

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 61 - MAI 2004 - € 8,50
SUISSE : CHF 13,70
BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire Touristique



Toeristisch Spoorpatrimonium

Editorial

Bienvenue à nos amis suisses ! Grâce à un contrat conclu avec la société Naville, EN LIGNES peut être distribué en Suisse, pays du rail par excellence. Par ce créneau, le PFT, l'association d'amateurs de trains la plus importante de Belgique, va se faire connaître à l'extérieur des frontières du Royaume. Le PFT ne doit plus se présenter aux nombreux lecteurs qui le soutiennent depuis plus de quinze ans maintenant; par contre, aux nouveaux lecteurs qui prennent le train en marche à partir de ce numéro, le PFT propose de leur envoyer, gratuitement et sur simple demande, le numéro 53, paru en janvier 2002, lequel présente l'association, ses activités et le matériel ferroviaire qu'elle préserve. N'hésitez pas à envoyer votre demande par courrier scriptural ou électronique. Il y sera donné suite dans les meilleurs délais. Les remarques, aussi bien positives que négatives, sont également les bienvenues.

Bonne lecture.

Petites annonces

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

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

CHERCHE : informations concernant la composition des trains internationaux 296/297 Maastricht - Gênes. Alain BAUWIN, rue Léon Delhache 29, 1367 Ramillies.

☎ 081/87.85.00. alain.bauwin@skynet.be

CHERCHE : les numéros 94 - 95 - 99 et 100 de "Voies Ferrées" pour un spécialiste du "O" construisant lui-même son matériel; il s'attaque à un wagon-trémie Arbel à bogies; ce sujet est traité dans ces revues, en sorte que de simples photocopies d'articles feraient déjà son bonheur ! René LESIRE, Chaussée de Lannoy 75, 7503 FROYENNES.

A VENDRE : les premiers numéros épuisés de "Rail Passion" : n° 1 à 8. Michel AUBERT, ☎ 02/672.02.38.

A VENDRE : un pousse-wagon LATIL à roues directrices et motrices. Faire offre à M. WILCOQ Emile, 14 chaussée de Grammont, 7860 DEUX-ACREN. ☎ +32.68.33.49.16.

A VENDRE : - Märklin Ho 34618 : set avec 2 locos Re460 CFF couleurs Suisse-TV, € 220. - Märklin Ho : 33232 loco SNCB 2201 jaune € 155. - Märklin Ho 3131 : loco de manoeuvre DB rouge, € 90. - ROCO Ho 46281 : 3 wagons NS PTT-POST rouges, € 20 / pièce. Toutes ces pièces sont neuves et dans leur emballage d'origine. H. GAUQUIE, Ieper, ☎ 057/20.95.68.

CHERCHE : photos (de préférence en couleurs) des locos 2616, 5165, 5176, 5908, 5915 et 9224. Marc JANSSEN, Stationsstraat 79, 2570 DUFFEL. ☎ 015/31.00.95. Email : bn237388@belgacom.be

CHERCHE : informations sur la ligne 52 Dendermonde-Puurs qui fêtera ses 125 ans en 2005, photos anciennes, raccordements industriels, gares, signaux, matériels, etc. Peter WOUTERS, Kotestraat 26, 2930 Brasschaat. Email : peter.wouters@stoomtrein.be

CHERCHE : TTZ-Aktueel et LSV-Tijdschrift nr 1-29, 38-40, 45, 48, 49, 51 et 54. D MATHIJS, email : daniel.mathijs@pandora.be

PFT-agenda

Samedi 12 juin : voyage avec loco électrique série 25 organisé par Alain Janmart dans la région anversoise. Renseignements : +32 (0) 3/288.46.35.

Samedi 26 juin 2004 : voyage PFT.

Tous les dimanches et jours fériés de juillet et août 2004 : circulations sur la ligne 128 (voir page 7).

Samedi 7 août 2004 : voyage PFT.

Samedi 11 + dimanche 12 septembre :

Journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.

Du 25 décembre 2004 au 7 janvier 2005 :

Grand voyage PFT en chine.

Du 14 au 24 juillet 2005 : Voyage PFT à bord d'un train hôtel en Biélorussie, pays Baltes et Russie.

Rectifications

EN LIGNES 60

page 18 : photo du milieu : la voiture de secours est originaire de la DRG et non des Chemins de fer prussiens (type C4ü 36 - n° 168751 Stettin, SNCB n° 191.541 directement utilisée comme voiture de service pour train de relavage).

page 28 : la photo du "Vauban" est faite à Kleinbettingen et non à Sterpenich

page 34 : la voiture intermédiaire 3152 ne provient pas de la 315, mais bien de la 321

page 42 : la photo du haut est prise à **Wavre** et non à Lambusart.

page 45 : dans la colonne 53 du tableau des locomotives Diesel de lignes, il, y a : en parc 5309, il faut **5313**.

page 47 : - les automotrices 731 à 744 doivent être placées dans la colonne **FSD**. - automotrices 595 à 600 : il faut **GCR** comme titre de la colonne et non FSR.

TRAIN MODELE SUD organise le samedi 26 et le dimanche 27 juin 2004 sa 9e grande exposition + bourse d'échange dans le Hall Polyvalent de Arlon, de 10h00 à 18h00. INFO : T.M.S. asbl, avenue Nothomb 67, 6700 Arlon, ☎ +32.63.24.00.04

PHOTO-THEME 59

Série indissociable de 10 photos au format 10x15, des 5122 et 5135 en Italie.

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

Communication : PHOTO-THEME 59 Les photos sont reprises aux pages 22 à 25

59-01 : 5135 / E656-001

59-02 : 5122 / ALn 668

59-03 : 5135 à Paola

59-04 : 5135 à Amantea

59-05 : 5122 à Amantea

59-06 : 5135 / ALe 803

59-07 : 5135 à Lamezia

59-08 : 5122 à Campora

59-09 : 5122 / E656-449

59-10 : 5135 / E656-001



PHOTO-THEME 60

Série indissociable de 10 photos au format 10x15, de locomotives à vapeur chinoises.

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

Communication : PHOTO-THEME 60

Cinq de ces photos sont publiées aux pages 56 et 57.



LE DGEG EN ISRAËL

Le DGEG organise du 16 au 26 octobre 2004 un voyage en Israël. Parcours sur toutes les lignes du réseau. Visites des dépôts et ateliers. Archéologie ferroviaire. Programmes touristiques. Vols vers Tel Aviv au départ de Bruxelles, Zürich et de divers aéroports allemands. Infos + inscriptions : DGEG Bahnen & Reisen Bochum AG, Studienreisen, Postfach 10 20 45, D-47410 Moers. FAX : +49 2841 56012. reisen@dgeg.de. Internet : www.dgeg.de

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, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Guy BRIDOUX, Roger CRIKELAIRE, Patti FRANCESCO, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Simon DE RIDDER, Michel HANSENS, Jean-François HUART, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Serge MARTIN, Geert PACKET, Eric PAULUS, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENE-BRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Claude VANDECASTEELE, Christian VANHECK, Ignacio Martin YUNTA.

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 61 - mai 2004



COUVERTURE AVANT : PHOTO 61-01

Le 5 avril 1980, en gare de Neufvilles sur la ligne 96 Bruxelles-Mons, un train de marchandises Schaerbeek - Quévry remorqué par la 2007 est garé pour laisser passer un express Bruxelles-Midi - Paris-Nord tracté par la CC 40.101.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO-THEME 59 Les 5122 et 5135 entament une seconde vie en Italie. Le 29 janvier, elles passent à hauteur du dépôt FS de Lamezia. Patti FRANCESCO.

La 1504 en tête d'une rame de voitures à deux niveaux du type M6, effectue des parcours d'essais entre Gouvry et Rivage. La Gleize, 10 février 2004. Marc RIGUELLE.

S O M M A I R E

PFT-Service 2

Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Actualité étrangère 11

Actualité belge 16

Statistiques	16
Locomotives électriques	16
PRIMA 6000, future série 14 ?	18
Locomotives Diesel	21
Les 5122 et 5135 en Italie	22
Automotrices - autorails	30
Voitures	31
Actualité diverse	32
Réseaux privés	33
La nouvelle ligne 55	34

Radiations 38

Il y a ... 40

Portrait : wagon type Ude 42

L'Europe à voie étroite 44

Hier - Aujourd'hui 49

Histoire : les Trains-Autos 50

La vapeur en Chine 56

PFT-Boutique 59

Nouvelles du PFT

ACTIVITES

La première activité importante de ce début d'année fut le voyage organisé à Luxembourg, où devaient parader cinq locomotives Nohab. Sous un ciel chargé d'eau, le train, composé des six voitures K de la SNCB encore disponibles et de la voiture-buffet du PFT, s'est d'abord rendu à Marbehan; là, les deux locomotives de remorque - la 202.020 du PFT et la 204.004 de la SNCB - devaient y céder la place à deux 54 remises en service pour la circonstance. Le conducteur n'ayant pas été prévu pour une raison inconnue, ce sont les deux machines de remorque qui ont poursuivi sur la ligne 155 jusque Croix-Rouge. Au retour, l'échange a finalement pu se faire à Marbehan, et ce sont les 5401 et 5403 qui ont conduit le train à Luxembourg, après avoir effectué un arrêt à l'atelier de Stockem. Sur la plaque tournante se trouvait la 5303, tandis que tous les engins disponibles de différentes séries étaient alignés devant les portes de la remise. Même les autorails radiés des séries 44 et 45, habituellement garés à la queue leu leu, avaient été découplés pour permettre leur photographie... Ensuite, le train s'est rendu au dépôt de Luxembourg, où les participants ont été accueillis de manière chaleureuse. Devant les portes de la rotonde étaient alignées les 1604 CFL, 204.004 SNCB, 202.020 PFT, les 5401 et 5403 SNCB. Cinq Nohab aux moteurs GM ronronnants... Les portes se sont ensuite ouvertes pour laisser apparaître la 1819 CFL, la 806 et la 455, une locomotive de manoeuvre qui vient d'être restaurée par les amateurs luxembourgeois. Présentée pour la première fois au public, elle parada sur la plaque tournante pour le plus grand plaisir des

photographes. Un grand merci aux responsables des CFL, au chef de dépôt de Luxembourg et aux amateurs luxembourgeois pour cette magnifique prestation. Ce fut une longue et belle journée, malheureusement ternie par une météo maussade.

Les 24 et 25 avril, le PFT fut invité par la SNCB à présenter ses activités à l'Atelier Central de Salzinnes, à l'occasion de journées "Portes Ouvertes" organisées dans le cadre du centenaire de cet important centre d'entretien du matériel de traction.

Un public très nombreux participa aux multiples activités orchestrées de main de maître par la SNCB. De nombreux curieux se sont intéressés à nos activités présentées au stand de vente.

AFFRETEMENTS

L'association anglaise d'amateurs ADL (Along a different Line) a demandé le 5 mars la participation des autorails PFT 4333 et 4506 pour un périple de 400 kilomètres, qui mena les voyageurs notamment aux ateliers de traction de Kinkempois et Charleroi-Sud Quais. L'intendance était assurée par les animateurs du SCM (Stoomcentrum Maldegem). Voilà une belle collaboration entre associations d'amateurs belge et étrangère...

Les 24 et 25 avril, ce fut au tour de Mercia, une autre association anglaise, de demander au PFT sa locomotive 5183 et la voiture-buffet pour un périple dans la région gantoise et la Côte belge.

Divers transferts de matériel, pour le compte du PFT et de tiers, ont également été assurés.

LE MATERIEL

Plusieurs chantiers ont abouti en ce premier trimestre 2004. Ainsi, l'autorail ES102, qui doit servir à la maintenance de la ligne 128, a retrouvé une seyante livrée verte; il a été remis complètement à neuf et est prêt pour assurer sa nouvelle mission. Le wagon-trémie Fc à deux essieux, reçu d'un négociant en charbon voici quelques années, a été adapté au déchargement de ballast. Il épaulera l'ES 102 à l'entretien de la ligne 128.

La 5941 a subi son test d'endurance par un parcours Schaerbeek - Mechelen et retour; l'immatriculation de l'engin est maintenant effective.

A Schaerbeek, les travaux en cours concernent actuellement les postes de conduite de la 5183, la poursuite du retôlage de l'automotrice 082, la révision et la poursuite des travaux à l'autorail 553.29. A Saint-Ghislain, c'est toujours la 9209 qui est en cours de restauration. Le ponçage est terminé et les premières traces de peinture font leur apparition.

Vous souhaitez participer à la restauration d'un engin ferroviaire à Schaerbeek ? Contactez Pierre Herbiet au +32.475/71.20.28.

LE MUSEE DU RAIL DE SAINT-GHISLAIN

La promotion de cet ensemble est le souci de ses animateurs. Inlassablement, ils font connaître leur initiative tous azimuts pour que ce lieu devienne une attraction à part entière. Le concept de Musée ferroviaire se développe, et la SNCB soutient même le projet en facilitant les démarches administratives.

PHOTO 61-57

Le 5 mars 2004, l'association anglaise ADL a affrété les 4506 et 4333 pour un grand périple. Au départ de Bruxelles-Nord, ils ont d'abord rejoint l'Atelier Central de Mechelen où une visite des installations était prévue. Le train s'est ensuite dirigé vers Leuven, Voroux, Angleur, Chertal, Kinkempois, Engis-Zoning, Statte, Moha, Marchin, Namur, Charleroi-Sud. Ici, après visite de l'atelier, les participants ont regagné la capitale, toujours avec les deux autorails. Les 4506 et 4333 à la sortie du tunnel de Moha (ligne 127 Statte - Moha).

Simon DE RIDDER.



PHOTO 61-64

C'est sous un temps épouvantable que s'est déroulé notre premier voyage de la saison, le 20 mars dernier. Le clou de la journée était sans conteste le rassemblement de locomotives GM organisé à la rotonde du dépôt de Luxembourg, orchestré de main de maître par nos amis luxembourgeois. De droite à gauche : la 1604 CFL, la 202.020 du PFT, la 204.004 du Patrimoine Historique de la SNCB, les 5401 et 5403, la 1819 des CFL, la 806 des CFL et une intruse parmi ces GM : la locomotive historique Deutz 455 remarquablement restaurée.

Philippe SCHOLL.



Plusieurs dossiers sont introduits auprès de Ministères qui apporteront, ce qu'on espère, leur soutien financier.

En attendant, les activités se multiplient, comme la bourse d'échange organisée par les Modélistes le samedi 8 mai, qui a connu un public nombreux et varié. La prochaine manifestation d'envergure sera les Journées du Patrimoine des 11 et 12 septembre prochains.

Vous désirez participer aux activités de Saint-Ghislain ? Contactez Philippe Scholl au +32.477/26.99.79. Vous souhaitez devenir Modéliste ? Contactez Jean-Pol Ruelle au +32.65/67.62.75.

Et la P8 roumaine ?

Les travaux de notre locomotive se poursuivent. La chaudière a été placée une première fois sur le châssis pour vérifier la bonne concordance des divers éléments. Elle a ensuite été retirée pour permettre de raccorder plus facilement les diverses tuyauteries pneumatiques; la chaudière a alors repris sa place définitive au début du mois d'avril. Quel beau travail ! Quant au tender, le PFT profite de l'expérience de la 29.013 de la SNCB pour adapter les boîtes d'essieux. En effet, les boîtes à paliers lisses (dites "à packing") ne sont plus autorisées sur le réseau belge; or, aussi bien le tender de la 29.013 que celui de

notre P8 roumaine possèdent de tels roulements. Nous négocions actuellement l'adaptation des roues du tender aux normes en vigueur. Ce travail retardera le retour de la machine en Belgique, pour lequel l'étude a commencé.

Vous voulez aider financièrement le retour de la P8 en Belgique ? Le PFT reçoit votre contribution sur le compte 035-4029004-53 ouvert spécialement à cet effet. Chaque don de € 250 donne droit à une "part" qui, contrairement aux dons effectués par la Fondation Roi Baudouin, ne génère aucune déduction fiscale. Un grand merci aux nombreux et généreux donateurs qui participent à ce projet.

LA FONDATION ROI BAUDOUIIN

La Fondation encourage par son action le développement de projets sociaux et culturels, et c'est dans ce cadre que lui a été soumis le projet de réhabilitation de l'atelier des wagons de Saint-Ghislain, à transformer en Musée du Rail.

Le procédé mis en place par la Fondation Roi Baudouin est simple : un compte est attribué au projet, et tous les versements qui y arrivent sont fiscalement déductibles. Une attestation est établie par elle chaque année pour les donateurs de montants supérieurs à € 30, et le montant du don est fiscalement déductible.

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures. Les prochains travaux concerneront l'aménagement du hall d'accueil et de la boutique, où un nouveau carrelage sera posé.

Pratiquement, les dons sont obligatoirement affectés à l'aménagement du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte 000-0000004-04 de la Fondation Roi Baudouin, rue Bredode, 21 à 1000 BRUXELLES. En communication, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire Touristique".

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.

Un grand merci à ceux qui soutiennent la création du Musée du Rail de Saint-Ghislain et qui se verront directement récompensés par le biais de la déduction fiscale.



NOUVEAU

IC-IR

Il y a 20 ans, la SNCB connaissait une mutation profonde dans l'organisation du service des trains de voyageurs. La restructuration fut baptisée "Plan IC-IR". De nombreuses lignes, gares et haltes disparaissaient sous prétexte de manque de rentabilité.

Le PFT a choisi de les faire revivre en images, par l'édition d'un livre au format A4. Quatre cents photos en noir et blanc et en couleurs présentent ces arrêts disparus; un texte simple retrace la nécessité de ce plan et ses conséquences.

La parution de l'ouvrage est prévue pour la fin du mois de septembre. Plus de détails dans notre prochain numéro.

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Comme chaque année, les mois d'octobre, novembre et décembre ont été mis à profit pour effectuer l'entretien courant de la ligne 128. Cet entretien consiste toujours en un renforcement des attaches de voie entre Spontin-Sources et Dorinne-Durnal, un remplacement régulier de traverses entre Ciney et Halloy, ainsi que le fauchage de talus.

Lors de l'arrivée du PFT sur le tronçon de ligne Spontin-Dorinne en 1999, l'état de la voie avait permis une remise en état progressive par un remplacement de traverses "en recherche", c'est à dire en remplaçant une traverse sur quatre; en renouvelant cette opération sur quatre années, l'on peut dire qu'actuellement 85% des traverses de cette section sont en bon état.

Ceux qui sont venus flâner sur la ligne du Bocq l'été passé auront constaté la reconstruction complète de la voie d'évitement de la gare de Dorinne-Durnal. En effet, cette voie était irrécupérable, tant les traverses la constituant étaient vétustes. Cette opération a été menée à bien en seulement deux semaines avec le concours de la société SOGEPLAN.

Au delà de la gare de Dorinne-Durnal, la voie n'a plus eu d'entretien depuis 1950; cela se traduit par des traverses complètement pourries, voire disparues. Une reconstruction s'impose donc.

En janvier, les matériaux pour le prolongement du parcours vers le tunnel de Durnal ont été réceptionnés et déposés

En janvier 2004, les nouvelles traverses sont déchargées le long du tronçon gare de Dorinne-Durnal - tunnel de Durnal. Petit à petit, le PFT dispose de matériel de plus en plus performant pour réaliser les travaux.
Alain DEFECHEREUX.



Cette année, le PFT espère prolonger l'exploitation de la ligne 128 jusqu'au tunnel de Durnal et même au-delà. Cette vue nous fait découvrir l'extraordinaire beauté de notre ligne. Cela ne vous donne-t'il pas l'envie de venir nous aider ?
Philippe DIEU.

sur place après préparation (enlèvement des selles de fixation pour rails de 50kg/m). Rien que ce travail aura duré tout le mois de janvier!

En février et mars, nous avons expérimenté une méthode un peu particulière; un coupon sur deux est démonté et, à l'aide d'une petite pelleuse, l'assiette est aplanie. S'en suit la repose des traverses neuves, la fixation des rails et la remise à niveau des coupons ainsi reconditionnés. Ce travail du "1 coupon sur 2" permet de garder chaque fois une référence pour la hauteur de la voie, mais aussi pour l'alignement des rails. La première phase terminée, c'est

au tour des autres coupons non encore traités à subir le travail. Si cette méthode a fait ses preuves, elle reste cependant fort contraignante car elle impose une trop grande régularité de présence des bénévoles, ce qui est difficile à tenir pour les amateurs que nous sommes!

Tenant compte de cet élément important, pour la suite des travaux, la voie a été entièrement démontée jusqu'au tunnel. Un entrepreneur est venu niveler l'assiette de la voie, laissant ainsi les bénévoles s'appliquer à la reconstruction proprement dite de la voie. Nous espérons avoir atteint le tunnel pour le début de la saison, ce qui augmenterait le parcours de 600 mètres et porterait la ligne 128 à une longueur exploitable de 12.556 mètres (contre 9.728 mètres en 1999).

Parallèlement aux travaux, le programme de la saison s'est développé en février. Comme chaque année, les trains arpenteront la ligne du Bocq les dimanches et jours fériés de juillet et août.

Les circulations dominicales restent au nombre de quatre aller-retours. Les départs ont été décalés d'une heure par rapport aux années précédentes. Ce décalage devrait permettre une meilleure répartition des voyageurs à bord de l'autorail 46.

Pour la brocante de Spontin, un trajet supplémentaire est créé en fin de journée pour satisfaire les curieux qui restent flâner au village.



Le matériel mis en action pour cette journée spéciale n'est pas encore déterminé, mais il s'agira probablement des autorails 4506 et 4333 ou une rame tractée encadrée par deux locomotives du PFT.

Enfin, le 2 avril a eu lieu à la Direction Patrimoine de la SNCB la première lecture de notre convention, reçue par la Poste une semaine auparavant. Encore une avancée...

Vous désirez nous aider sur la ligne 128 et ainsi prendre un grand bol d'air pur ? Alors n'hésitez surtout pas à contacter Alain DEFECHEREUX au +32.477.98.91.23.

Evénements de la saison 2004

18 juillet : "peintures et aquarelles ferroviaires"

Une exposition de peintures, aquarelles et dessins à thème ferroviaire aura lieu en gare de Spontin le 18 juillet.

1er août : "brocante annuelle de Spontin"

Grande brocante de Spontin; les trains circulent selon un horaire renforcé.

14 août : "entre Château et Brasserie"

Une circulation spéciale est prévue le samedi 14 août. Au programme de cette journée unique : balade en train, visite du château féodal de Spontin et visite de la brasserie de Purnode. L'inscription est obligatoire.

Vous trouverez d'autres informations sur le site internet du Chemin de fer du Bocq : www.pfttsp.be/cfbocq



Les travaux de pose de la nouvelle voie à la sortie de la gare de Dorinne-Durnal. Alain DEFECHEREUX.

CHEMIN DE FER DU BOCQ

SAISON 2004

Possibilité d'organiser toute l'année des trains spéciaux sur demande pour groupes, écoles, tournages de films, mariages, anniversaires ou autres événements.

INFOS : PFT, BP 40, 7000 Mons 1
 ☎ : +32 (0)477/98.91.23
 ✉ : pfttsp@hotmail.com
www.pfttsp.be/cfbocq

4, 11, 18, 21, 25 juillet 2004 + 8, 15, 22, 29 août 2004

Ciney SNCB	11.05	12.05	14.05	16.05
Braibant	11.12	12.12	14.12	16.12
Senenne*	11.24*	12.24*	14.24*	16.24*
Spontin	11.28	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-Durnal	11.34	12.37	14.37	16.37
Dorinne-Durnal	11.35	12.45	14.45	16.45
Spontin	11.42	12.51/13.30	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne*	11.46*	13.34*	15.34*	17.34*
Braibant	11.55	13.44	15.44	17.44
Ciney SNCB	12.02	13.50	15.50	17.50

* arrêt facultatif : faire signe au machiniste

Dimanche 1er août 2004 (brocante de Spontin)

Ciney SNCB	08.05	09.05	10.30	12.05	13.30	15.05	16.30	18.05	19.30
Braibant	08.12	09.12	10.37	12.12	13.37	15.12	16.37	18.12	19.37
Senenne*	08.24*	09.24*	10.49*	12.24*	13.49*	15.24*	16.49*	18.24*	19.49*
Spontin	08.28	09.30	10.55	12.30	13.55	15.30	16.55	18.30	19.55
Dorinne-Durnal	-	09.37	11.01	12.37	14.01	15.37	17.01	18.37	20.01
Dorinne-Durnal	-	09.45	11.10	12.45	14.10	15.45	17.10	18.45	20.10
Spontin	08.30	10.00	11.30	13.00	14.30	16.00	17.30	19.00	20.30
Senenne*	08.34*	10.04*	11.34*	13.04*	14.34*	16.04*	17.34*	19.04*	20.34*
Braibant	08.48	10.18	11.48	13.18	14.48	16.18	17.48	19.18	20.48
Ciney SNCB	08.55	10.25	11.55	13.25	14.55	16.25	17.55	19.25	20.55

* arrêt facultatif : faire signe au machiniste

Le voyage PFT en Ukraine - 4e partie

Mercredi 21 mai 2003

Cette septième journée du voyage se déroule à Krivoy Rog, une ville industrielle de 800.000 habitants. Après quelques photos en gare, le groupe embarque dans un autobus en direction d'une mine de minerai de fer à ciel ouvert. Au cours de ce voyage d'une heure, l'occasion nous est donnée d'observer l'Ukraine "de l'intérieur" : logements dégradés, voirie non entretenue, personnes âgées travaillant comme cantonniers (le long des routes), petits jardins permettant une certaine autarcie alimentaire, ...

Dès notre arrivée dans le complexe minier (inauguré en 1963), nous nous dirigeons vers un immense cratère (d'une profondeur de 360 mètres) dans lequel une ligne de chemin de fer en forme de spirale permet l'évacuation du minerai. On y découvre ainsi les imposantes locomotives doubles de la série 2TE10M qui assurent la remorque des trains de 1000 tonnes (en pente moyenne de 40‰). Le spectacle est on ne peut plus impressionnant !

La visite se continue au dépôt qui est chargé de l'entretien de 119 locomotives, tant Diesel (avec les 2TE10M, les ChME3 et les TEM2) qu'électriques, en l'occurrence des engins triples de 1500 CV, d'une masse de 360 tonnes et circulant sous courant monophasé à la tension de 10 kV.

L'après-midi est consacrée, pour une partie du groupe, à la visite (en tram) du centre-ville, totalement différent de la banlieue, avec ses magasins de luxe, ses rues propres et bien agencées et même un restaurant proposant des hamburgers, digne représentant de la "gastronomie" américaine. Quant aux plus mordus, ils se rendent dans la campagne avoisinante à la poursuite des nombreux trains de voyageurs et marchandises.



PHOTO 61-02 ↑ - PHOTO 61-03 ↓ Un train de minerais de 1000 t remorqué par une 2TE10M peine pour gravir les pentes de la mine. Sur la photo ci-dessus, la flèche permet de distinguer le train dans l'immensité du cratère. De longues minutes plus tard, il passa à notre hauteur dans le vacarme assourdissant des moteurs Diesel poussés à fond. Ce type de locomotives a été produit par Lugansk à 2172 unités de 1981 à 1990. Ces Co'Co' + Co'Co' développent 4416 kW pour une masse totale de 276 t. Elles peuvent circuler à 100 km/h. Jean-François HUART.





PHOTO 61-04 *Départ de la gare de Krivoy Rog d'un train de voyageurs remorqué par la Cs2 - 355. La locomotive est repeinte dans les nouvelles couleurs des Chemins de fer ukrainiens.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Jeudi 22 mai 2003

Alors que le soleil avait été de la partie depuis le début du voyage, c'est sous un temps maussade et pluvieux que se déroule la journée consacrée à la voie étroite (75 centimètres). A 7h26, notre train-hôtel entre en gare de Rudnitsa (située sur la ligne menant vers la Moldavie). Le groupe embarque directement dans trois voitures (dont une couchettes !) remorquées par la locomotive Diesel Ty2-179 (prononcer T-ou). Ces machines à bogies (Bo' Bo') de 260 kW et à transmission électrique, de 32 tonnes, furent construites de 1951 à 1959 par Kaluga à Moscou à +/- 291 unités. La ligne que nous empruntons a été inaugurée il y a 104 ans, a une longueur de 104 km et 104 cheminots y sont employés ! Elle est un vestige de ce qui fut autrefois un vaste réseau à voie étroite. Des trains de nuits y circulaient, ce qui explique la présence de voitures-couchettes !

La vitesse de référence est de 40 km/h. On recense un train

PHOTO 61-05 *Le même jour, arrivée à Krivoy Rog de l'automotrice ER1 - 44. Ce matériel fait partie d'une famille de 1487 automotrices typiquement soviétiques, construites par Riga de 1958 à 1976 (types ER1, ER2, ER9 et ER9P - 800 kW - 130 km/h), dont une partie est apte au 3 kV et l'autre au 25 kV. Les ER1 furent produites à 1149 unités (sections de deux voitures). Ce matériel est visible partout dans l'ex. URSS et circule généralement avec un ensemble de 8 voitures.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

aller-retour quotidien, emportant 30 voyageurs en moyenne; le samedi toutefois, jour de marché à Gaivoron, deux trains sont mis en marche. Malgré ce faible trafic, toutes les gares ont desservies par du personnel ! Le stress n'existe pas ici ...

De nombreux arrêts-photos sont planifiés; les photographes peuvent s'en donner à cœur joie en mettant en évidence les bâtiments de gare typiques, la signalisation mécanique, les ouvrages d'art métalliques et la campagne ukrainienne. Au terminus de Gaivoron, nous retrouvons la voie large (en fait des lignes de 75 cm reconverties). Une visite du petit dépôt nous permet de découvrir une locomotive à vapeur et une draine transformée à partir d'une voiture Volga.

Au retour, le train marque l'arrêt dans une forêt où le personnel Dzherelo nous accueille autour d'un barbecue accompagné de l'inévitable vodka et des mélodies ukrainiennes interprétées par les trois musiciens ...





PHOTO 61-06 Dès que l'on s'enfonce dans l'Ukraine profonde, nous nous retrouvons plusieurs décennies en arrière. Ici, le temps semble s'être arrêté il y a 50 ans ! A la sortie de la gare de Dokhno, croisement entre notre train et un attelage tout à fait banal; les autos sont ici fort rares !
Alain DEFECHEREUX.

PHOTO 61-08 Arrivée de notre train à Berchad. Comme sur la plupart des lignes ukrainiennes, les rails sont cloués aux traverses, même sur celles en béton !
Yves STEENEBRUGGEN.



GRAND VOYAGE PFT EN CHINE



Le PFT organisera du 25 décembre 2004 au 7 janvier 2005 un grand voyage en Chine à la poursuite des dernières locomotives à vapeur. Ce voyage exceptionnel se fera dans des conditions difficiles (lever tôt le matin, et conditions climatiques très rudes avec des températures pouvant descendre jusqu'à -30°). Au programme : visites des dernières lignes à traction vapeur, de complexes industriels, d'un réseau à voie étroite. Nous aurons également l'occasion de photographier des locomotives Diesel et électriques. ATTENTION : suite au développement rapide des choses en Chine, on peut dire avec 90% de certitude que la vapeur tiendra jusqu'à notre voyage. Le programme définitif ne sera fixé qu'au dernier moment en fonction de la situation sur les différentes lignes. Le voyage se fera en avion jusqu'à Beijing (Peking). Sur place, les déplacements, parfois longs, s'effectueront par train, avion ou autocar. Le prix définitif n'est pas encore fixé, mais tournera aux alentours de € 2500 maximum. Les personnes intéressées par ce périple peuvent remplir le talon annexé au *EN LIGNES* (uniquement pour les abonnés). Inscription + renseignements : Jean-Luc VANDERHAEGEN ☎ +32.(0).477.60.13.62.

France

SNCF : des commandes

Dans le courant du mois de février, la SNCF a passé deux importantes commandes portant sur 400 locomotives Diesel et 60 locomotives électriques.

Les locomotives Diesel ont été commandées pour le renouvellement du parc Fret. Elles seront construites par un consortium réunissant Alstom (chef de file) et Siemens. La valeur du contrat est de \square 836 millions, dont \square 489 millions pour Alstom. Le contrat comporte une option pour 100 unités supplémentaires. Alstom assemblera les locomotives à Belfort et fournira les équi-

pements mécaniques. Siemens construira les équipements électriques (sur base des "Hercules" - voir *EN LIGNES 50* page 23) et une partie des caisses. La livraison devrait débuter au milieu de 2006 pour s'achever vers 2015.

Ces machines seront de la gamme PRIMA d'Alstom (voir p. 18-19) et désignées DE 30 BAC. La SNCF les numérotera dans la nouvelle série 475000.

Elles seront pourvues d'un moteur Diesel MTU 16V 4000 R41 de 2000 kW qui fournira une puissance à la jante de 1600 kW. La vitesse maximale atteindra 120 km/h et leur masse s'élèvera à 84 t.

Les locomotives électriques ont été commandées pour le réseau Transilien (trafic régional de l'Ile-de-France). Elles seront construites par Alstom et mises

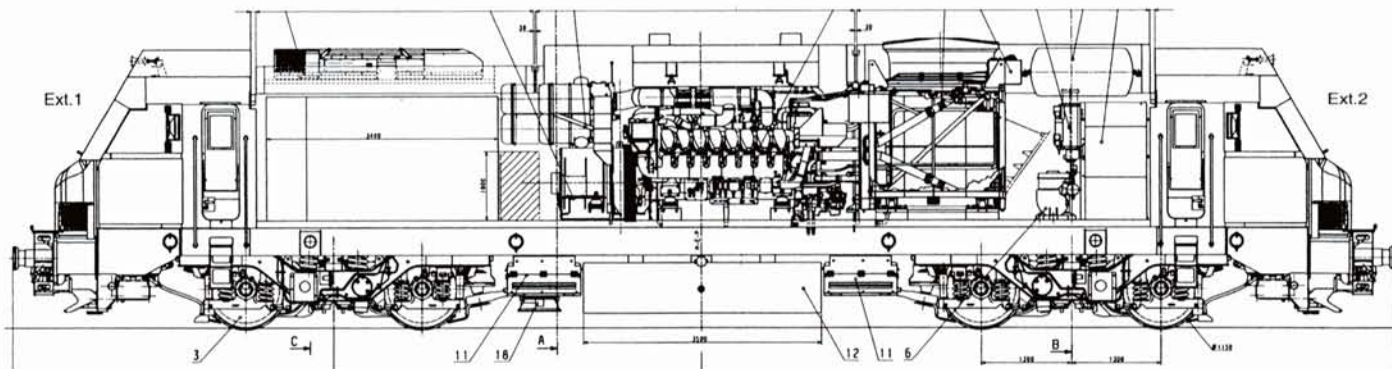


Vue d'artiste de la future PRIMA électrique commandée pour la banlieue parisienne (future série 27300). ALSTOM.

en service à partir de 2006. La valeur du contrat s'élève à \square 170 millions. Du type PRIMA EL 4200 B, bicourant 1,5 kV - 25 kV, elles développeront une puissance de 4 200 kW et pourront circuler à 140 km/h. Leur masse s'élèvera à 90 t.

Diagramme des nouvelles locomotives Diesel commandées par la SNCF.

Document : ALSTOM.



Pays-Bas

La fin des Plan U

Le 14 décembre 2003, les derniers autorails du Plan U ont été retirés de l'exploitation. Il s'agissait de la première génération d'autorails modernes mis en service par les NS de 1960 à 1963 (construits par Werkspoor avec équipement électrique Heemaf et Smit). Numérotés 111 à 152, ils se distinguaient par la forme de leur cabine de conduite en forme de "tête de chien" identique à celui des automotrices de la même génération.

A l'instar des autorails triples de la série 40 de la SNCB, les Plan U se composaient également d'une motrice et de deux remorques dont une pourvue à son extrémité d'une cabine de conduite. L'élément moteur était pourvu d'un moteur Diesel Werkspoor 16 cylindres de 736 kW, remplacé à partir de 1981 par un MGO de 12 cylindres de même puissance. La transmission était électrique, les 4 essieux de la motrice étant moteurs. La capacité totale s'élevait à 192

places assises (168 B + 24 A), 92 places debout (80 B + 12 A) et 4 strapontins (2 B + 2 A). Ils pouvaient circuler à 125 km/h.

A partir de 2001, certains autorails furent rénovés (nouveau moteur Diesel, air climatisé, nouvel aménagement intérieur) et renumérotés 191 à 195.

A l'origine, les Plan U furent peints en

rouge-bordeaux. Plus tard, ils revêtirent la nouvelle livrée jaune des NS.

Les Plan U permirent de réformer les autorails anciens datant d'avant guerre. Ils étaient engagés dans le nord-est du réseau. Les derniers exemplaires ont été utilisés jusqu'au 13 décembre 2004 sur les lignes Groningen - Zwolle et Weert - Eindhoven.

PHOTO 61-65 Le 7 avril 1979, deux autorails Plan U ont effectué une incursion en Belgique jusqu'à Neerpelt.

Pierre HERBIET.



Autriche

Réforme des séries 1010, 1110, 1041 et 1141

Depuis le 1er décembre 2003, l'Autriche est orpheline de quatre nouvelles séries de locomotives électriques. C'est à cette date qu'ont été arrêtées les dernières représentantes des séries 1010 - 1110 - 1041 et 1141 dans les dépôts de Attnang-Puchheim, Selzthal et Salzburg. Dernières machines à quitter la scène : les 1010.006, 1110.023, 1041.006, 015, 202, et 1141.007, 020 - 022, 024, 048. L'année 2003 a vu le déclassement de 51 machines des séries précitées; les 1010 et 1110 étaient aussi les dernières locomotives électriques de ligne de configuration CC roulant aux ÖBB. Connue pendant des décennies pour abriter les vieux " dinosaures " de la traction électrique, le dépôt d'Attnang perd (provisoirement ?), en même temps que ses ultimes 1041-1141, son statut de dépôt propriétaire d'engins moteurs.

Comme la place manque pour décrire en détail quatre séries de locomotives, nous nous limiterons à un rappel succinct de leurs caractéristiques mécaniques et électriques, ainsi que de leur domaine d'utilisation.

Les 1041 - 1141

Une fois entamée la livraison des locomotives de la future série 1040, construites suivant un gabarit d'avant-guerre pour parer au plus pressé, les ingénieurs autrichiens prirent le temps de s'intéresser de plus près à ce qui se faisait à l'étranger en matière de construction méca-



La 1041.24 à Attnang-Puchheim, le 19 avril 1979 (réformée le 1er septembre 2003 au dépôt d'Attnang-Puchheim).

Claude VANDECASTEELE.

nique, et étudièrent un nouveau modèle faisant table rase des errances du passé. Fini la construction rivée, place aux caisses et bogies soudés ! Terminé les organes de choc et de traction montés sur les traverses de tête des bogies, report de l'ensemble sur la caisse ! La liaison caisse-bogie, et donc la transmission de l'effort de traction, passe par une traverse danseuse. La distance entre pivots est augmentée et la caisse est allongée pour passer de 12.920 à 15.320 mm. Poids : 83 tonnes. L'équipement électrique par contre, est rigoureusement identique à celui de la série 1040 : quatre mêmes moteurs développant une puissance de 2360 kW et un démarrage par contacteurs électropneumatiques. La vitesse maximale reste modeste (90 km/h), mais convient aux régimes de vitesse alors en vigueur sur le réseau autrichien, qui ne dépassaient 100 km/h. Une transmission

AEG à plots en caoutchouc bien rodée équipe le matériel. La construction mécanique est confiée cette fois à Simmering-Graz-Pauker à Graz, tandis que l'équipement électrique provient toujours du consortium ABES (AEG, BBC, Elin et Siemens). La commande porta sur deux séries; commandée en 1948, la première série de 15 machines fut livrée entre 1952 et 1953, en même temps que la dernière série de 1040; la livraison de la seconde tranche de 10 engins s'échelonna de 1953 à 1954. Extérieurement, on remarque des différences de caisse: les 1041.01 à 15 ont une face avant plate, tandis que les 1041.16 à 25 ont un galbe plus prononcé. Attribuées au début de leur carrière à Salzburg et Linz, elles se retrouvèrent ensuite à Amstetten, Linz et Attnang, ainsi qu'à Selzthal. Si elles ont tracté le fameux train militaire " Mozart " au début des années 50, elles ne

PHOTO 61-62 La 1141.011-5 fut radiée le 1er juin 2002 à Attnang-Puchheim. On la voit ici non loin de Selzthal.

Pierre HERBIET.



reçurent jamais aucun service de prestige à assurer. Vu les caractéristiques constructives, les mêmes problèmes mécaniques et électriques que sur les 1040 ne tardèrent pas à apparaître... Bris de transmission et avaries aux circuits électriques se produisirent en nombre, qui imposèrent quelques transformations. La série ne connut pas d'autres grandes modifications, à l'exception de la pose d'une nouvelle transmission sur quatre machines en 1990-1993, qui permit de porter la vitesse maximale à 100 km/h. Les machines transformées (1041.02, 04, 19 et 22) furent renumérotées 1041.200. La 1041.006 est sauvée du chalumeau et conservée par la ÖGEG; la 1041.015 ira au musée de Strasshof, tandis que les 1041.013 et 202 restent en principe à l'effectif de ÖBB-Nostalgie.



PHOTO 61-63 La 1141.07 à Stainach-Irdning, le 10 mai 1983. Cette machine a été mise hors exploitation le 1er décembre 2003 à Attnang-Puheim. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

L'extension des électrifications en Autriche dans les années 50 rendit bientôt indispensable la fourniture de nouvelles locomotives. Comme les vitesses pratiquées augmentaient aussi, on décida de commander une série de machines aptes à 110 km/h, mais qui reprenaient encore les concepts de base des 1041. Naquit ainsi la série 1141, forte de 30 exemplaires et livrée entre 1955 et 1958. On fit appel aux mêmes constructeurs mécaniques et électriques. Le poids en service est limité à 80 tonnes, mais la puissance est portée à 2480 kW. La longueur hors tampons atteint 15.260 mm. La transmis-

sion est de type Siemens. Les locomotives de la série 1141 furent engagées sur le Semmering, entre Villach et Wien-Süd. Les dépôts de Wien-West, Linz et Salzburg reçurent eux aussi leur contingent de locos. La série échoua en fin de carrière au dépôt d'Attnang, où elles assurèrent les trains locaux. La ligne du Salzkammergut resta jusqu'à la fin leur domaine de prédilection. Elles se comportèrent beaucoup mieux en service que les 1041, sans montrer les mêmes faiblesses. En 1991, les portes côté gauche des

postes de conduite furent démontées sur les locos 1141.03, 05, 08, 19, 20, 22, 23, 26 et 27, et remplacées par des panneaux. Autre fait intéressant : l'équipement électrique de la 1141.03, gravement accidentée, fut récupéré et remonté dans la caisse de la machine prototype bifréquence 1050.01 au moment de son déclassement en 1971. En conclusion : des machines robustes et sans histoires, qui ont bien rendu les services qu'on attendait d'elles. Quelques machines seront préservées, dont les 1141.020 et 022.

PHOTO 61-60 La 1110.23 encore dans sa livrée verte d'origine, à Bregenz le 26 avril 1982 (+ 01-12-2003 à Salzburg). J-L VANDERHAEGEN.



