

EN LIGNES



05703

5 414 306 103702

REVUE BIMESTRIELLE

N° 57 - SEPTEMBRE 2003 - € 7,00

BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18 - EDITEUR RESPONSABLE :
KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire Touristique



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



Toeristisch Spoorpatrimonium

LOCO 2004

Comme il est de tradition, le PFT édite le calendrier LOCO. L'édition 2004 propose onze photos en couleurs et une en noir et blanc de matériel belge et luxembourgeois : autorail 4301 à Orgeo, 5528 à Neerpelt, vapeur type 7 à la sortie de Lille, 6018 à Mellery, 3620 CFL à Erpeldange, 6327 à Bellecourt, 26.101 à Dorinne-Durnal, automotrice postale 973 à Dilbeek, 554.18 à Framerie, 4903 à Beringen-Mijnen, 5174 à Lommel, viaduc de Moresnet au lever du jour.

Il est présenté au format A3, sur papier brillant, avec reliure spiralée. Acheté avant le 31 décembre, il est vendu au prix de € 9; passé cette date, son prix de vente sera de € 10. Frais d'envoi en sus (550 grammes - voir page 59). Communication : *LOCO 2004*.
Disponible à Saint-Ghislain le 13 décembre.



Petites annonces

Annnonce privée : gratuite pour les abonnés. Pour les non abonnés : € 3 pour 5 lignes (chaque ligne est composée de 40 caractères, espaces ou signes). Par ligne supplémentaire : € 1.

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

A VENDRE : Märklin n° 3000 et 3062. Jan DE POTTER, Pluvierstraat 24, 2050 Antwerpen. E-Mail : treinzot@hotmail.com

A VENDRE : Plaques indicatrices d'itinéraires SNCB de la relation Leuven - Geraardsbergen (via Ath ou Tollembeek) et Leuven - Sint-Niklaas. Prix à débattre en fonction du nombre. Info E-Mail : ivo.haine@belgacom.net

CHERCHE: La ligne de chemin de fer Blaton - Quevaucamps (Association pour la Sauvegarde du Patrimoine de Beloeil); La mémoire du rail dans le Sud-Luxembourg (Groupe Histoire Collective de Rossignol); Les locomotives en service sur le réseau de Flandre Occidentale (1845-1906) (A. Dagant); Stations van weleer (P. Pastiels); Stokken in de wielen (C. Lokker); 150 ans d'évolution technique aux chemins de fer belges; Des anciens aux modernes, un siècle et demi de transport public à Bruxelles (MTUB); Dossier réorganisation de l'exploitation SNCB (SNCB, 1984); Calendrier CFC 1986; revue UITP n° 34 (1/85). Dimitri Schönborn, Past. Soeteweyst. 38, 2640 Mortsel, dimitri.schoenborn@id.antwerpen.be

PFT-agenda

Samedi 13 septembre :

Adieu aux locomotives de la série 51 dans le zoning industriel de Genk et la région liégeoise.

Samedi 20 et dimanche 21 septembre

Navettes en autorail entre Leuze et Frasnes-les-Anvaing. Stand PFT en gare de Frasnes.

Du 14 au 24 juillet 2005

Grand voyage PFT à bord d'un train hôtel en Biélorussie, Lituanie, Lettonie, Estonie et Russie. Plus de détails dans les prochains mois.

Samedi 13 décembre 2003

Portes Ouvertes au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Promos sur beaucoup d'articles.

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO organise le 5 octobre 2003, de 9 h à 13 h, en la salle Don Bosco - St-Raphaël à Aywaille (Belgique), sa 45ème Bourse internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. Contact : Mr. E. RENNOIR, 31 rue les Oies, 4052 Beaufays, FAX + ☎ 04/368.62.59 après 20h00.

Editorial

Grandiose ! Ce terme peut désigner les dix ans de présence des trains du PFT sur la ligne 128, dite "de la vallée du Bocq". Primeur le week-end des 20 et 21 juillet, avec la venue de la 26.101. Le public s'est montré ravi et est venu assister en nombre aux débats de notre vénérable vapeur. Deuxième acte le 9 août, avec le voyage "des dix ans", dont le programme permettait de rencontrer la satisfaction à la fois des amateurs et des touristes. Vous avez été nombreux à demander la 26.101, qui est finalement un peu votre locomotive... Vous l'avez eue... et nous espérons que vous en avez profité. Parce que depuis dix ans, elle roule, elle roule... et elle a besoin d'un sérieux entretien, qui la mettra de côté pendant un certain temps... Place à la 29.013, dont le retour semble enfin s'annoncer, et à la P8 roumaine. La relève "vapeur" est bien là, et c'est tant mieux pour les amateurs que nous sommes ! Bonne lecture.

AGENDA C.F.F.L.

VENDREDI 10-10-2003

Philippe Matthys, Echevin de La Hulpe, fera le point sur "Le RER à Rixensart et ses environs".

VENDREDI 14-11-2003

Claude et Eric BINAME présenteront "Photos ferroviaires anciennes".

VENDREDI 12 décembre 2003

Claude DEFECHEREUX projettera un film super 8 : "Nostalgie diesel à Haine-St.P." Centre Culturel de Froidmont (Ferme), Chemin du Meunier à Rixensart.

INFOS : ☎ 02/654.05.79

☐ cffl.rixensart@euronet.be

P.T.V.F.

Le Petit Train à Vapeur de Forest organisera une grande fête de la vapeur le week-end du 13 et 14 septembre de 10h00 à 18h00. Stand PFT.

Renseignements : PTVF, Ch. de Neerstalle 323 B, 1190 Forest, ☎ 02 376 69 96.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE TOURISTIQUE



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

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

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Felipe ARANDA, Kristof AVONDS, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Henri CHAUVEHEID, Roger CRIKELAIRE, Wim DERIDDER, Pascal DUBOIS, Michel de ESCH, EuroLiège TGV, Jean-Claude GIRARD, Philippe GOUSSET, Marc GRIETEN, Michel HANSSSENS, Alain JANMART, Jean-Pierre JOLY, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Georgy LEJEUNE, Geert MAES, Pascal MARTENS, Serge MARTIN, Eric MEUNIER, Tomas MEYER EPPLER, Thierry NICOLAS, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Geoffroy QUINET, Marc RIGUELLE, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Philippe STERCKX, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, TUCRAIL, Claude VANDECASTEELE, Johan VAN DER EYCKEN, Christian VANHECK, Michel VERLINDEN, Quintus VOSMAN.

EN LIGNES

Les articles publiés n'engagent que la seule responsabilité de leurs auteurs. Aucun article ne peut être reproduit sans accord écrit du PFT.

Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - B-7000 MONS 1
☎ GSM : +32.(0)475.71.20.28
FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ pfttsp@hotmail.com
Internet : www.pfttsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2003

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 34 (étranger : € 39) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "nouvel abonnement". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

Modalités de paiement (attention : modifications pour l'international)

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger, vous avez plusieurs possibilités :
 - vous pouvez effectuer un virement bancaire en indiquant le code international de la banque (BIC) qui est GEBABEBB ET le numéro complet du compte PFT : BE57-001120178935;
 - vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte, la somme en euros, la validité de la carte et la signature;
 - vous pouvez utiliser un mandat postal international, libellé en euros;
 - si vous résidez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (59900 Lille).

N'oubliez pas de mentionner le motif de votre virement.

Changement d'adresse

Il suffit de nous envoyer vos nouvelles coordonnées.

Courrier

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

Restauration du matériel

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

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)475.71.20.28

St-Ghislain : Philippe Scholl : ☎ +32.(0)477.26.99.79

Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477.98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal à la parution

EN LIGNES 57 - septembre 2003



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 57-42

Les dernières locomotives de la série 51 ont été arrêtées le 14 juin 2003. Le 11 juillet 1983, la 5104 avait assuré un train spécial jusqu'à Heer-Agimont, emportant des enfants se rendant en vacances.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Le 13 juillet, le train de chaux 49601 fut exceptionnellement assuré de Kinkempois à Jemelle en traction Diesel par les 7749 et 7755, ici à Comblain-la-Tour. Michel HANSSSENS.

PHOTO 57-01 Depuis le 15 juin, certains IC J sont assurés par des M6. L'IC J 2131 Luxembourg - Bruxelles-Midi, à Marloie, le 29 juin 2003. Lars LAENEN.

S O M M A I R E

PFT-Service	2
Editorial	2
Nouvelles du PFT	4
Histoire : la livrée verte "1970"	10
Actualité étrangère	18
Actualité belge	22

Statistiques	22
Locomotives électriques	22
Locomotives Diesel	26
Automotrices	29
Autorails	30
Voitures	32
Actualité diverse	33
Réseaux industriels	41
51 : c'est fini :	43
Le matériel ex. SNCB en Italie	48
Radiations	50

Les travaux TGV	52
-----------------	----

Hier - Aujourd'hui	58
--------------------	----

PFT-Boutique	59
--------------	----

Nouvelles du PFT



PHOTO 57-02 Pour la première fois : la 26.101 à Dorinne-Durnal. A. D.

Adieu aux automotrices postales

21 juin, gare de Bruxelles-Midi. Les trois automotrices - la 219 encadrée par les "Postales" 964 et 971 - démarrent en direction de Braine-le-Comte pour un voyage d'adieu. La Poste a en effet décidé de supprimer le transport de courrier par chemin de fer, estimant les coûts du rail trop élevés par rapport à ceux de la route. Toutes les liaisons par trains postaux sont déjà supprimées, à l'exception des navettes entre Bruxelles et Gent. La plupart des tris postaux ne sont même plus raccordés...

Premier arrêt : La Louvière-Sud. La SNCB renferme, dans son abri de matériel logé dans l'ancien atelier de traction de Haine-Saint-Pierre, la vénérable "postale" 002, issue de la transformation d'une automotrice de 1935. Très beau parallèle des deux générations d'engins posant sur les voies 1 et 2. Deuxième étape : une courte visite au nouvel atelier de Charleroi-Sud-Quais.

PHOTO 57-03 ↗ Le parallèle réalisé entre la vénérable 002 et la 971 à La Louvière-Sud. Alain DEFECHEREUX.

→ Le 20 mai 2003, le Train du Lait organisé par l'AWIPH (ex. ORPAH) fut tracté entre Liège et Coëcy par la 26.101. Ici, le départ de la rame vide vers Trois-Ponts. Pascal MARTENS.





Départ pour la ligne 147 par Tamines et Jemeppe, où des travaux en voie principale nous amènent à limiter le train à Avelais... et à en oublier les deux conducteurs dans le ballast ! Qu'à cela ne tienne, l'horaire sera tenu...

Croisement en pleine voie, à Tilly, sur la ligne 140, entre nos trois AM et un train de marchandises remorqué par deux types 13. D'autres arrêts seront marqués à Ottignies, Wavre, Pécot, Sint-Joris-Weert et sous la marquise de la voie 4 nouvellement inaugurée de la gare de Leuven. Départ ensuite pour Muizen, avec un parallèle au faisceau marchandises, quelques arrêts sur la ligne 53 avant d'aboutir à Merelbeke, où l'accueil réservé aux amateurs, annoncé comme froid, le fut réellement. Pas question de se rendre à l'atelier de traction et encore moins de déambuler dans les voies. Plus vite on serait parti, plus content sera le sous-chef de service, qui avait manifestement reçu des ordres, et les appliquait... Peu importe, nous étions à l'heure. Le retour s'est effectué par Aalst, où un arrêt imprévu est marqué.

PHOTO 57-04 ↑ La 202.020 du PFT et la 1604 des CFL, lors du voyage au Fond-de-Gras organisé le 24 mai 2003. P. HERBIET.

PHOTO 57-05 ↗ La 202.020 dans les palettes du Fond-de-Gras. J-P KOOB.

→ Le train vapeur du Fond-de-Gras dans lequel a pris place le PFT, attend le départ à Pétange. En tête, la locomotive n° 5 de l'ARBED-Esch (O&K 1912). A gauche, la Z2012 assure le RB6714 Luxembourg-Rodange. Jean-Pierre JOLY.



Le Chemin de Fer du Bocq

Comme annoncé dans le précédent *En Lignes*, la Société Sogeplan est venue fin mai à Dorinne-Durnal pour "initier" une partie de son personnel à l'art de construire une voie ferrée. C'est la deuxième année que cette collaboration est renouvelée. Les bénévoles du PFT se sont donc eux aussi relayés de jour en jour, durant deux semaines, pour assurer la continuité du chantier de reconstruction de la voie d'évitement. Les travaux ont été réalisés sous une réelle canicule, impossible d'estimer le nombre de litres d'eau absorbés !

Les 430 mètres de voie d'évitement, l'aiguillage côté Purnode et 48 mètres de voie principale en aval de l'aiguillage ont été entièrement renouvelés. A noter que l'ancien aiguillage (côté Purnode), à limite d'usure, datait de l'origine de la ligne, soit de 1898 !

Après la fin des opérations réalisées avec le concours de Sogeplan, de très nombreux travaux de finition ont encore été nécessaires avant de livrer l'évitement à l'exploitation. Il s'agissait notamment de réglages de nivellement, le montage de la timonerie de commande de l'aiguillage 202, la fixation de certaines attaches et d'éclisses.

C'est finalement le mardi 24 juin 2003 à 11h30, lors de la conférence de presse, que le premier changement de front en gare de Dorinne-Durnal fut réalisé depuis la fin des années soixante ! La stabilisation de la voie nouvelle n'étant pas encore optimale, la vitesse y est toujours limitée.

Entretemps, la visite annuelle de la ligne a été effectuée par les autorités SNCB du service Infrastructure Sud-Est et deux délégués du Ministère des Transports (STAF). Les conclusions de cette visite sont très encourageantes. Outre le renouvellement de l'autorisation de circulation pour nos trains, la vitesse de la ligne a été portée à 40 km/h (au lieu de 20 km/h jusqu'à présent). Cette décision ressort du bon état d'entretien général de la voie, des ouvrages d'art et de la qualité du travail effectué par les bénévoles. Ne pouvait-on rêver de plus belle récompense pour les membres du PFT travaillant sur la ligne 128 depuis 10 ans ? Cependant, un ralentissement à 20 km/h subsiste toujours entre Ciney et Halloy, sur une distance de 700 mètres en raison de la vétusté des traverses en bois. A noter qu'une phase de remplacement de celles-ci a déjà débuté l'année passée.

Aboutissement d'une année de travaux, la saison d'exploitation



Le remplacement de l'aiguillage 202 à Dorinne-Durnal a été réalisé avec le concours de la société Sogeplan.

Alain DEFECHEREUX, juin 2003.

démarrera le dimanche 6 juillet avec 4 allers-retours en autorail 4333. A partir du 13 juillet, le 4333 fut accompagné par la sympathique remorque à deux essieux 732.10, tandis que le 4506 fraîchement sorti de restauration, arrivait pour assurer la réserve.

Le clou de la saison fut sans nul doute les circulations en vapeur organisées les 20 et 21 juillet à l'aide de la 26.101 et 3 voitures K1; elles ont attiré une foule d'amateurs et de touristes, estimée à 800 personnes.

A bientôt pour de nouvelles aventures !!

Si vous désirez faire partie de la très sympathique et dynamique équipe de bénévoles "du Bocq", vous pouvez contacter Alain Defechereux au ☎ +32.477.98.91.23.

PHOTO 57-06

Aboutissement de plusieurs mois de travail : croisement à Dorinne-Durnal du 4333 et du 4506 le 3 août 2003.
Alain DEFECHEREUX.





PHOTO 57-07 ↑
 La 26.101, mise à l'honneur sur la ligne 128 les 20 et 21 juillet, défile entre Senenne et Braibant pour la fête nationale belge. Alain DEFECHEREUX, 21 juillet 2003.



PHOTO 57-08 →
 La 26.101 à l'arrêt en gare de Spontin, le 20 juillet 2003. Alain DEFECHEREUX.

UNE NOUVELLE PUBLICATION

Les dix ans de présence du PFT le long du Bocq ont été l'occasion d'éditer un livre retraçant l'histoire de cette splendide ligne. Contenant 80 pages et présenté au format A4 en papier glacé, il est divisé en plusieurs chapitres décrivant l'histoire, le matériel, l'exploitation voyageurs, marchandises et touristique. Une centaine de photos en noir et blanc et en couleurs, des schémas et des plans en constituent l'iconographie.

Son prix normal de vente est de € 16,95. En promotion, jusqu'au 31 octobre, il est vendu au prix de € 14,95, frais d'envoi en sus (400 grammes - voir page 59).

Savez-vous que la ligne 128 existe aussi en cassette vidéo ? Editée en 2001, elle présente la ligne 128 en images, l'autorail 4605 y effectuant le trajet sur la partie parcourable. Le prix normal de vente de cet article est de € 21. Ici aussi, en promotion, le PFT propose jusqu'au 31 octobre, les deux articles - le livre et la cassette - au prix unique de € 33, frais d'envoi en sus (poids : 900 grammes - voir page 59).

Pour commander, il suffit de verser la somme requise selon les modalités reprises en page 3, en n'oubliant pas d'indiquer l'article désiré : le livre 128, ou le livre + la cassette 128.

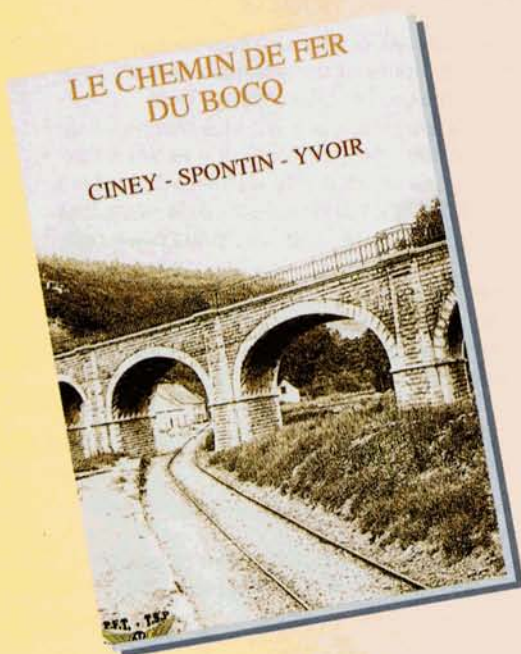




PHOTO 57-47 Après la longue halte à la frontière slovaque à Cierna nad Tisou, la 140.042-3 des Chemins de fer slovaques (ZSR) nous conduira jusqu'à Chop en Ukraine. Ce type de locomotives fut construit à 100 unités de 1953 à 1958 par Skoda (2032 kW - 3000 V). VDH.

Le grand voyage PFT en Ukraine

Il y a dix ans, le PFT organisait son premier voyage ferroviaire à l'étranger. Le but était de faire découvrir des réseaux sortant des sentiers battus.

Dans cette optique, l'Europe de l'Est a le mérite incontestable d'offrir à l'amateur de chemins de fer son lot de curiosités, en ce qui concerne tant le matériel que l'exploitation. Après la Pologne et la Hongrie, c'est sur l'Ukraine que s'est porté le choix des organisateurs. Fameux défi en l'occurrence. Car qui connaît cette ancienne république de l'URSS ? D'une superficie de 603.700 km² (soit vingt fois la Belgique), l'Ukraine compte une population d'environ 50 millions d'habitants. Considérée comme le grenier à blé de l'ex-empire soviétique, elle dispose néanmoins d'un sous-sol riche (charbon et minerai de fer). Par ailleurs, la Crimée est une destination de vacances recherchée, le long de la Mer noire (lieu de villégiature des anciens apparatchiks du régime communiste). Bien que l'Ukraine ait acquis son indépendance en 1991, les mentalités évoluent encore lentement et la bureaucratie tatillonne a encore de beaux jours devant elle. De plus, la situation socio-économique n'est guère florissante, la transition vers l'économie de marché se déroulant difficilement.

C'est en musique que nous avons été accueillis à notre descente de train à Chop en Ukraine. A droite, la "pulpeuse" docteure qui veilla sur nous durant tout le voyage.



C'est donc ce pays tout en nuances que les 41 membres du PFT ont découvert durant dix jours. Et d'une manière plutôt originale, puisque le groupe a effectué une croisière ferroviaire à bord d'un train-hôtel. Au travers de ces quelques lignes, une synthèse de ce voyage hors du commun sera proposée, en mettant en évidence les faits saillants de l'organisation.

Nous allons directement entrer dans le vif du sujet, une brève présentation des chemins de fer ukrainiens sera publié dans notre prochain numéro.

1. Faits marquants du voyage PFT en Ukraine

Bien que l'Ukraine soit un pays méritant une visite approfondie (notamment pour la beauté de certaines de ses villes), il convient de reconnaître qu'il reste difficilement accessible, d'autant plus si le touriste ne connaît pas la langue. Eu égard à la subsistance de procédures administratives particulièrement lourdes, il était inconcevable d'envisager un périple ferroviaire organisé de manière indépendante.

Qu'à cela ne tienne, une société privée ukrainienne (qui a parfaitement assimilé la loi de l'offre et de la demande !) dénommée Dzherelo a réussi - malgré les difficultés de tous ordres - à acquérir des voitures appartenant aux UZ et à commercialiser le concept de "train-hôtel", tant en Ukraine que dans l'ex-URSS. Parmi ses clients, des amateurs de chemins de fer bien sûr, mais également des touristes à la recherche de vacances différentes (comme par exemple la visite des principaux opéras ukrainiens).

En temps normal, Dzherelo propose des formules préétablies (voie étroite, vapeur dans les Carpates, visite de dépôts, ...); il n'en a pas été de même à l'occasion de ce voyage PFT puisque c'est un programme personnalisé qui a été établi, combinant arrêts photos en lignes, visites d'ateliers, utilisation d'un autocar pour effectuer des photos sur des artères ferroviaires fréquentées, parcours d'une journée en voie étroite, etc.

Une dernière question se posait néanmoins : comment rejoindre l'Ukraine depuis la Belgique ?

Bien qu'il ne faut que quatre heures en avion pour relier Bruxelles à Kiev, c'est la solution ferroviaire qui a été privilégiée.

Mais, il fallut effectuer deux voyages de reconnaissance en Tchéquie, afin d'acheter les billets entre Prague et la frontière slovaquo-ukrainienne, de nombreuses discussions pour ajouter une voiture couchette supplémentaire au train de nuit 353 Frankfurt-Prague et, au total, passer sept heures au guichet de Bruxelles-Midi pour l'obtention des billets Belgique - Prague !
Merci l'Europe des chemins de fer ...

1.1 Jeudi 15 mai 2003

C'est à bord de l'ICE17 assuré par la rame ICE-3M 406.011 que la première partie du parcours d'approche s'est réalisée. Il est bien regrettable que les trois destinations quotidiennes entre Bruxelles et Frankfurt ne figurent pas dans l'indicateur SNCB. Car l'ICE est un modèle de confort; le Thalys fait d'ailleurs pâle figure à côté de cet engin à l'allure futuriste, qui présente, pour les amateurs ferroviaires, un atout majeur : il est possible de se placer derrière le poste de conduite (digne d'un feuilleton de science-fiction) et d'observer la ligne, ce que les participants eurent la chance de faire grâce au personnel de bord de la DBAG. Sensations garanties, principalement à la sortie - à 300 km/h - des nombreux tunnels de la ligne nouvelle Köln-Frankfurt !

Nous arrivons à Frankfurt à 22.01 et embarquons quelques minutes plus tard dans le train D353 en direction de Prague. Nous prenons possession d'une voiture-couchettes tchèque, ajoutée grâce à la bienveillance de la SNCB, de la DB et des CD. Nous quittons la ville bancaire allemande à 00.13 et profitons d'une nuit reposante (malgré les contrôles de passeport à la frontière).

1.2 Vendredi 16 mai 2003

C'est sous le soleil (qui ne nous quittera quasiment plus durant ce voyage) que nous arrivons en Tchéquie. A 8h34, notre train arrive en gare de Prague. Nous allons disposer d'une journée de temps libre, mise à profit pour visiter une des plus belles villes d'Europe, ou pour (on ne se refait pas) découvrir le matériel des chemins de fer tchèques.

Les plus mordus prennent immédiatement la direction de la gare de Prague Masarykovo et embarquent dans un train à destination de Roztoky u Prahy afin de photographier les nombreux trains de marchandises évitant Prague. Peine perdue hélas, d'importants travaux de renouvellement des voies étant en cours. Peu importe, le groupe prend la direction de Lysá nad Labem, gare de bifurcation située à 45 minutes de Prague et par laquelle transite un important trafic, tant voyageurs que marchandises. De nombreuses photos sont prises; c'est l'occasion d'observer le maté-

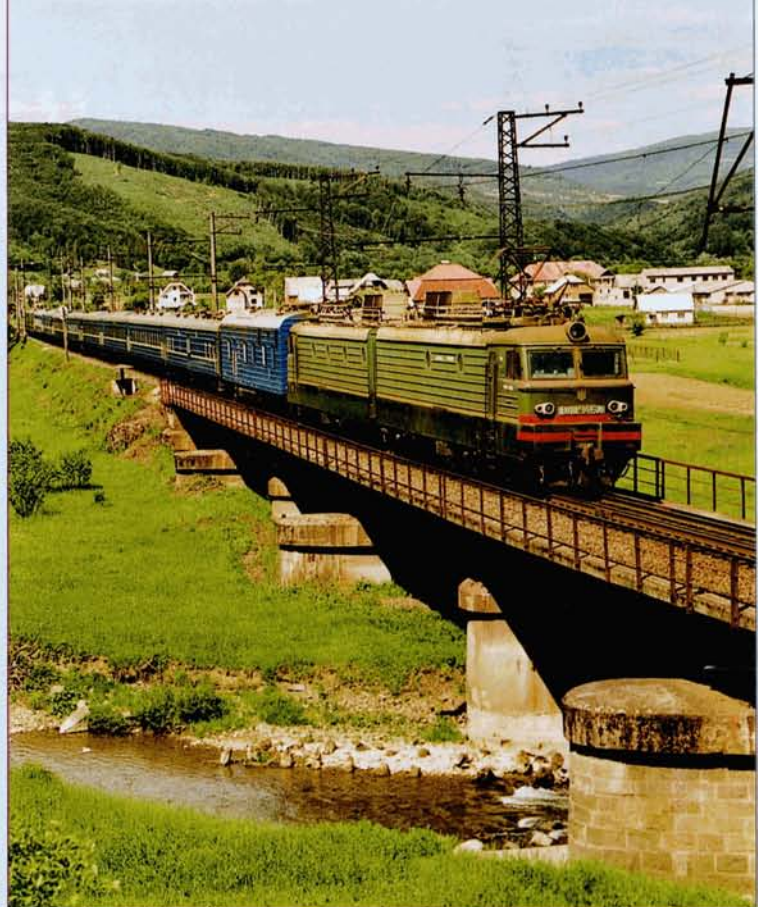


PHOTO 57-48 La première étape en Ukraine nous mena de Chop à Lvov. Notre train était encadré par la VL11M-141 et la VL10-1491, ici immortalisé à Vbelikii Vyrynii. Jean-François HUART.

riel - particulièrement varié et intéressant - des CD.

Mais il est déjà temps de regagner la capitale et de se restaurer (pour notre part, dans un établissement typique, où nous avons pu goûter aux spécialités locales). Nous regagnons la gare centrale où une mauvaise surprise nous attend. Les couchettes réservées dans le train D223 à destination de Kosice l'ont été à une mauvaise date ! Quatorze participants ont quand même pu bénéficier, après discussion, d'une couchette, les autres rejoignant les voitures de deuxième classe des ZSR, en place assise, pour un voyage de près de onze heures !

A suivre... Jean-François HUART.

PHOTO 57-49 La ligne Chop - Lvov est en grande partie à voie unique, obligeant à de nombreux croisements comme ici à Volosyanka, avec un train local. Au départ de cette gare, notre train abordera une longue et très sévère rampe qui permettra de franchir le massif montagneux de Zakarpats'ka. On aperçoit (voir flèche) un pont au sommet de la montagne, sur lequel nous passerons. J-F HUART.



LA LIVREE VERTE "1970" : LES 62 (IV)



PHOTO-THEME 54 Le 16 avril 1980, un omnibus Leuven - Hasselt, remorqué par la 6240, vient de quitter Aarschot. On distingue, à droite, la ligne 16 se dirigeant vers Lier et Antwerpen. Elle conserva la livrée transitoire (variante 1) jusqu'en 1980 (ressortie en jaune le 19 août 1980). A cette époque, la 6240 était affectée à la remise d'Aarschot qui dépendait de l'atelier d'Hasselt. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Suite du numéro 56.

LA LIVREE TRANSITOIRE

Dans ce quatrième et dernier volet consacré à la décoration verte "1970" des locomotives de la série 62/63, nous allons traiter de la livrée dite "transitoire".

Lors de révisions intermédiaires, les ateliers de Kinkempois et de Hasselt

ne jugèrent pas nécessaire de repeindre intégralement la caisse de leurs 62/63. Ainsi, seules les parois frontales furent rafraîchies. Il faut ici rappeler que celles-ci avaient subi deux opérations dans les années '70 qui avaient rendu nécessaire des retouches : la renumérotation à 4 chiffres, qui avait entraîné la suppression de la décoration d'origine en forme de pointe, et le déplacement de la grille d'aération des cabines (de la paroi la-

térale vers le milieu du nez entre les phares).

Les cabines de conduite des locomotives concernées furent donc repeintes en vert "1970", tandis que leurs parois latérales conservaient la décoration d'origine. De toutes les séries de Diesel de ligne du parc, seules des 62/63 et 65, ainsi que la 5948 (voir *EN LIGNES 51* page 11), ont présenté cette livrée particulière, que nous avons baptisée de "transitoire".



Le 5 avril 1979, la 6332 remorque un train de coke entre Schaerbeek et Clabecq, à Haren sur la ligne 26. Elle conserva cette décoration (variante 1) jusqu'à sa réforme accidentelle consécutive à un tamponnement survenu à Lodelinsart le 22 avril 1985 (mise hors service par le PV 123 de Salzinnes du 23 juillet 1985 - mise hors écritures le 1er août 1985 - démolie de juillet à août 1985 à Salzinnes).

C. VANDECASTEELE.



Un omnibus Flémalle-Haute - Liège-Guillemins via la ligne 125 bis arrive à l'entrée de la gare de Kinkempois. Le raccordement à droite est actuellement utilisé pour acheminer les trains de fonte en fusion entre le haut fourneau d'Ougrée et un nouveau faisceau d'échange avec la SNCB construit à la fin des années '1970 en bordure de la ligne 125 bis à hauteur de la queue du train à droite. La 6265 était pourvue d'une livrée "transitoire" très particulière et unique (variante 3-4). Jean-Claude GIRARD.

Au total, 19 locomotives ont été habillées de la livrée transitoire : les 6240, 6241, 6245, 6246, 6255, 6261, 6264, 6265, 6267, 6274, 6279, 6283, 6289, 6310, 6323, 6324, 6329, 6332 et 6391, toutes affectées au moment de leur remise en peinture aux dépôts de Kinkempois, Hasselt (et ses annexes Leu-

ven et Aarschot) et Tournai.

Il existait plusieurs variantes :

1. VARIANTE AVEC GRAND ÉLARGISSEMENT

Sur la version la plus courante, la ligne

de ceinture de 10 cm de hauteur entourait entièrement la caisse de la locomotive. Sur les faces avant, cette ligne bifurquait vers le bas pour englober et relier les deux blocs des phares.

La seconde ligne jaune de 10 cm de hauteur apposée à la jonction entre le haut de la caisse et la toiture ceinturait

PHOTO-THEME 54

La 6246 en queue d'une rame réversible assurant un omnibus Antwerpen-Centraal - Hasselt, à Lier, le 16 septembre 1980. Elle est habillée de la livrée transitoire de la variante 2. On remarquera la différence de largeur de la ligne de raccord vers les blocs de phares par rapport aux photos des 6240 et 6332 publiées à la page précédente.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





Variante 1 (6240, 6245, 6267, 6274, 6279, 6283 et 6289)

également entièrement la caisse. Aux extrémités des parois latérales, elle bifurquait vers le bas tout en s'élargissant, en suivant l'angle de l'arête des faces avant.

Arrivée à hauteur du milieu du nez, la ligne traversait horizontalement la face avant, juste en-dessous et parallèlement à la main courante.

Le numéro frontal était inscrit au-dessus de la bande jaune reliant les phares.

Furent concernées par cette version : les 6240, 6245, 6267, 6274, 6279, 6283, 6289 (repeinte avec une particularité en mars 2002 : voir plus loin), 6323, 6324, 6329, 6332 et 6391.

Le 3 juillet 1981, un omnibus Hasselt - Leuven vient de quitter la gare de Diest. En tête, la 6267 de la remise d'Aarschot. Elle faisait partie des machines habillées de la livrée transitoire la plus courante (variante 1). Elle ressortit de révision générale en jaune, le 11 mars 1982.

Pierre HERBIET.

2. VARIANTE AVEC ÉLARGISSEMENT RÉDUIT

Sur deux autres machines - les 6246 et 6264 -, l'élargissement de la ligne de ceinture en direction des blocs de phares était beaucoup moins important et était en concordance avec l'élargissement de la ligne descendant du haut de la caisse.

3. LOCOMOTIVES AVEC PARTICULARITÉS

Les quatre locomotives restantes, accompagnées de la 6289, présentaient toutes des particularités uniques :

3-1 : 6261 : elle portait la même décoration que les machines de la variante 1; toutefois, la fine ligne jaune se trouvant au milieu des nez sous la main courante n'était pas raccordée à la ligne de ceinture supérieure.

3-2 : 6255 : sur cet engin, la fine ligne jaune se trouvant au milieu des nez n'était pas raccordée à la ceinture supérieure, comme sur la 6241. Elle se trouvait toutefois un rien plus bas que la main courante, ce qui impliqua une bien inesthétique cassure dans



la seconde ligne de ceinture, au niveau des arêtes des faces avant. De ce fait, le raccord de la ligne de ceinture vers les phares était également plus bas. Ceci entraîna une cassure entre la ligne de ceinture et le raccord vers les phares (voir flèche sur la photo).

3-3 :6241 : cette locomotive avait reçu la même décoration que les 6246 et 6264 (point 2), à l'exception de la fine ligne jaune se trouvant au milieu des nez sous la main courante; elle n'était pas raccordée à la ligne de ceinture supérieure. Il semblerait qu'elle ait reçu cette livrée lors d'une révision intermédiaire subie à l'Atelier Central de Salzinnes (sortie le 3 décembre 1974);

3-4 :6265 : la ligne de ceinture centrale n'était pas reliée aux blocs de phares, mais continuait horizontalement vers le milieu des nez. Etant donné que l'espace compris entre cette ligne et la bande jaune reliant les phares était insuffisant pour permettre d'y inscrire le numéro de la locomotive, il fallut l'interrompre. Ceci fut fait en biais. Le numéro n'était toutefois pas peint au milieu de la ceinture, mais plus bas. La ligne supérieure descendait aux extrémités de la caisse en suivant l'arête et s'interrompait à 2 cm de la ligne de ceinture.



Variante 2 (6246 et 6264)



Variante 3-1 (6261)



De gauche à droite : variante 3-4 (6265), variante 3-5 (6310), variante 3-3 (6241)



← PHOTO 57-09 NB La 6255 dans sa livrée "transitoire" particulière avec sa ligne de ceinture cassée (variante 3-2, voir flèche). Antwerpen-Schijnpoort, août 1971. Eric VAN HOECK.

3-5 : 6310 : cette machine présentait la même livrée que la 6265. Toutefois, la ligne de ceinture s'arrêtait à hauteur de l'arête des faces avant.

3-6 : 6289 : en mars 2002, cette locomotive fut entièrement repeinte à Kinkempois, toujours dans la livrée verte transitoire. A cette occasion, la bande jaune descend à ses extrémités en formant une courbure vers les blocs de phares. Actuellement affectée à la Direction Infrastructure, elle est la seule machine à arborer aujourd'hui encore la livrée transitoire.

A suivre.

Ci-contre : variante 3-2 (6255)



↓ Le 5 janvier 1981, un train de marchandises en provenance de Hasselt vient de traverser la gare de Schulen et se dirige vers Diest. La 6279 est pourvue de la variante 1. Elle ressortit de révision en jaune le 25 septembre 1984. Pierre HERBIET.





PHOTO-THEME 54 La 6289 (variante 1) en tête de l'omnibus 7336 La Louvière - Charleroi-Sud, à Forchies-la-Marche, quelques jours avant la suppression du service voyageurs sur la ligne 112 A. Cette locomotive circule actuellement toujours dans cette décoration, mais dans la nouvelle variante 3-6.
Pierre HERBIET, mai 1984.



Variante 3-6 (6289)

PHOTO-THEME 54

Série indissociable de 10 photos couleurs au format 10x15, de locomotives de la série 62/63 en livrée verte "transitoire".

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

Communication : PHOTO-THEME 54

- 54-01 : 6240 à Aarschot (page 10)
- 54-02 : 6246 à Lier (page 11)
- 54-03 : 6289 à Forchies (page 15)
- 54-04 : 6289 à Sclaigneaux
- 54-05 : 6265 à Okegem (page 16)
- 54-06 : 6241 à Forest-Midi (page 17)
- 54-07 : 6310 à Schaerbeek (page 16)
- 54-08 : 6279 à Aarschot
- 54-09 : 6255 à Schulen
- 54-10 : 6261 à Schulen (page 17)



En mars 2002, la 6289 a été repeinte à Kinkempois, toujours dans la livrée transitoire, mais avec sa ligne jaune formant une courbe vers les blocs de phares (variante 3-6). Il s'agit de la dernière locomotive circulant avec la livrée verte transitoire et est actuellement affectée à la Direction Infrastructure.
Bressoux, 13 juillet 2003.
Michel HANSENS.

