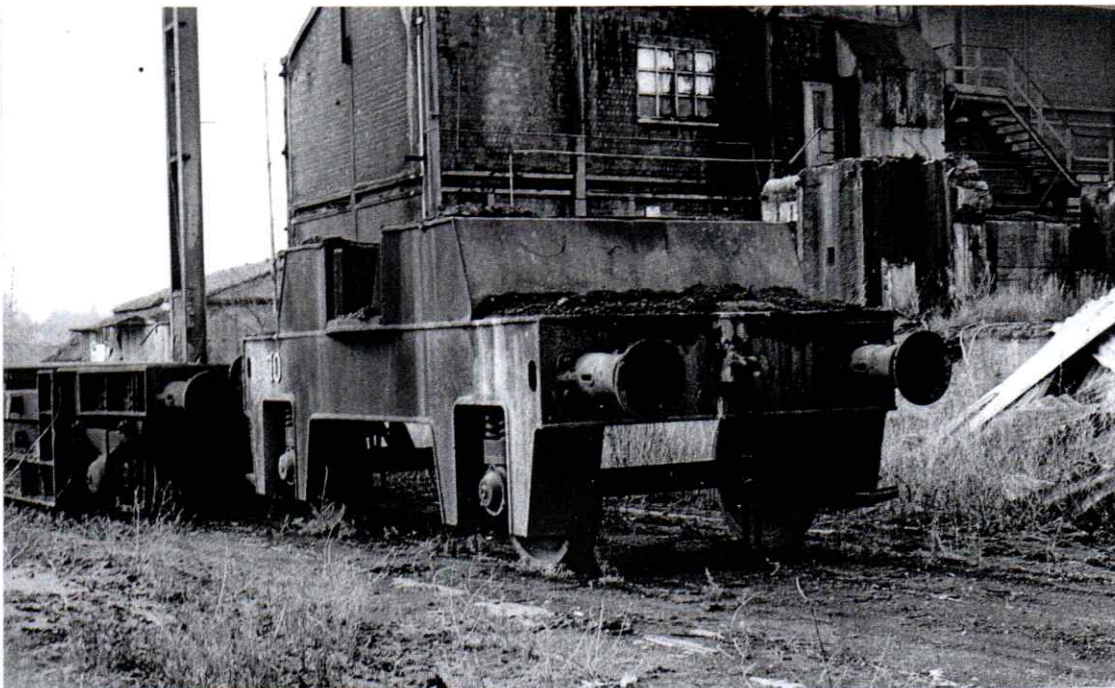
navettes de fonte Dunkerque à Zelzate
(Sidmar)
Ce véhicule est actuellement réimmatriculé
comme propriétaire Sideco, Florange



Wagons Industriels

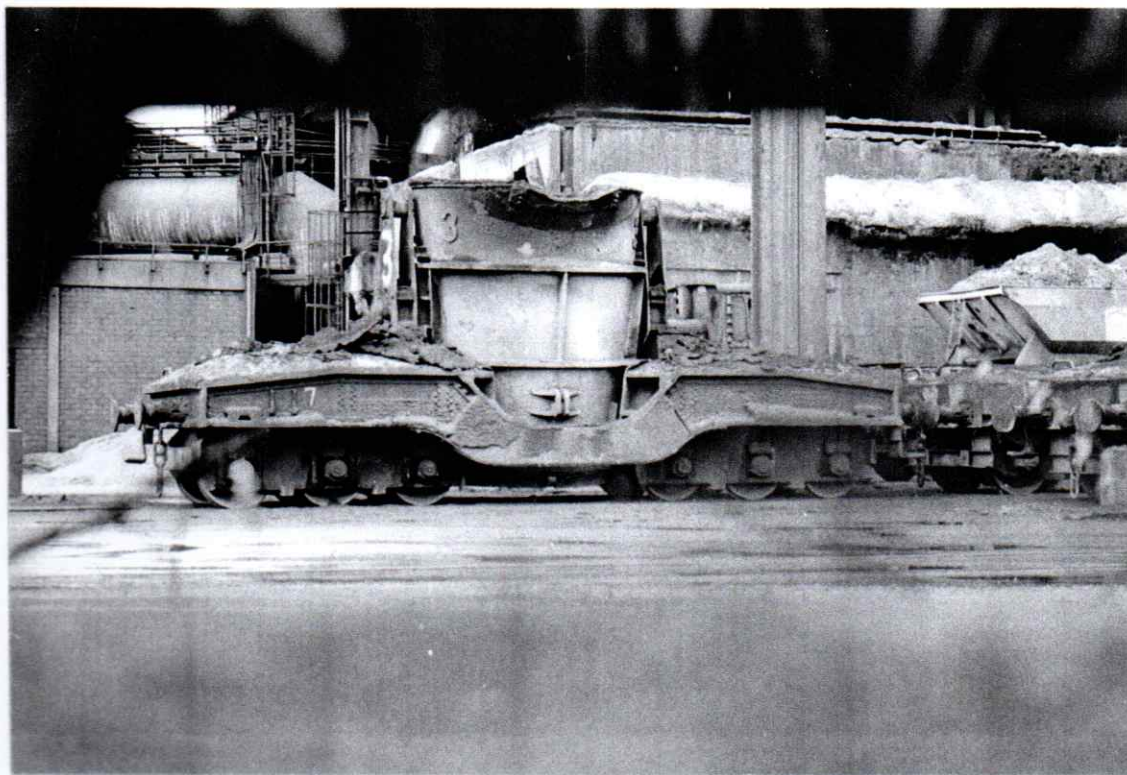
Hg. poches pour transport de fonte
Forges de Clabecq

Uniquement utilisés en service intérieur dans
l'usine entre le haut-fourneau et le laminoir.



à essieux (2 modèles)

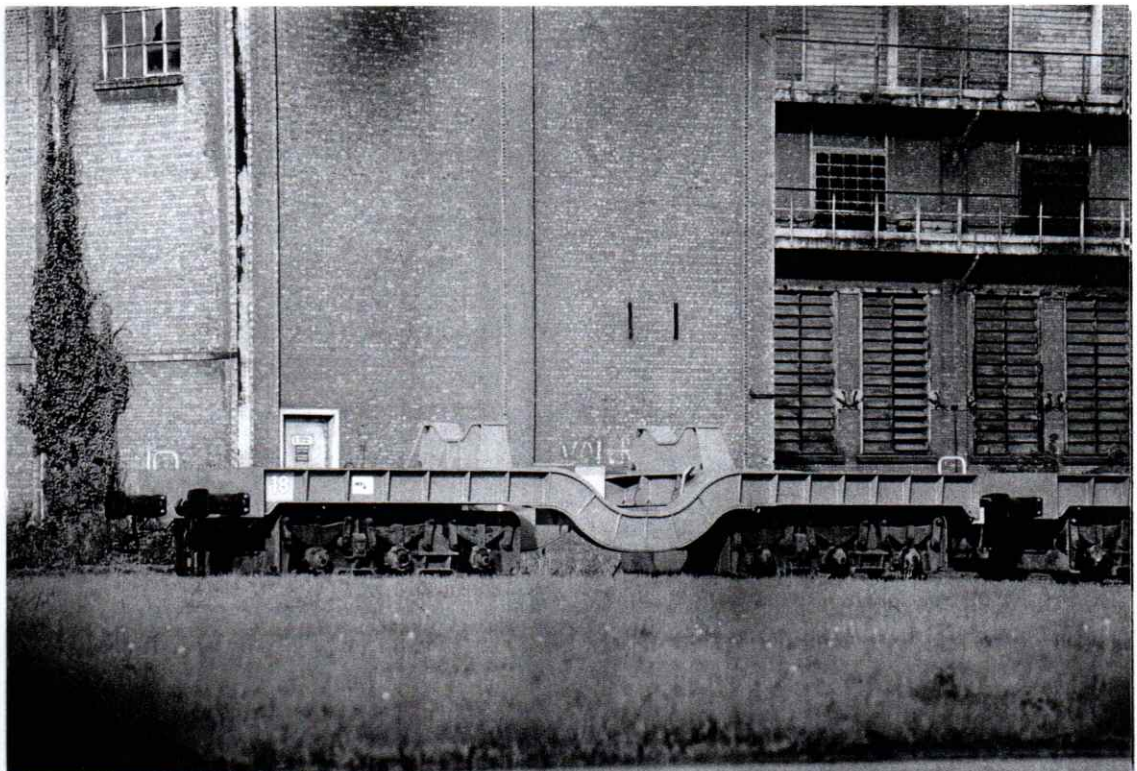
à bogies no 7
série 1à15 (2 modèles)
bogies de 3 essieux





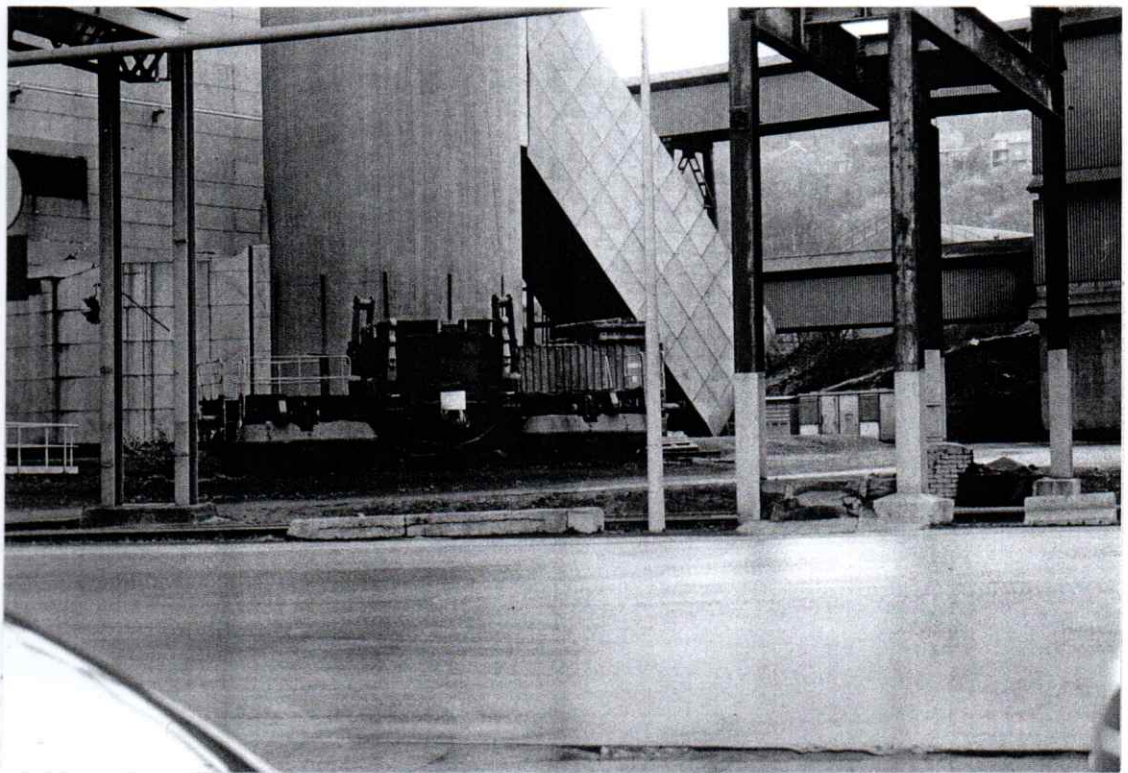
à bogies no 2
série 1à15

à bogies no 18
série 16à19
sortis REV MFI (5 exemplai-
res) et non utilisés.





Anciens wagons poches pour fonte
sur 2 bogies de 3 essieux (no 13à22)
constr. Paul Wurth
et wagon poche pour fonte "monument"
Cockerill - Ougrée



Wagons industriels

Hg. poches pour transport de fonte
Cockerill/TMP, Marcinelle

Uniquement utilisés en service intérieur dans l'usine
entre le haut-fourneau et l'aciérie coulée continue.

Poches nos 61à67 ex Hainaut Sambre
 91à96 type Demag Junkerath
 grande capacité

nos des bogies: 65011,048,075,084,093,100,119,128*

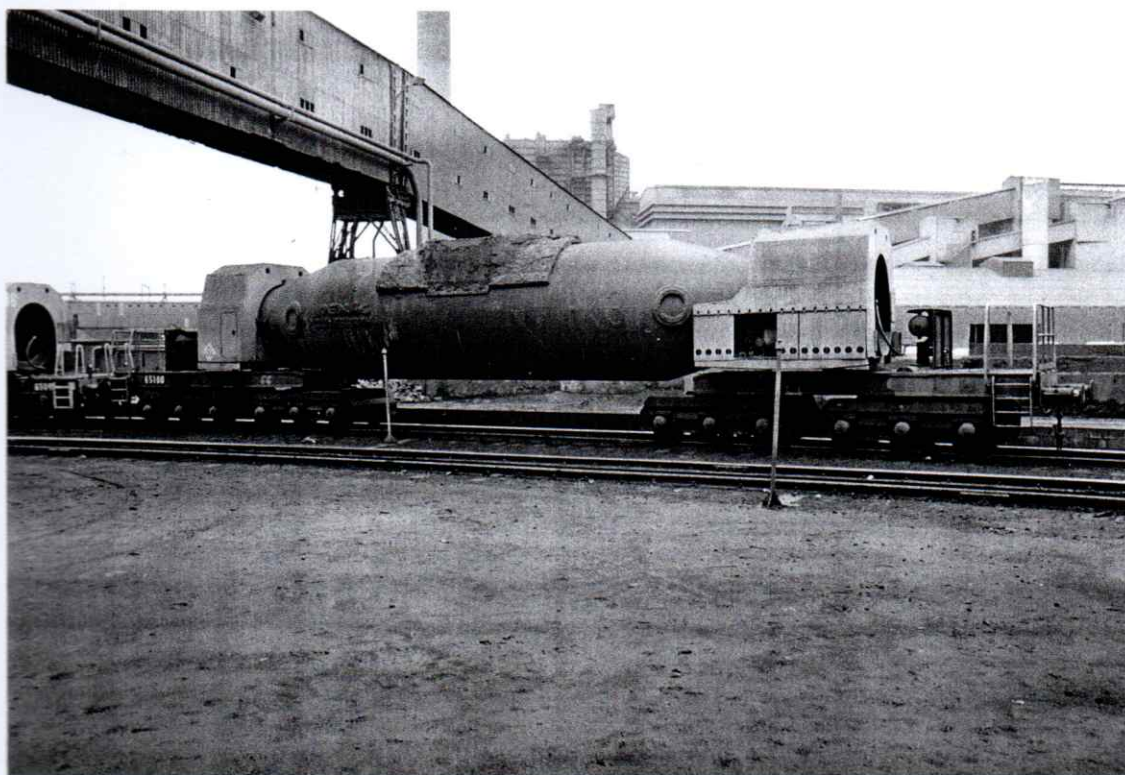
* il s'agit de numéros discontinus et fantaisistes.

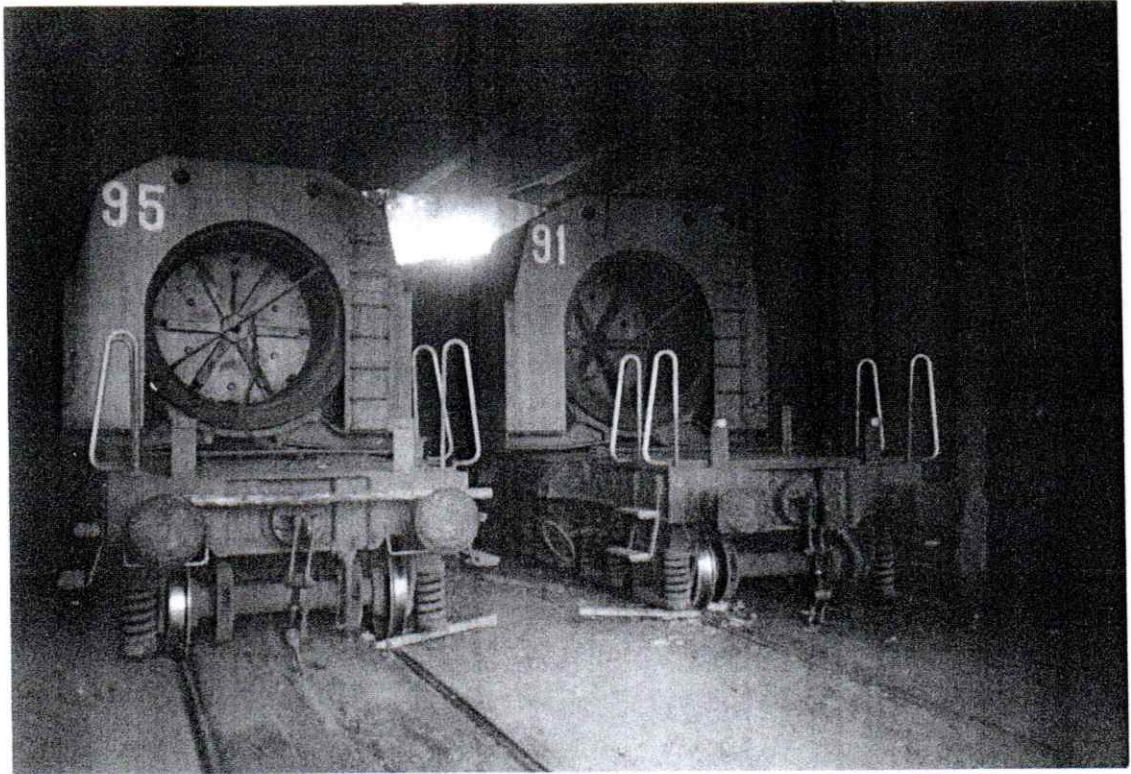
~~poche no 66 vue en juillet 2001~~

Les chassis de bogies nos 65075 à 128 sont des bogies
d'usine à 3 essieux. Les nos 65011 à 057 sont des ex
wagons type Rolanfer désimmatriculés UIC, et qui se
retrouvent répertoriés dans la série 60 et 90 (poches)

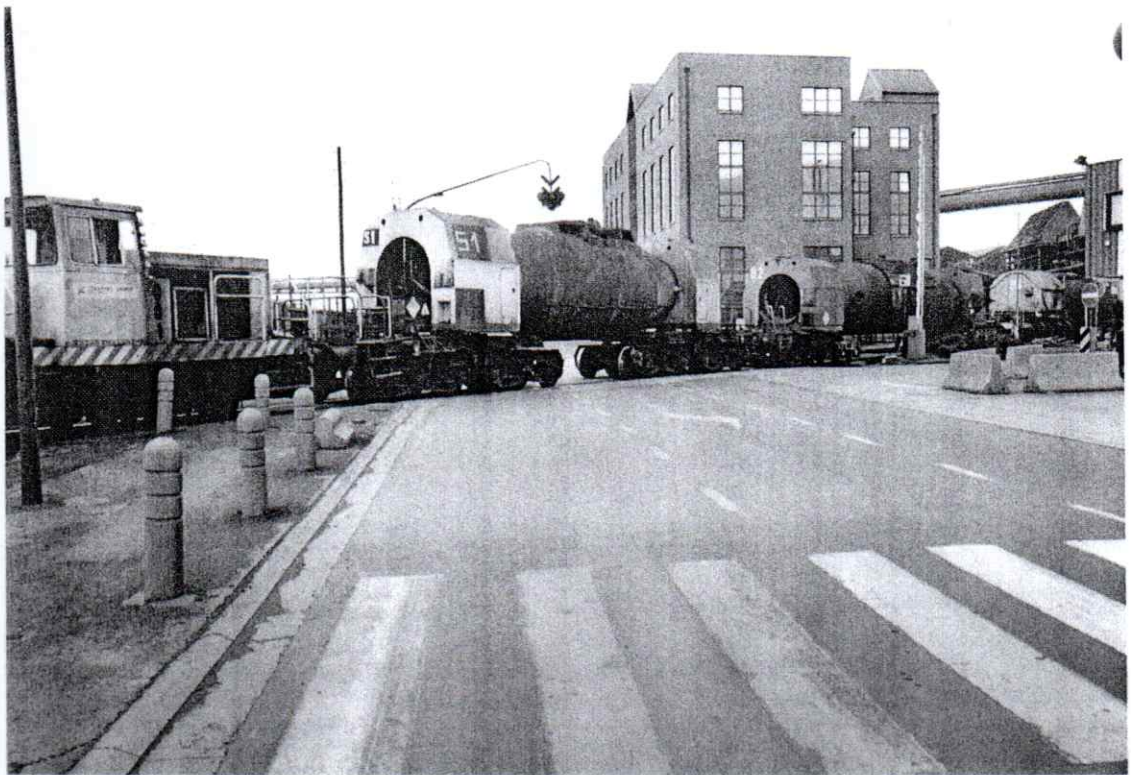
Les poches permutent de nombreuses fois
lors des entretiens

Poche no 66 = 6 X 2 bogies no 65048 en 5-03
no 92 = 4 X 3 essieux no 65093 en 2-04

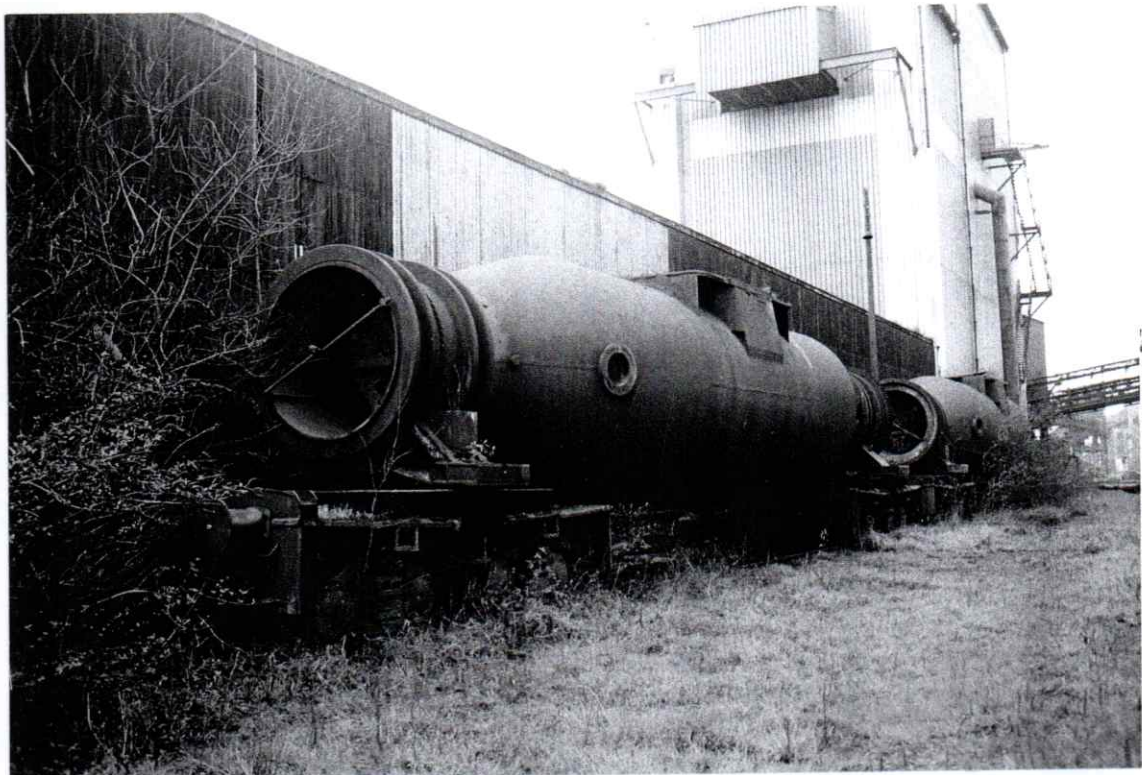




Hg. poches 91,92,95 et 51
Cockerill/TMP,
Marcinelle



Hg. poches nos 62 et 91
Charleroi TMP 6-11-96
bas; Hg. poches réserve
Haut-fourneau Cockerill no 5
Dampremy 2002



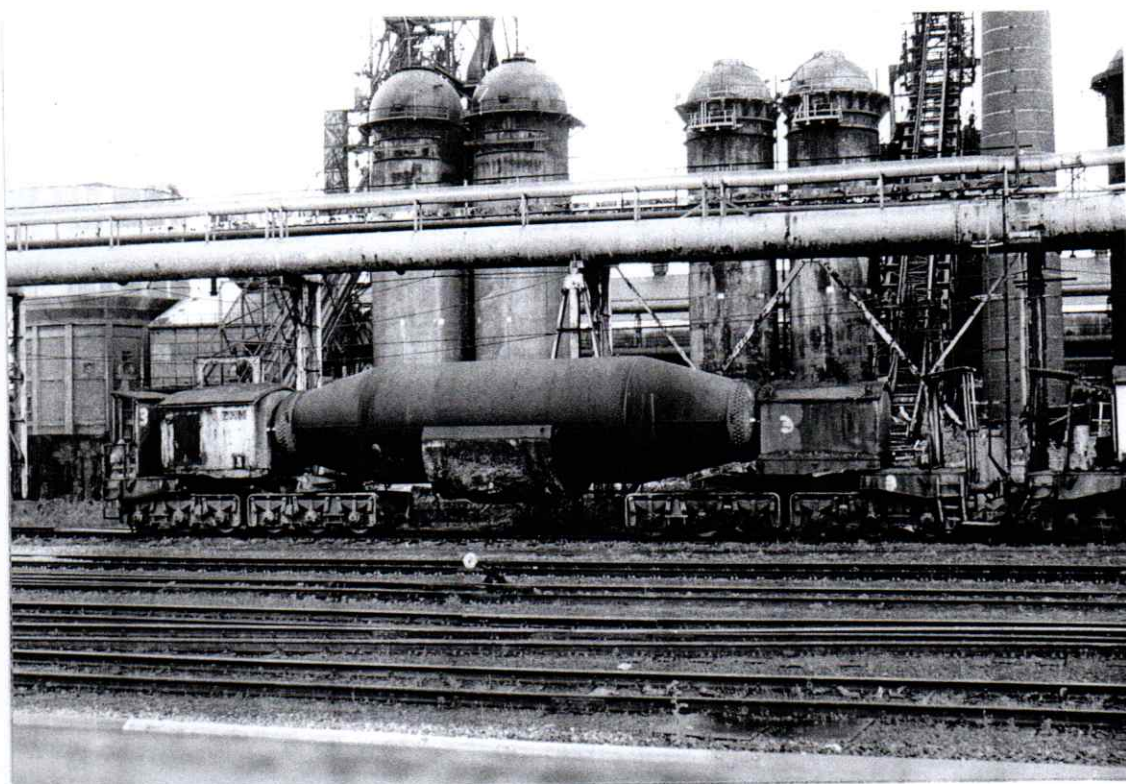
Wagons industriels

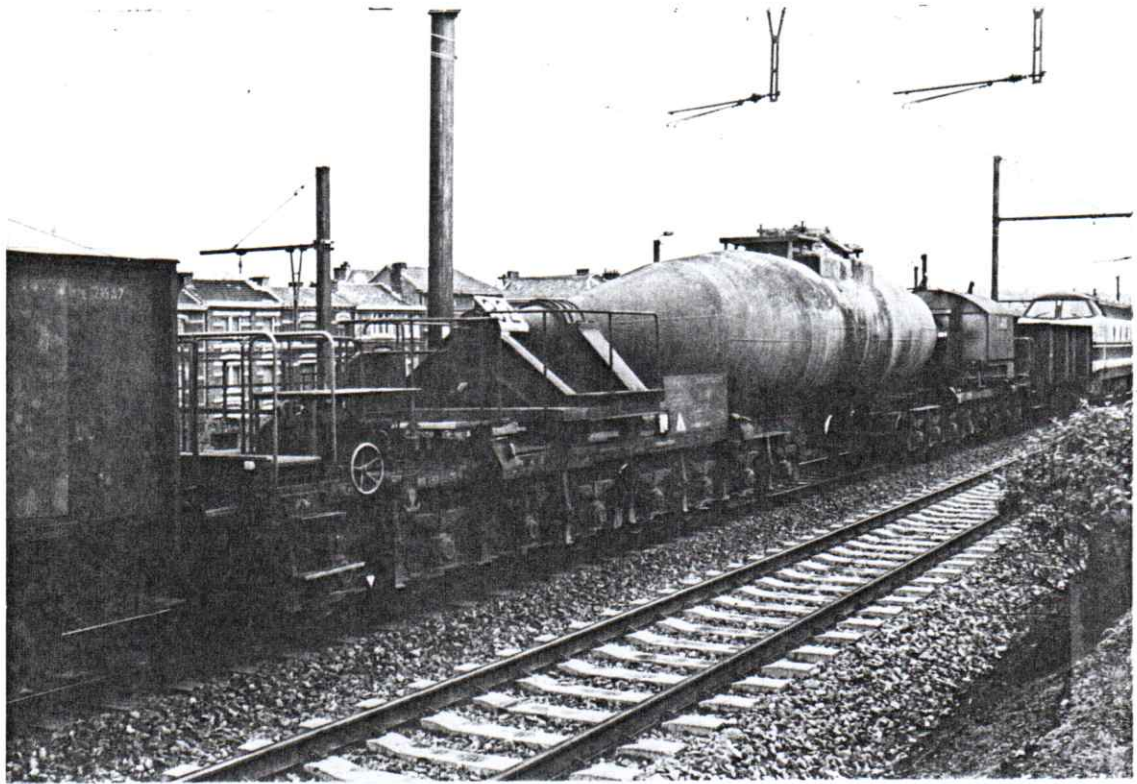
Hg. poches pour transport de fonte
Boel - La Louvière

Uniquement utilisés en service intérieur dans
l'usine avant l'abandon du haut-fourneau

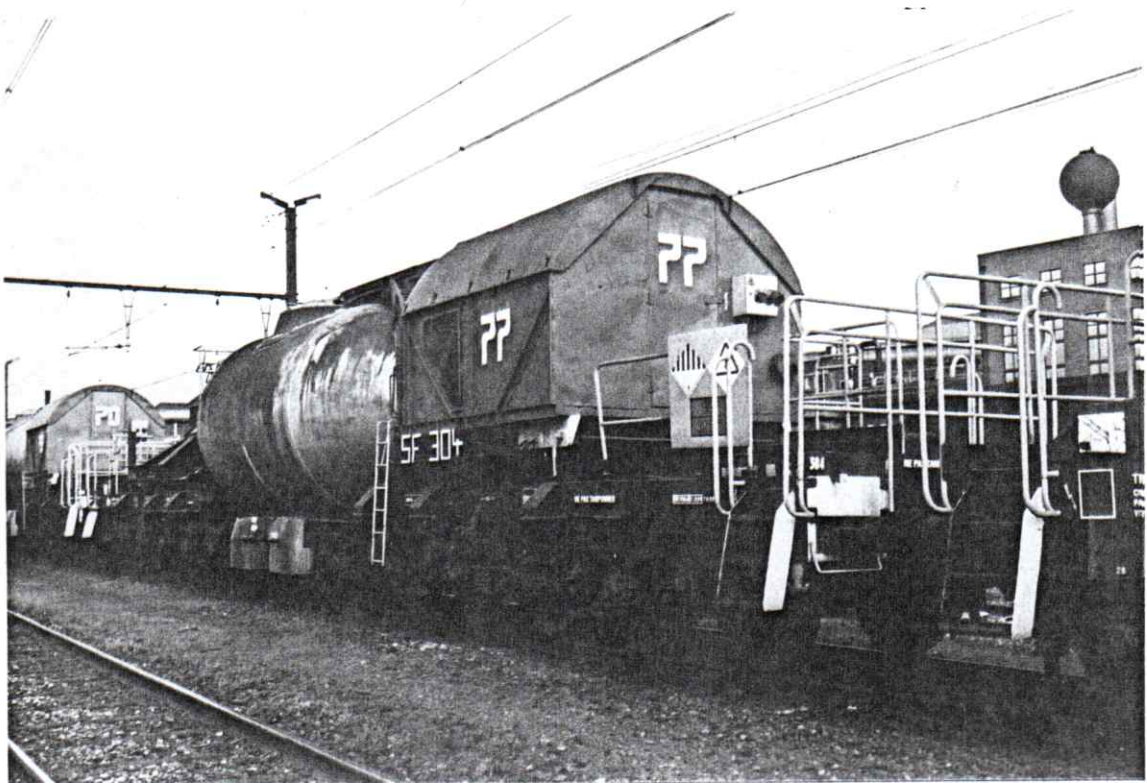


type GHH nos 1 à 5 - 12 essieux





7571028 - poche no 32
mai 2000

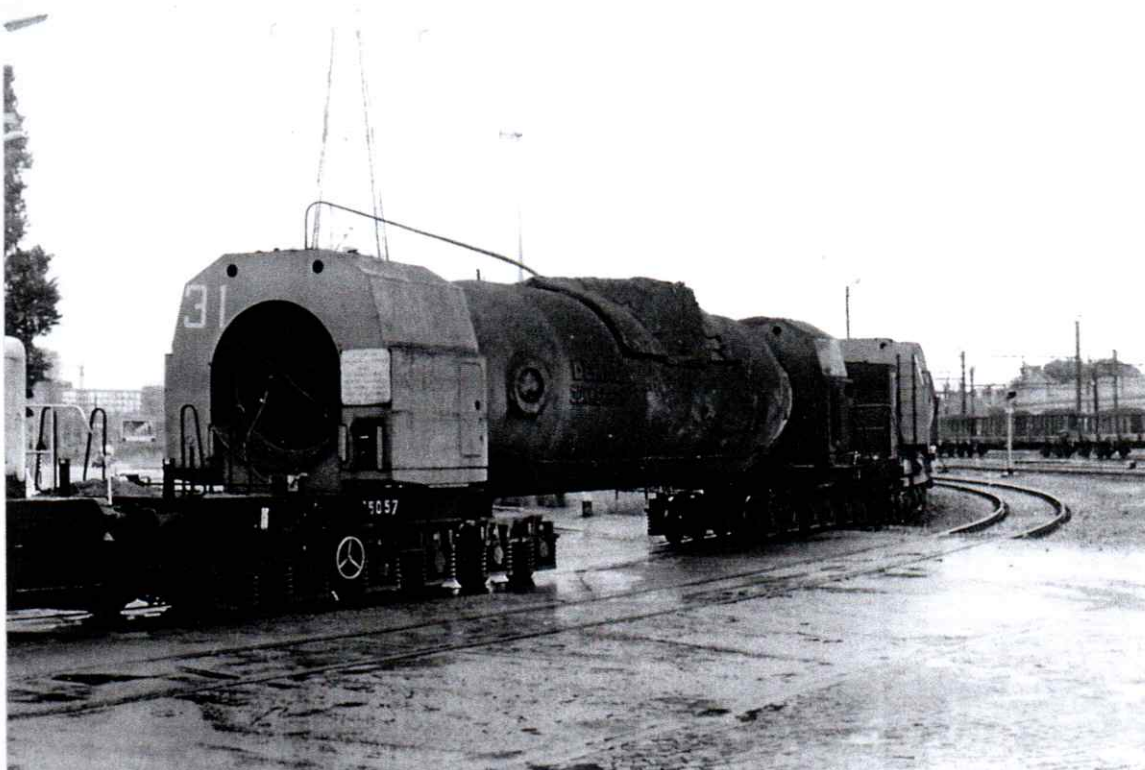


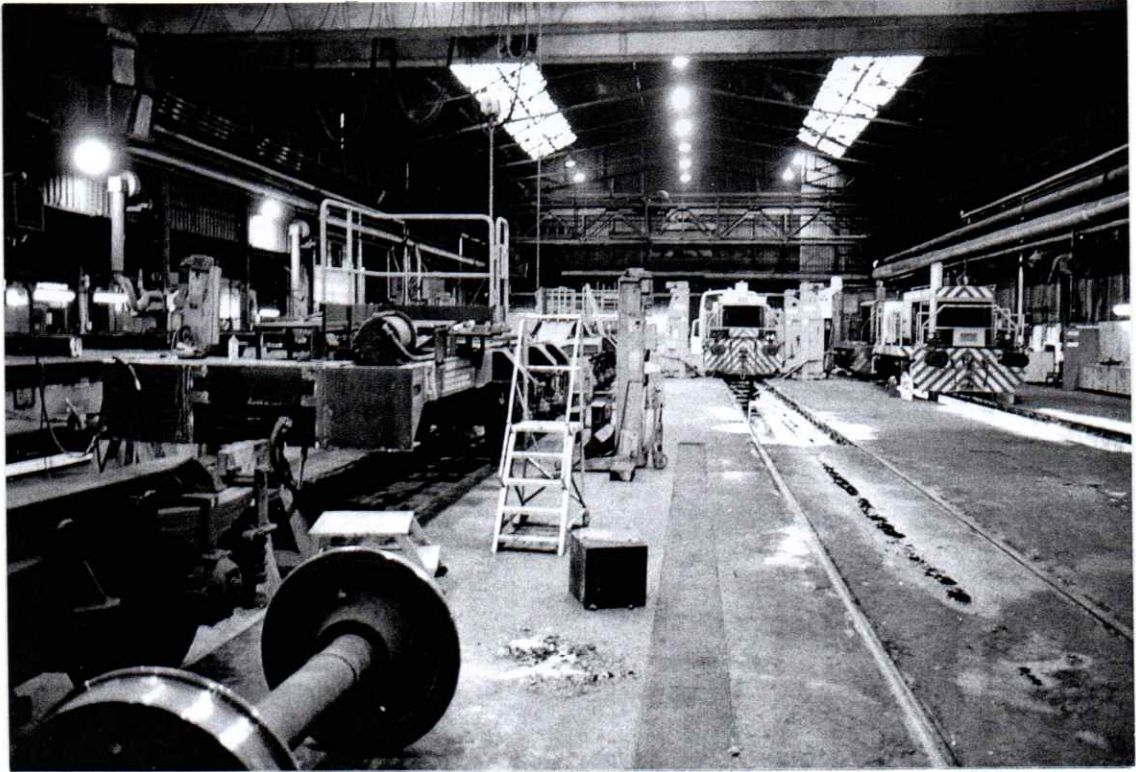
9954027 - poche n̄o 77
avril 2000



Hg. poche fonte no 34 en 1986
et no 91 en 2000
ex poches longues Hainaut-Sambre
et provenance de Hainaut-Sambre +
sur le même chassis no 65084
photo datée mars 1986
Charleroi/TMP

Hg. poche fonte no 31
ex poches longues Hainaut-Sambre
et provenance de Hainaut-Sambre +
sur bogies Demag no 65057
photo prise vers la même
époque Charleroi/TMP





Hg. poches ex SNCF
en révision dans l'atelier
Cockerill/TMP,
Marcinelle

