

# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 60 - AVRIL 2004 - € 8,50**  
BUREAU DE DÉPÔT : 1180 BRUXELLES 18  
ÉDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire Touristique

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

Toeristisch Spoorpatrimonium

## Editorial

L'année 2004 a débuté sur les chapeaux de roues, puisque le premier parcours mis en marche par le PFT a concerné la 594... Cette locomotive, acquise voici deux ans à peine, a été complètement restaurée et remise en ordre de marche. Son immatriculation par la SNCB sera effective à l'heure où vous lirez ces lignes. Un second engin, moins connu mais tout aussi utile pour notre association, est également prêt : il s'agit de l'autorail ES 102, qui sera utilisé à l'entretien de la ligne 128. D'autres restaurations de matériel sont entamées, et la plus attendue est sans conteste celle qui concerne la P8 roumaine, dont l'arrivée en Belgique se dessine.

En 2004, outre les activités traditionnelles, nous vous inviterons aux Journées du Patrimoine à Saint-Ghislain, ainsi qu'à la découverte de deux publications fort différentes mais tout aussi intéressantes.

Comme vous pouvez le constater, le PFT continue dans la voie dynamique qu'il se trace depuis plus de 15 ans, et ceci, grâce à vous, lecteurs, qui soutenez son action par l'achat de la revue...

Bonne lecture.

## AVEC LE PFT EN CHINE

Le Gouvernement chinois envisageant de cesser l'exploitation vapeur au-delà de 2005, le PFT a décidé d'organiser un voyage exceptionnel en Chine du 25 décembre 2004 au 7 janvier 2005. Les personnes intéressées par ce périple peuvent s'inscrire en utilisant le bulletin joint (pour les abonnés) ou en téléphonant à M. VANDERHAEGEN au +32.(0).477.60.13.62, où tout renseignement peut être demandé.

### 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 :

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](mailto:ivo.haine@belgacom.net)

#### A VENDRE :

"La Vie du Rail" et diverses revues ferroviaires des années '70 et '80. Michel VERLINDEN, ☎ 02/736.48.08 (le numéro de téléphone communiqué dans notre précédent numéro était erroné).

#### A VENDRE :

"Le Rail en Italie" numéro spécial de Rail Passion, juillet 2003, pour € 5,00 au lieu de € 9,50.

Luc D'Hondt ☎ 056/20.19.00

**24 - 25 avril 2004**

**PORTES OUVERTES A  
L'ATELIER CENTRAL  
DE SALZINNES**

**AS.MO.CO**

L'AS.MO.CO. organise le 25 avril de 9h à 13h en la salle Don Bosco-St. Raphaël à Aywaille sa 46ème Bourse internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens. INFO : E. RENNOIR, rue des Oies, 31 4052 BEAUFAYS. ☎ +32.(0)4.368.62.59 (après 20h).

### PFT-agenda

**Samedi 20 mars 2004** : parade de "Gros Nez" à Luxembourg.

**Samedi 15 mai 2004** : voyage PFT

**Samedi 26 juin 2004** : voyage PFT

**Samedi 7 août 2004** : voyage PFT

**Samedi 11 et dimanche 12-09-2004** : Journées du Patrimoine; ouverture du musée du Rail de Saint-Ghislain.

**Du 14 au 24 juillet 2005**

Grand voyage PFT à bord d'un train hôtel en Biélorussie, Lituanie, Lettonie, Estonie et Russie.

### Rectifications

**EN LIGNES 59 page 34 :**

- 2e colonne : la composition de l'EC 295/296 "Jean Monnet" est de 4 voitures SNCB : 2 I6 A + 1 I6 B + I10 B61

### BOURSE D'ECHANGE FERROVIAIRE

**SAMEDI 8 MAI 2004**

**au Musée du Rail de Saint-Ghislain de 09h00 à 17h00**

INFOS : ☎ +32.(0) 65.45.74.12

### P.T.V.F.

La nouvelle saison du Petit Train à Vapeur de Forest débutera les 17 et 18 avril 2004. A cette occasion, une grande fête de la vapeur aura lieu.

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

☎ +32. (0).2.376.69.96.

Internet : [www.ptvf.be](http://www.ptvf.be).

### PHOTO-THEME 58

Série indissociable de 7 photos noir et blanc au format 10x15 tirées de notre historique sur les Trains-Autos SNCB.

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

**Communication** : PHOTO-THEME 58

58-01 : 123.033 + TAC 82 (voir page 11)

58-02 : 122.020 + TAC 83 (voir page 11)

58-03 : 53.035 + TAC 82 (voir page 12)

58-04 : 123 + TAC 35 (voir page 13)

58-05 : 123 + TAC 34 (voir page 13)

58-06 : 123 + TAC 34 (voir page 14)

58-07 : 123.075 + TAC 34 (voir page 15)



### SERVICE PHOTO

Pour rappel, les photos publiées dans les EN LIGNES et portant un numéro, peuvent être obtenues au format 10 x 15 sur papier brillant, par exemple PHOTO 60-55. Les photos portant en plus la mention **NB** sont en noir et blanc. Numéro(s) à préciser à la commande sur carte postale, lettre, e-mail ou fax. Veuillez respecter les dates limites de commande indiquées à la page 59. Après cette date, les photos ne sont plus disponibles. Toute commande qui n'est pas suivie du versement de la somme requise sur un des comptes bancaires du PFT avant la date limite sera considérée comme non valable et annulée.

Prix par photo : € 1,00 (poids : 7 g)

# 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, Hervé ALLARD, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Johnny BRAUNS, Guy BRIDOUX, Roger CRIKELAIRE, Simon DERIDDER, Michel de ESCH, Gérard FROMONT, Laurent GARY, Jean-Claude GIRARD, Jean-Claude GODTBIL, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSENS, Jean-François HUART, Rolando JACOT, Lars LAENEN, Georgy LEJEUNE, Pascal MARTENS, Serge MARTIN, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, Dominique SERET, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Christian VANHECK, 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  
✉ pftsp@hotmail.com  
Internet : www.pftsp.be

**Numéro de TVA :** BE 435.339.562

#### Abonnement 2004

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 : "ABO 2004". L'abonnement débute avec le premier numéro de l'année, quelle que soit la date de l'abonnement.

#### Modalités de paiement

- si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise sur le compte bancaire 001-1201789-35 du PFT-Bruxelles.
- si vous habitez l'étranger, vous avez plusieurs possibilités :
  - vous pouvez effectuer un virement bancaire en indiquant le code international de la banque (BIC) qui est GEBABEBB ET le numéro complet du compte PFT : BE57-001120178935;
  - 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).

#### 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 60 - AVRIL 2004



#### COUVERTURE AVANT :

##### PHOTO 60-01

Le 29 janvier 1984, la 6088 remorque l'omnibus 6534 Namur - Givet. Le train arrive au point d'arrêt de Waulsort.

Pierre HERBIET.

**PHOTO 60-02** Depuis le 14 décembre 2003, l'EC "Iris" Bruxelles ↔ Chur a perdu ses voitures suisses au profit de quatre l11 (2A + 2B), une l10B et une l6 Bd vélo. Le 21 janvier, l'EC 97 passait dans les environs de Cousteumont.

Les parcours d'essais sur l'"Athus-Meuse" réalisés le 21 janvier 2004 (voir page 40). Au milieu à Pondrôme (PHOTO 60-03) P. GOUSSET - Photo du bas, à Vonêche (PHOTO 60-73). P. HERBIET.

# S O M M A I R E

**PFT-Service** 2

**Editorial** 2

**Nouvelles du PFT** 4

**Hier - Aujourd'hui** 9

**Histoire : les Trains-Autos** 10

**Wagon couvert Hbckkss** 19

**Actualité étrangère** 20

**Actualité belge** 28

*Statistiques* 28

*Locomotives électriques* 28

*Locomotives Diesel* 30

*Automotrices* 34

*Wagons* 36

*Infrastructure* 36

*Actualité diverse* 38

*Réseaux privés* 42

**Le parc moteur de la SNCB** 43

**Radiations** 48

**Il y a ...** 50

**L'Europe à voie étroite** 56

**PFT-Boutique** 59

# Nouvelles du PFT



PHOTO 60-04 Au terme de sa restauration complète, voici la 5941, restaurée dans la décoration verte "1970".

Paul DEWIT

## ACTIVITES

Les mois d'hiver sont traditionnellement calmes... Ce ne fut pourtant pas le cas le 13 décembre dernier, jour d'ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain pour les fêtes de fin d'année. Dès 10h, le public s'est présenté nombreux, aussi bien pour visiter les collections exposées que pour profiter, au shop, des promotions et des nouveautés, au point qu'une file d'attente de plus d'une demi-heure a même été constatée ! C'est vrai que les organisateurs n'ont jamais pensé à un tel engouement du public et

ils ont été, à certains moments, débordés, faut-il l'avouer.

## AFFRETEMENTS

Deux affrètements pour compte de tiers ont néanmoins eu lieu au mois de novembre, ainsi que le transfert de matériel entre Schaerbeek et Saint-Ghislain, sans oublier, bien-sûr, l'essai de la 5941, en double avec la 5183.

## LE MATERIEL

Comme annoncé dans l'éditorial, la 5941

est prête pour une seconde carrière... Après une restauration complète, son immatriculation est en cours auprès de la SNCB. Sa première sortie devrait avoir lieu en avril, pour le plus grand plaisir des amateurs. Le PFT remercie ici tous ceux qui ont travaillé à la remise en ordre de cet engin, qui trouvera une place de choix dans la collection de matériel.

Si la 5941 est terminée, l'autorail ES 102 est prêt lui aussi. C'est un engin qui sera utilisé aux travaux d'entretien de la ligne 128; parallèlement, la restauration de l'automotrice 082 se poursuit - une voiture est presque prête -, ainsi que la remise en état de notre autorail 553.29 et de la locomotive de manoeuvres 9209. Vous êtes intéressés ? N'hésitez pas à contacter les responsables repris en page 3.

Enfin, si vous ne le savez pas encore, le PFT a échangé avec le CFV3V deux voitures M1 contre l'autorail triple 4001. La collection d'autorails d'après-guerre est ainsi complète (sauf un 41 !).

## PHOTO 60-62

La revoici, mais vue du côté poste de conduite 1. Eh oui, pour pouvoir bénéficier de deux versions différentes, la machine a conservé ses doubles phares sur la face 1, et a été remise à simple phare sur la face 2 ! Rendez-vous en avril pour sa première sortie.

Paul DEWIT.



## LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

La saison hivernale a débuté par l'entretien de la ligne et le déboisement de zones fort ombragées; dès le mois de janvier, les équipes se sont préparées pour prolonger la pose de la voie vers Purnode, le but étant de remettre en service 600 mètres de voie supplémentaires. Parallèlement aux travaux extérieurs, le projet de convention suit son cours; et si la SNCB tient ses promesses, à l'heure où vous lirez ces lignes, nous aurons reçu la première version, qu'il conviendra, sans doute, d'amender.

La saison 2004 verra la circulation d'un unique autorail - le 4333 ou le 4506 -, épaulé si nécessaire par la remorque 732.10.

Vous désirez prendre l'air sur la 128 ? N'hésitez pas à contacter Alain Defechereux, au +32 (0).0477.98.91.23.



*Le 6 décembre 2003, la 5183 a transféré les voitures K ex. Vennbahn acquises par le PFT de Schaerbeek à Mons. Dave HABRAKEN.*

## Et la P 8 ?

Bonnes nouvelles de Roumanie, mais sans photos cette fois. Le remontage de la chaudière sur le châssis a été effectué, tandis que se poursuivent les travaux du tender. Tout comme pour la 29.013 de la SNCB, il faudra modifier

les roulements du tender, encore montés sur boîtes à packing. Un travail supplémentaire non prévu...

Vous voulez aider financièrement le projet P8 ? Il suffit de verser votre don - non déductible - sur le compte 035-4029004-53 ouvert par me PFT..

Merci encore aux généreux mécènes.

## LE MUSEE DU RAIL DE SAINT-GHISLAIN ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

Les travaux se poursuivent au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Outre la remise en état de l'installation électrique, l'aménagement de la boutique et du local d'accueil est maintenant prioritaire. Une baie agrandissant ce local a été percée et un faux plafond va être construit. A l'issue de ces travaux, un nouveau carrelage au sol, financé par les dons reçus par le biais de la Fondation Roi Baudouin, sera posé.

Comment fonctionne ce mode d'aide financière ?

La Fondation Roi Baudouin gère un compte financier sur lequel sont affectés les dons destinés à ce projet; régulièrement, à la suite de travaux, le PFT demande le règlement des factures et la Fondation débloque le compte. Un des avantages du système est la délivrance, par la Fondation, d'une attestation annuelle mentionnant les dons effectués et ces dons sont déductibles des impôts

Treize mille euros ont gracieusement été offerts à ce jour, surtout par des amateurs (on compte aussi une société); nous les remercions encore ici chaleureusement, d'autant que leur argent est dépensé exclusivement pour le projet de Musée du Rail.

Ainsi, grâce à la somme récoltée par ce moyen, nous avons pu :

- installer deux volets mécaniques pour isoler de manière efficace l'étage et les locaux des modélistes; ils sont donc ainsi sécurisés;
- remplacer deux menuiseries extérieures pour le moins abîmées, les deux seules en bois d'ailleurs;
- remplacer les volets mécaniques de la voie 8 et du hall central, par de nouveaux, à commande électrique.

Vous êtes convaincus que l'argent reçu est dépensé à bon escient ? N'hésitez pas à alimenter le compte de projet de la Fondation Roi Baudouin. Comment ? Rien de plus simple : il suffit de verser le montant que vous désirez (il faut néanmoins € 30 annuels pour obtenir une attestation fiscale) sur le compte 000-0000004-04 en mentionnant en communication : L78599-Patrimoine Ferroviaire Touristique. N'oubliez pas cette mention, sinon votre argent ne sera pas affecté au projet du PFT. L'attestation est envoyée au début de l'année qui suit.

Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent être obtenus en consultant le site Internet [www.kbs-frb.be](http://www.kbs-frb.be).

*Le PFT a acquis le 4001, qui se trouvait dans un état de délabrement avancé à Mariembourg. Cette pièce admirable est abritée depuis le mois de septembre à St. Ghislain. Le 8 juin 1983, il assurait un omnibus Kortrijk - Poperinge, ici à la sortie de leper. Pierre HERBIET.*





**PHOTO 60-06** Le train PFT lors d'un arrêt-photo sur la ligne Dniepropetrovsk - Krasnoarmeisk. La ChS2-608 fait partie d'une série de 942 locomotives construites par Skoda de 1962 à 1973 (Co'Co', 3 kV =, 4200 kW, 125 t, 160 km/h). Krasnoarmeisk, 19 mai 2003. J-F HUART.

## Le voyage PFT en Ukraine - 3e partie

### 1. 5. Lundi 19 mai 2003

Après un petit déjeuner servi rapidement à bord du train, nous arrivons en gare de Dniepropetrovsk et embarquons dans un bus, non sans avoir admiré au passage l'impressionnante bâtisse abritant les services administratifs et commerciaux; celle-ci est d'ailleurs en rénovation, à l'instar de nombreuses gares ukrainiennes, et ce dans le cadre d'un ambitieux plan de modernisation du réseau décidé par l'actuel gouvernement.

Une balade d'environ une heure nous fait découvrir une partie de cette ville d'environ 1,2 millions d'habitants; nous pouvons également observer le comportement des automobilistes zigzagant en permanence sur un réseau routier en très piteux état (sur lequel le sport principal est d'éviter les nombreux trous - parfois très profonds - dans la chaussée). Nous rejoignons avec retard le dépôt d'Uzel pour y découvrir plus particulièrement les nouvelles locomotives électriques des UZ, répertoriées dans la série DE1.

Entretemps, le train-hôtel a rejoint la gare de formation d'Uzel. Il est remorqué par la ChS2-608, une CoCo construite par Skoda et destinée aux trains de voyageurs sur les lignes électrifiées en 3 kV. La vitesse maximale est de 160 km/h, la puissance développée atteignant 4200 kW.

Après deux arrêts en ligne, nous atteignons la gare de Krasnoarmeisk où le groupe est accueilli par le chef d'atelier en grand uniforme. Il convient de savoir que les chemins de fer ont fait partie de l'armée dans le passé; la structure des grades a été conservée et emprunte dès lors la classification militaire. Ainsi, un chef de dépôt est assimilé à un lieutenant-colonel, un chef-instructeur à un capitaine, un conducteur de trains à un sous-lieutenant ou un lieutenant, etc.

**PHOTO 60-07** Une des 18 nouvelles machines doubles Bo'Bo' + Bo'Bo' de la série DE1 dans la gigantesque gare de triage de Uzel Severnych, le 19 mai 2003. Affectées au trafic marchandises, ces machines développent une puissance de 2 x 3125 kW. Leur masse totale s'élève à 2 x 92 t et leur vitesse maximale est limitée à 100 km/h. Alain DEFECHEREUX.





**PHOTO 60-08** Lors d'un arrêt photo sur la ligne Krasnoarmeisk - Yasinovataya, notre train est croisé par un des innombrables trains de marchandises sillonnant le réseau ukrainien. Ici, un train de charbon remorqué par la VL8M-1083. Les locomotives doubles (Bo'Bo' + Bo'Bo') du type VL8 furent produites à 1723 unités par divers constructeurs de 1955 à 1967 (3 kV continu, 4200 kW, 184 t, 80 ou 100 km/h). Afdevka, 19 mai 2003. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Notre hôte est particulièrement content de faire visiter son dépôt à des Belges car une des mines situées à proximité porte le nom de "Belgica" en souvenir d'ingénieurs belges qui ont participé à sa construction ... Si le dépôt abrite des locomotives Diesel ChME3, il concentre néanmoins son activité majeure à l'entretien des locomotives électriques doubles VL8, construites en partie à Novotcherkask (Russie - région de Rostov sur le Don) et à Tbilisi (Géorgie); affectées au trafic marchandises sur les lignes électrifiées en courant continu (à la tension de 3000 V), leur puissance est de 2 x 2100 kW et leur vitesse limitée à 80 km/h.

C'est d'ailleurs au crochet de la VL8-1364 que le train spécial prend la direction de Afdevka (arrêt-photos) et de Yasinovataya, où une visite du dépôt est prévue. C'est dans cette gare également que se déroule, après le repas et le verre de l'ami-

tié, une soirée musicale et dansante qui se termine sur le quai en compagnie des participants au voyage, des trois musiciens et de membres du personnel qui entonnent des chansons traditionnelles. Dans une ambiance totalement surréaliste, et sous l'œil de voyageurs, de cheminots et de policiers médusés, sont interprétées la danse des oiseaux, des canards (JJ Lionel est également bien connu en Europe centrale), et surtout celle du bisou (prononcer "lè bisou") qui resteront gravées encore bien longtemps dans les mémoires ! Du jamais vu pour le personnel Dzherelo...!

#### Mardi 20 mai 2003

Après une bonne nuit (le train étant resté à l'arrêt dans la gare de formation), nous quittons Yasinovataya pour rejoindre Donetsk (à quelques kilomètres de là).

**PHOTO 60-09** En gare de Krasnoarmeisk, passage d'un train de minerais tracté par la VL8-1204. Ici, la densité du trafic est telle qu'il ne faut que quelques minutes pour brûler un film! Les trains de marchandises, principalement du charbon, du minerai et du pétrole, se succèdent à un rythme infernal, jour et nuit. Toutes les rames totalisent le plus souvent plus de 80 wagons ! Le paradis pour les amateurs que nous sommes ! Yves STEENEBRUGGEN.





**PHOTO 60-10** Dans le vaste complexe de l'usine sidérurgique de Donetsk, Donetzii Metaalurgickche Zavod, le va-et-vient des trains est incessant. De droite à gauche : la TGM4-2530, la TGM4-1962 et la TGM6-1239. Les deux machines à droite manoeuvrent des trains de lingotières. Donetsk, 20 mai 2003. Kristof AVONDS.



**PHOTO 60-11** Devant le dépôt de l'usine, la superbe M62YP-0020 attend son prochain service en compagnie de la TGM4b-0020. Cette M62 fut construite par Woroschilograd en 1992 sous le numéro 6936. Donetsk, 20 mai 2003. Yves STEENEBRUGGEN.

Le soir, lorsque les Belges s'y mettent, l'ambiance sur les quais est à son comble ! Ici en gare de Krasnoarmeisk, le 19 mai 2003.



Dénommée Juzevka puis Stalino (sous le règne du dictateur), Donetsk est avant tout une ville minière depuis le 18e siècle (sous l'impulsion d'un Gallois dénommé Hughes) qui s'est reconvertie en développant l'industrie sidérurgique. Au moyen d'un bus Ikarus, nous gagnons l'usine métallurgique MCZ qui vient de fêter son 135e anniversaire. Elle dispose d'un important réseau ferroviaire comportant 200 km de lignes et desservi par 50 locomotives Diesel et 750 wagons. 1150 employés sont affectés au département "Transport", dont 70 % sont des agents du mouvement, agents de triage et conducteurs de trains. Au programme : visite du réseau ferré de l'usine et de son petit dépôt (où un parallèle de "Taïga Trommel" de la série M62 est improvisé). Nous n'avons malheureusement pas eu le temps de visiter les hauts fourneaux et l'aciérie Siemens-Martin.

L'après-midi est consacrée aux photos en ligne où l'occasion nous est donnée d'observer les imposants trains de marchandises, ainsi que les automotrices du RER local. En fin de journée est programmée la visite du petit musée ferroviaire local dans lequel sont présentées des locomotives à vapeur des ex-SZD ainsi que diverses voitures de voyageurs. Les plus passionnés sont partis à pied en ligne pour photographier les trains, ou se sont retrouvés sur la place de la gare, d'où ils peuvent observer les trolleybus (dont une version avec remorque), les trams Tatra et, surprise, un minibus du TEC en livrée d'origine ...! A 18 heures, le groupe rejoint le train et, après le repas (toujours de bonne qualité), prend la direction de Kri-voy Rog.

Jean-François HUART.  
A suivre.

# ANTWERPEN-ZUID

*Hier*



La première gare d'Antwerpen-Zuid fut mise en service le 10 juillet 1878. De cette gare quittaient les trains à destination de Hoboken, Wilrijk, Oude God, Kontich-Oost et Mechelen (ancienne ligne 19). Le 20 juillet 1879 fut créée la relation vers Boom prolongée beaucoup plus tard jusque Dendermonde (ligne 52). Pour l'Exposition Universelle de 1894, une liaison directe avec Bruxelles fut instaurée. La première gare fut remplacée par un nouveau bâtiment conçu par les frères Jules-Jacques et Paul Van Ysendijck et construit entre 1892 et 1898. Ils étaient respectivement architecte et ingénieur. La finition de l'aménagement intérieur et la tour furent achevées en 1902. Comme Antwerpen-Centraal, cette gare possédait une grande verrière, et 10 voies à quai. A partir de 1956/1957, il n'y circulait plus que quelques trains aux heures de pointe (4 le matin et 4 en fin d'après-midi). Malheureusement, cette superbe gare dut faire place à la reine "automobile", lorsque débuta en 1964/1965 la construction du tunnel Kennedy sous l'Escaut et l'établissement du ring autoroutier d'Antwerpen. La démolition de la gare fut entamée en mai 1965; la tour tomba le 22 septembre 1965 à 15.00. Le service ferroviaire fut définitivement arrêté le 2 février 1968, après le départ, à 18.01, de l'omnibus 9777 pour Dendermonde. La photo du haut montre la 64.130 en tête d'un train pour Dendermonde qui vient de quitter la gare d'Antwerpen-Zuid. Cette P8 fut construite en 1906 (ex. P8 KPEV "Elberfeld 2530") et cédée à l'Etat Belge en 1919. Numérotée 6530, puis 64.130 en 1946, elle fut réformée le 20 juin 1966. Walter PINET, avril 1965. La photo du bas montre la situation actuelle du site. Au centre, on voit le ring d'Antwerpen avec son grand échangeur. Plus aucun élément de la photo du haut ne subsiste ! Walter PINET.

*Aujourd'hui*





Le 24 août 2003, le Train-Autos 1235 Bressoux - St. Raphaël, passe à hauteur du célèbre pan rocheux de Comblain-la-Tour. M. HANSENS.

## HISTOIRE : LES TRAINS-AUTOS A LA SNCB

Guy BRIDOUX, Jean-Luc VANDERHAEGEN.

*La disparition récente des Trains-Autos, après environ un demi-siècle d'exploitation, 47 ans exactement, nous incite à en évoquer l'histoire, l'évolution de leur exploitation, et le matériel mis en œuvre.*

Cet hommage nous paraît d'autant plus important que la SNCB a joué en cette matière non seulement un rôle de pionnier, mais également un moteur de son développement plus d'une fois freiné par les réticences des réseaux destinataires, ainsi que nous le développerons ci-après.

C'est en effet le 30 juin 1956 que le premier AUTO-COUCHETTE-EXPRESS

européen, telle était la dénomination du service à l'époque, a quitté Oostende à destination de München-Holzkiörhener-Hbf pour assurer, jusqu'au 2 septembre, une liaison bi-hebdomadaire R36 à l'aller au départ de la Belgique, R57 au retour, que nous noterons plus simplement ci-après R3/R5 et R6/R7 (1), associée à l'INT 82/83.

L'information à la base de cette étude

provient des compte-rendus de la conférence européenne des horaires, (CEH) de 1956 à 1996, complétée d'une analyse des indicateurs des services internationaux de la SNCB et de divers articles rassemblés grâce à l'obligeance de la bibliothèque de la SNCB, de membres du service " voyageurs internationaux ", et de Pierre Vankeer que nous tenons à remercier pour leur obligeance.



(1) Pour désigner les jours de circulation, nous utiliserons les termes suivants :

R = roule

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 = lundi, ..., dimanche

R3/R5 signifie que le train circule le mercredi avec retour le vendredi

*Le 29 août 1959, arrivée à Bruxelles-Midi de l'Auto-Couchette-Express 82 Oostende - München, remorqué par la 122.001. La rame est composée, dans l'ordre, d'une voiture-couchettes de la DB, d'une voiture snack-bar et de trois voitures-lits de la CIWL. Les wagons porte-autos sont acheminés par un second train qui précédait le premier (voir photo suivante).*

Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Pour évoquer la genèse de cette activité, il faut se rappeler qu'à l'issue de la seconde guerre mondiale, les réseaux ferrés étaient gravement éprouvés et ne disposaient le plus souvent que d'un matériel usé, à tout le moins mal entretenu, et souvent périmé; par contre, l'automobile, qui avait progressé outre-Atlantique, commençait à envahir notre continent et l'avion, en se démocratisant, grignotait la clientèle "voyageurs". La première tentation des réseaux pour tenter de conquérir la clientèle des automobilistes fut de proposer un service train + auto de location à l'arrivée : le succès fut mitigé, beaucoup d'automobilistes désirant utiliser leur propre voiture, ce qui devait conduire à considérer le couple automobiliste + voiture comme une seule entité. La formule n'était pas révolutionnaire en soi, car il existait déjà des transports de voitures pour le passage de tunnels alpins. La SNCF de son côté avait, dans les années '40, proposé le transport des voitures individuelles par trains de messageries, mais la non concordance des horaires et parfois des gares de destination montrèrent rapidement les limites de cette approche. Il restait à mettre en œuvre un nouveau service permettant à l'automobiliste de retrouver directement son véhicule dans la gare d'arrivée après un voyage confortable.



**PHOTO-THEME 58** La tranche des wagons porte-autos de l'Auto-Couchette-Express 82, au crochet de la 123.033. La rame est composée d'un fourgon suivi de 13 wagons du type Hbckss.  
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

#### Abréviations utilisées

A :	voiture de 1e classe
AR :	voiture de 1e classe + compartiment buffet (voiture-buffet type I2)
B :	voiture de 2e classe
Bc :	voiture-couchettes de 2e classe
D :	fourgon
H <sub>z</sub> :	wagon porte-autos couvert à 2 essieux
Le :	wagon porte-autos à 2 niveaux à 2 essieux
WLAB :	voiture-lits de 1e et 2e classes
WR :	voiture-restaurant

Les compositions données sont les compositions minimales de base

**PHOTO-THEME 58** La 122.020 en tête de l'Auto-Couchette-Express 83 München - Oostende, arrive à Schaarbeek le 31 août 1959.  
Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Revenons à notre service inaugural de 1956 dont la rame se composait modestement des voitures suivantes :

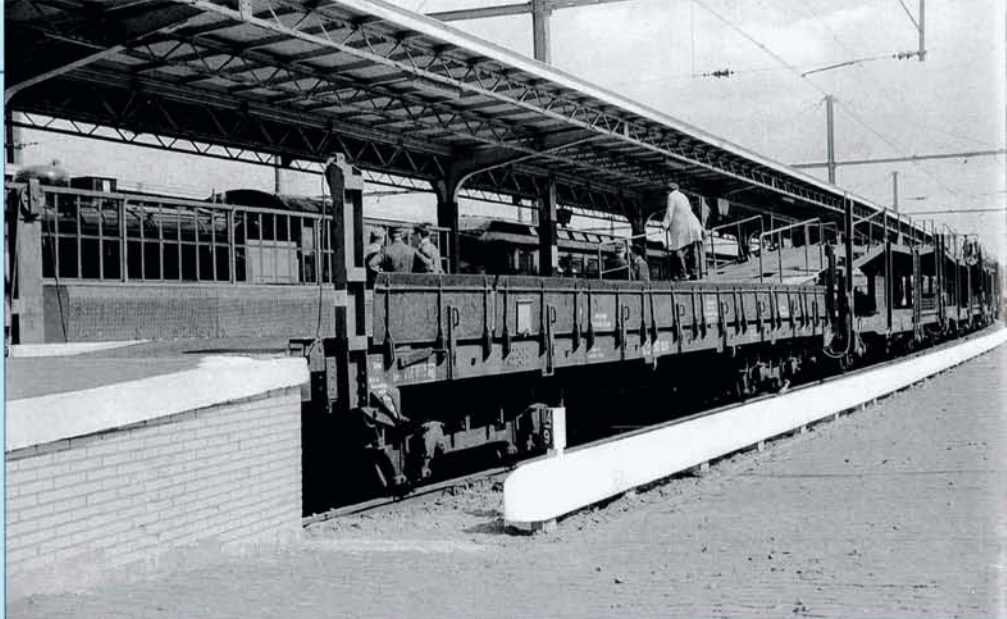
**AB** (SNCB) + **Bc** (DB) + **WLAB** (CIWL) + **10 x Hz** (SNCB).

Pour permettre le chargement et le déchargement des voitures, des rampes en maçonnerie ont été aménagées à Oostende et à Schaerbeek. Elles seront complétées ultérieurement, puis remplacées, par des rampes métalliques mobiles permettant l'accès aux nouveaux wagons porte-autos à deux niveaux.

438 autos furent transportées ce premier été. Vu le succès de cette expérience, ce train fut reconduit l'année suivante, la voiture AB étant remplacée par une deuxième Bc et le nombre de Hz pouvant être porté à 20 suivant les besoins. La SNCB aurait voulu d'emblée prolonger ce service jusqu'à Salzburg et Verona, mais les réticences de ses partenaires aboutirent à un compromis plutôt modeste, à savoir que le train R2/R4 (et non plus R3/R5) emportait des voitures pour München et Innsbrück, le service R6/R7 demeurant limité à München.

En 1957 également fut inauguré un Schaerbeek - Lyon-Brotteaux (INT 100/101) circulant R5/R6 en été et composé de : **1 ou 2 x Bc** (SNCF) + **WLAB** (CIWL) + **5 x Le** (SNCF).

En 1958, la SNCB revient à la charge pour prolonger le service au-delà de München et Innsbrück, mais elle se



*La rampe de chargement des autos à Oostende était située au bout de la voie 1. Bruno DEDONCKER, collection PFT.*

heurte à l'intransigeance de la DB et des ÖBB pour aboutir à un accord final qui limite l'exploitation de cet axe à un service bi-hebdomadaire avec München. Au point de vue composition, l'on prévoit l'ajout d'une A facultative, d'une voiture Snack-bar de Oostende à Herbenthal, mais un nombre de Hz limité à 16.

La liaison avec Lyon, prélude à la future relation de prestige vers St.Raphaël, fut un échec selon la SNCF, conclusion prématurée suivant la SNCB, qui souhaite un prolongement vers Avignon. Devant le refus de la SNCF, prétextant d'un manque de matériel, la liaison ne fut pas reconduite, et ne le sera pas avant plusieurs années.

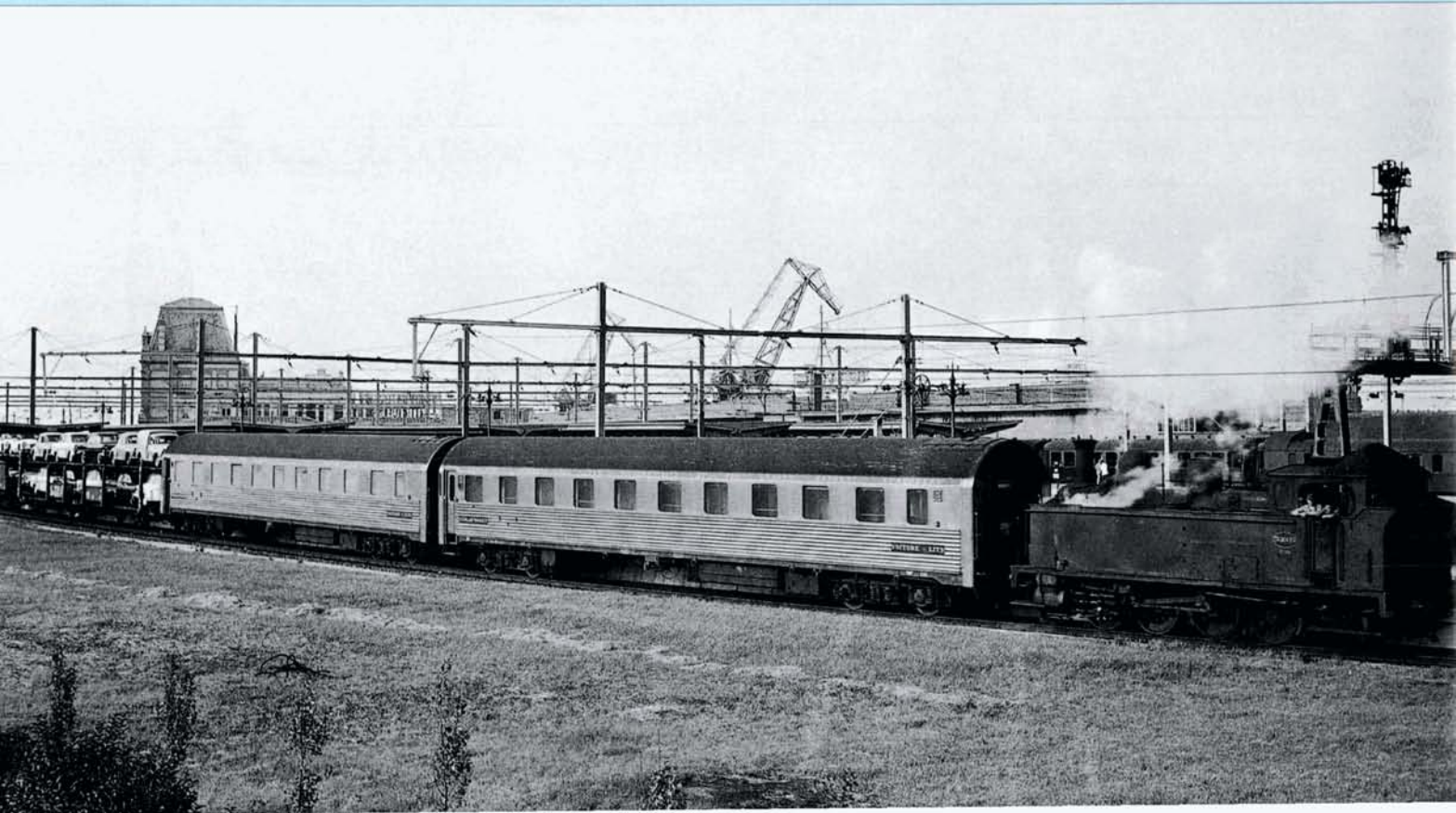
Enfin, l'on note la mise en marche à l'es-

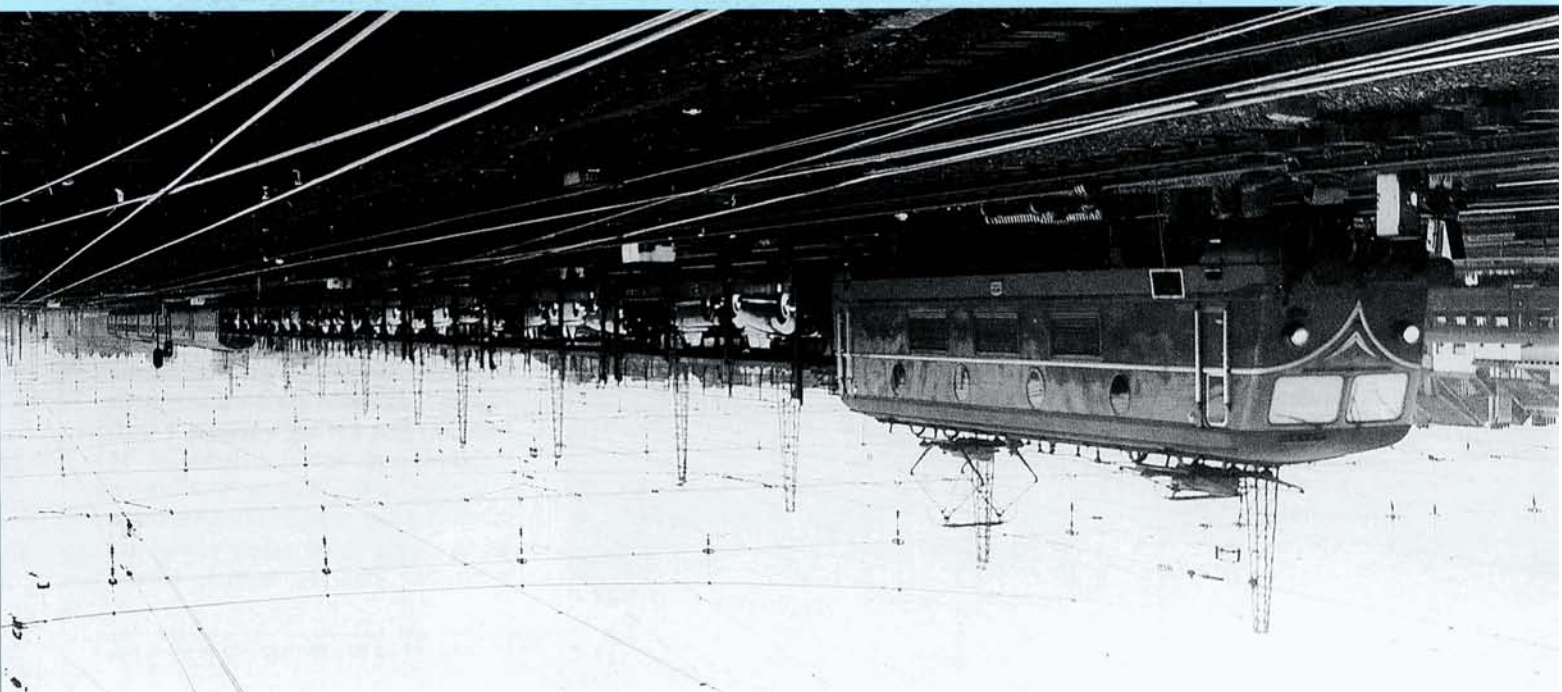
sai d'un Oostende - Milano (INT 43/44), hebdomadaire R6/R7, du 28/6 au 30/8, via Basel, composé de matériel livré par la SNCF, sauf bien entendu la WLAB : **D + A + AB + 1 à 3 x B + WLAB + max. 10 x Le.**

Entre Oostende et Schaerbeek, la rame voyageurs de ce train était jumelée avec celle du Oostende - München, et il en était de même des deux rames de wagons porte-autos qui les précédaient sur ce tronçon.

A noter l'absence dans cette rame de voitures Bc, que ni les FS, ni la SNCF ne pouvaient fournir, ce qui accrédi-terait le manque de matériel mis en avant par cette dernière.

**PHOTO-THEME 58** *Le 30 août 1957, la 53.035 du dépôt d'Oostende manoeuvre la rame de l'Auto-Couche-Express 82 Oostende - München. Bruno DEDONCKER, collection PFT.*





**PHOTO-THEME 58** Arrivée en gare de Bruxelles-Midi de l'Auto-Couchette-Express 35 Oostende - Schaarbeek - Milano. Les wagons porte-autos et les voitures circulent dans la même rame.

Bruno DEDONCKER, collection PFT, 10 septembre 1960.

43/44) et de composition : Bc (voiture louée en attendant la livraison des 13 à la SNCB) + A (SNCB) + 2 ou 3 x WLAB (SNCB) + 10 à 15 x Le (SNCB).

est :  
 WR (CIWL) + 2 x WLAB (CIWL) + 2 x B10C10 (SNCF) + max. 13 x Le (SNCB).  
 Le 30 juin, un terminal supplémentaire est aménagé en gare de Bressoux, car une nouvelle demande de la SNCB, à laquelle se joignent les NS, permet d'établir une liaison Amsterdam - 's Hertogenbosch - Bressoux - Luxembourg - Avignon-Foncouverte.

En 1959, les services vers München et Milano sont inchangés à la différence près qu'ils ne sont plus jumelés sur le trajet Oostende - Schaarbeek, et que le Milano change de numéro (35/34, ex.

L'année suivante, le train à destination de München voit le remplacement de la voiture snack-bar par une voiture-restaurant (WR), tandis que le succès du

PHOTO-THEME 58 Le 31 août 1959, le dernier Auto-Couchette-Express 34 Milano - Schaarbeek - Oostende de la saison, vient de passer sous le pont "des Chats" dans la Forêt de Soignes, et traversera dans quelques instants la gare de Boltsfort. En tête : la 123.035.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Ce sera la paire 141/140, circulant à titre d'essai R3/R4 du 30/6 au 1/9. Sa composition au départ de Bressoux, était livrée par la SNCF et la CIWL : **{Bc + WLA} (tranche Bressoux) + {WLA + WLAB + Bc + 3 HZ} (tranche Amsterdam) + 3 HZ (tranche 's Hertogenbosch) + 6 HZ (tranche Bressoux).**

Pas moins de 396 autos contribuèrent au succès de l'expérience.

En 1961, la liaison vers München voit ses périodes de circulation allongées : R2/R3 et R5/R6 du 9/6 au 8/9. La voiture A facultative est supprimée, mais l'on ajoute une deuxième WLAB.

L'exploitation de l'Oostende-Milano est pratiquement inchangée, sauf que la WR est prolongée à Thionville et que la SNCB s'est engagée à fournir les deux Bc. Il est proposé en complément un service dit " Adriatica " permettant, par correspondance à Milano, de rejoindre Brindisi et de là la Grèce par le Ferry Brindisi-Patras.

Sur proposition de la SNCF, une liaison entre l'Allemagne et Avignon sera établie en réutilisant la rame Amsterdam - Avignon. La DB fixera son point de départ à Düsseldorf avec possibilité de chargement de voitures à Aachen avant de rejoindre Bressoux. Cela donnera au départ de Bressoux vers Avignon : R3/R1 du 28/5 au 24/9 en provenance



**Le 29 août 1959, arrivée à Bruxelles-Midi des wagons porte-autos de l'Auto-Couchette-Express 35 Oostende - Milano, tractés par la 123.034.**  
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

d'Amsterdam (INT 141/140) et R6/R5 du 3/6 au 21/9 en provenance de Düsseldorf (INT 143/142). Comme composition : **{Bc (SNCB)} (tranche Bressoux) + {Bc (SNCF) + 2 x WLA + WR + 1 ou 2 WLAB + 4 x Hz} (tranche Amsterdam ou Düsseldorf) + {2 x Hz} (tranche 'sHertogenbosch ou Aachen) + {6 x Hz} (tranche Bressoux).**

L'année 1962 ne voit guère de modification aux services vers München et Milano, sauf que la WR de ce dernier est

prolongée de Thionville à Milano. Par contre, il est proposé une liaison avec Brig, en réutilisant la rame du service vers Milano, la WR étant toutefois limitée à Thionville. L'exploitation de cette relation sera donc R6/R7 du 5/5 au 22/9 et R3/R5 du 11/7 au 29/8 vers Milano (INT 35/34), et R1/R2 du 2/7 au 27/8 vers Brig (INT 45/44). On trouve ici la première tentative d'une utilisation optimale du matériel en faisant circuler une rame TAC trois fois par semaine; nous la retrouverons par la suite.

**PHOTO-THEME 58 Le 7 septembre 1959, l'Auto-Couchette-Express 34 Milano - Oostende traverse de la forêt de Soignes, ici entre Groenendael et Boitsfort. La rame est composée de 8 voitures internationales et de quelques wagons porte-autos.**  
Bruno DEDONCKER.





























































































