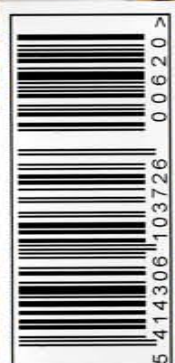


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 62 - AOÛT 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

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

Toeristisch Spoor Patrimonium

The complex block contains the logo for Patrimoine Ferroviaire Touristique (P.F.T.) and Toeristisch Spoor Patrimonium (T.S.P.). The logo features a yellow winged wheel with a black center. Below the logo are two small images of trains: a red and white passenger train on the left and a green and yellow diesel locomotive on the right.

IC-IR

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, bilingue français-néerlandais, retrace la nécessité de ce plan et ses conséquences.

La parution de l'ouvrage est prévue pour le mois de septembre.

Format :	210 x 297 mm
Nombre de page :	216
Nombre de photos :	400
Langue :	bilingue français - néerlandais
Prix :	€ 35,00
Poids :	1250 g (frais d'envoi voir page 59)
Communication :	IC-IR

Editorial

La moitié de l'année 2004 s'est déjà écoulée, et un premier bilan peut être dressé : deux voyages, qui ont rencontré un vif succès auprès des amateurs, ont été organisés ; une bourse d'échange de trains miniatures a eu lieu à Saint-Ghislain ; trois engins restaurés ont repris du service ; trois "EN LIGNES" sont sortis de presse... Beaucoup de bonnes choses donc, qui se poursuivront pendant la seconde moitié de l'année. Les Journées du patrimoine verront la sortie de presse du livre consacré au plan IC-IR de 1984, ainsi que la parution du calendrier 2005 (déjà !). Venez nombreux soutenir l'action des bénévoles qui se chargent de faire tourner le PFT, grâce à vous, lecteurs, et à vous, amateurs.

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 : des kèpis du personnel de train et de gare (chef de bord, conducteur, chef de gare, etc.). Fekete Gyula, ☎ +32 (0)479.86.06.09.

CHERCHE : les dates de révisions et des photos (sur la ligne 12) des automotrices type 50-53 (010 à 049), depuis les années septante jusqu'à leur radiation en 1995. Dirk Meyntjens, Zilverboslaan 82, B-2950 Kapellen.

A VENDRE : Märklin HO (nouveau !) loco 3085, wagons 4120, 7191, 4579, 4777, 43601, 43602, 43603; ainsi que quelques indicateurs de la SNCB. Rene CORTENBOSCH, ☎ +32(0)2.356.06.95 (vers 18.00); rene.cortenbosch@pandora.be

A VENDRE : locomotive à vapeur type 29 (HO JOCADIS) (29.072). Prix demandé : € 640. Renseignements : ☎ +32 (0)475.93.72.49

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

PFT-agenda

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

Samedi 7 août 2004 : voyage grand public sur la "Vennbahn"

Samedi 11 + dimanche 12 septembre : Journées du patrimoine; ouverture du musée du Rail de Saint-Ghislain; voir page 6.

Du 25 décembre 2004 au 8 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.

A VENDRE : 12 CD-Rom comprenant +/- 5000 vues de traction à vapeur de la DR, DB et SNCB de 1967 à 1995. Albert VERDEYE, Lelieboomgaardenstraat 33, 3071 Erps-Kwerps, ☎ +32 (0)2.757.2585. hb059172@belgacom.net

A VENDRE : automotrice électrique NS type IC-III (en couleur KLM et Martinair). Info : g.w.bleumink@wxs.nl

Rectifications

EN LIGNES 61 page 11 : la photo de l'autorail NS a été publiée à l'envers.

PHOTO-THEME 61

Série indissociable de 10 photos au format 10x15, des 62 en mission au Grand-duché de Luxembourg.

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

Communication : PHOTO-THEME 61

- 61-01 : 6237 + Z 2015 CFL à Athus
- 61-02 : 6237 à Differdange
- 61-03 : 6237 à Bettembourg
- 61-04 : 6237 à Schifflange
- 61-05 : 6237 à Esch-sur-Alzette
- 61-06 : 6235 à Bettembourg
- 61-07 : 6244 à Schifflange
- 61-08 : 6244 à Schifflange (voir page 39)
- 61-09 : 6244 à Schifflange (voir page 39)
- 61-10 : 6237 à Schifflange (voir page 39)



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, David DELPIRE, Michel de ESCH, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Simon DE RIDDER, Michel HANSSSENS, Christophe HOLLANGE, Jean-François HUART, Alain JANMART, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Serge MARTIN, Di MATTEO, Daniel MOENS, Charles OCSINBERG, Geert PACKET, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Marc VANAUDENAERDE, Claude VANDECASTEELE, Christian VANHECK.

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 2004

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 34 (étranger : € 42) 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 62 - AOÛT 2004



COUVERTURE AVANT : PHOTO 62-01

Première sortie de la 5941 après sa restauration, le 29 mai 2004, pour un périple dans le port de Gent. Un soleil particulièrement généreux fut au rendez-vous durant toute la journée.

Photo : PFT.

PHOTO 62-60 Le 29 mars 2003, la 1188 ramène de Bruxelles à Quévy un train expo composé d'anciennes voitures TEE inox, ici à Blaregnies. S. MARTIN.

L'avez-vous reconnue ? Non ? Il s'agit d'une des automotrices BUDD (série 129 à 150) de la SNCB acquises par le réseau italien FAS (Ferrovie Sangritana) entièrement modernisée ! G MORETTI/ Tutto Treno.

S O M M A I R E

PFT-Service 2

Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Portrait : wagon type Ude 11

Histoire : les Trains-Autos 12

L'AC Salzennes - 150 ans 18

Actualité étrangère 26

Actualité belge 34

Statistiques 34

Locomotives électriques 34

Locomotives Diesel 36

Automotrices - autorails 41

Infrastructure 41

Actualité diverse 43

Industries 46

Radiations 49

Les travaux TGV 51

Il y a ... 56

Hier - Aujourd'hui 58

PFT-Boutique 59

Nouvelles du PFT



PHOTO 62-51 La première sortie de la 5941, le 29 mai. Arrêt-photo au Kluizendok, sur le tronçon de la ligne 55 qui sera désaffecté. PFT.

ACTIVITES

Le 8 mai s'est déroulée la brocante organisée à Saint-Ghislain par la section "Modélisme". Elle a rencontré un vif succès à la fois auprès des amateurs et des exposants, au point qu'il est envisagé de reconduire le concept chaque année.

Le samedi 29 mai, au lieu du 15 comme initialement prévu, a eu lieu le voyage inaugural de la 5941.

Et c'est sous un soleil radieux que se sont présentées en gare de Bruxelles-Midi les 5183 et 5941 en tête d'un train de voitures K.

Le train s'est d'abord dirigé vers Zelzate par la ligne 55 et l'ancien tracé, le nou-

veau, entre Wondelgem et Ertvelde devant être mis en service dans le courant de l'été. Les amateurs ont ainsi pu photographier la 5941 sous deux faces... Il faut en effet savoir que la loco présente deux faces différentes : à simples phares blancs d'un côté et à doubles phares rouges/blancs de l'autre. Ensuite, le train a emprunté les lignes 216, 217 et 204 avant de se rendre à Moerbeke-Waas par la ligne 77. La journée s'est terminée par une visite de Sifferdok, un des quais du port de Gent.

On ne peut ici que féliciter les bénévoles qui ont participé à la restauration de la 5941; il n'aura en effet fallu qu'un an et demi pour remettre en état, restaurer et faire homologuer par la SNCB cette lo-

comotive acquise dans un triste état.

Dans un tout autre registre, le PFT a assuré le 1er mai le transfert de l'autorail ES102 et d'un wagon-trémie de Schaerbeek à Ciney; ces deux engins serviront pour l'entretien de la ligne 128.

Par la même occasion, trois voitures ex-USI de la SNCF ont été transférées de Mariembourg à Waterschei pour le compte du *Kolenspoor*, qui exploite l'ancienne ligne 21B entre As et Eidsen.

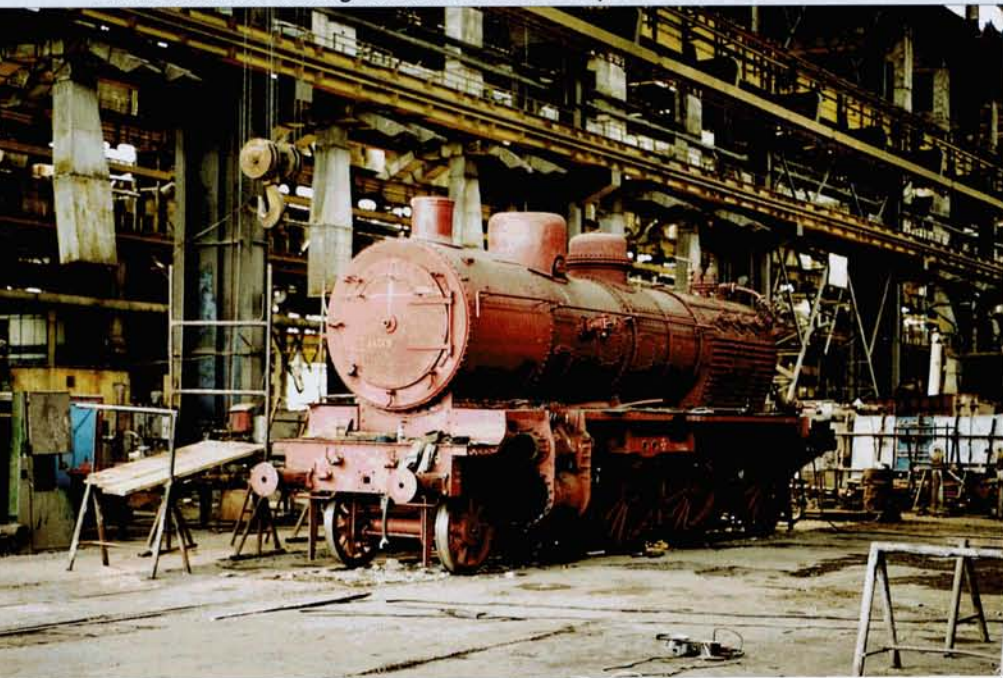
LE MATERIEL

Trois engins ont été "mis à disposition de l'exploitation PFT" : la 5941, l'autorail ES102 et le wagon-trémie. Les travaux vont maintenant concerner, à Schaerbeek, la poursuite de la remise en état de l'autorail 553.29, et la révision de deux voitures voyageurs qui formeront un convoi destiné à la ligne 128.

A Saint-Ghislain, la 9209 est toujours en chantier, et l'activité se porte sur la préparation des engins destinés aux différentes manifestations : autorails pour la 128, locomotives pour les voyages, etc. Si ce travail est moins impressionnant que la remise en état d'une locomotive, il est néanmoins indispensable pour que les engins restaurés puissent continuer à rouler.

Vous désirez faire partie des équipes qui reconditionnent le matériel ? N'hésitez pas à appeler Pierre Herbiet au +32 (0)475.71.20.28 pour Schaerbeek, et Philippe Scholl au +32 (0)477.26.99.79 pour Saint-Ghislain.

Au milieu du mois de mai, la chaudière de notre P8 a été homologuée par AIB-Vincotte. Les travaux de remontage final de la locomotive peuvent ainsi débiter. Pierre HERBIET.



LA P8 ROUMAINE

Les travaux de notre P8 ont été marqués en ce début du mois de mai par l'homologation de la chaudière par AIB-Vinçotte. Après avoir été complètement révisée, la chaudière a été remontée sur le châssis et a subi dans le courant de février une première série de tests. Après quelques rectifications, l'ensemble a été présenté au délégué de AIB-Vinçotte, organisme belge officiel d'agrément d'appareils de sécurité, qui a réceptionné la chaudière. Cette procédure, qui s'est faite en Roumanie, permet d'économiser le travail de mesures qui devrait s'effectuer en Belgique sur l'engin terminé. La prochaine étape sera l'essai de la locomotive en ligne, en Roumanie, avant son retour en Belgique. Les essais auront lieu dans le courant de l'été.

Enfin, bonne nouvelle, la nouvelle réglementation ferroviaire qui entrera en vigueur en ce début juillet prévoit un statut spécial pour les engins historiques. Il deviendrait possible, moyennant quelques concessions, de faire rouler les engins préservés sans devoir y effectuer des travaux de remise aux normes techniques. La P8, tout comme la 29.013 d'ailleurs, pourrait rouler avec le tender équipé de boîtes à paliers lisses. A suivre donc...

Vous voulez participer au financement de la P8 ? 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.



La restauration de la locomotive devrait être entièrement terminée pour la fin de l'été. Il ne restera alors "plus qu'à" la transférer vers la Belgique... Pierre HERBIET.

LE MUSEE DU RAIL DE SAINT-GHISLAIN

Le Conseil d'Administration du PFT a décidé de débloquer un crédit, en complément des fonds disponibles par le biais de la Fondation Roi Baudouin, pour refaire la toiture du bâtiment principal. Six cents mètres carrés de toiture, actuellement constituée de roofing en mauvais état, seront remplacés par un bardage métallique. Les travaux auront lieu après les Journées du Patrimoine de septembre.

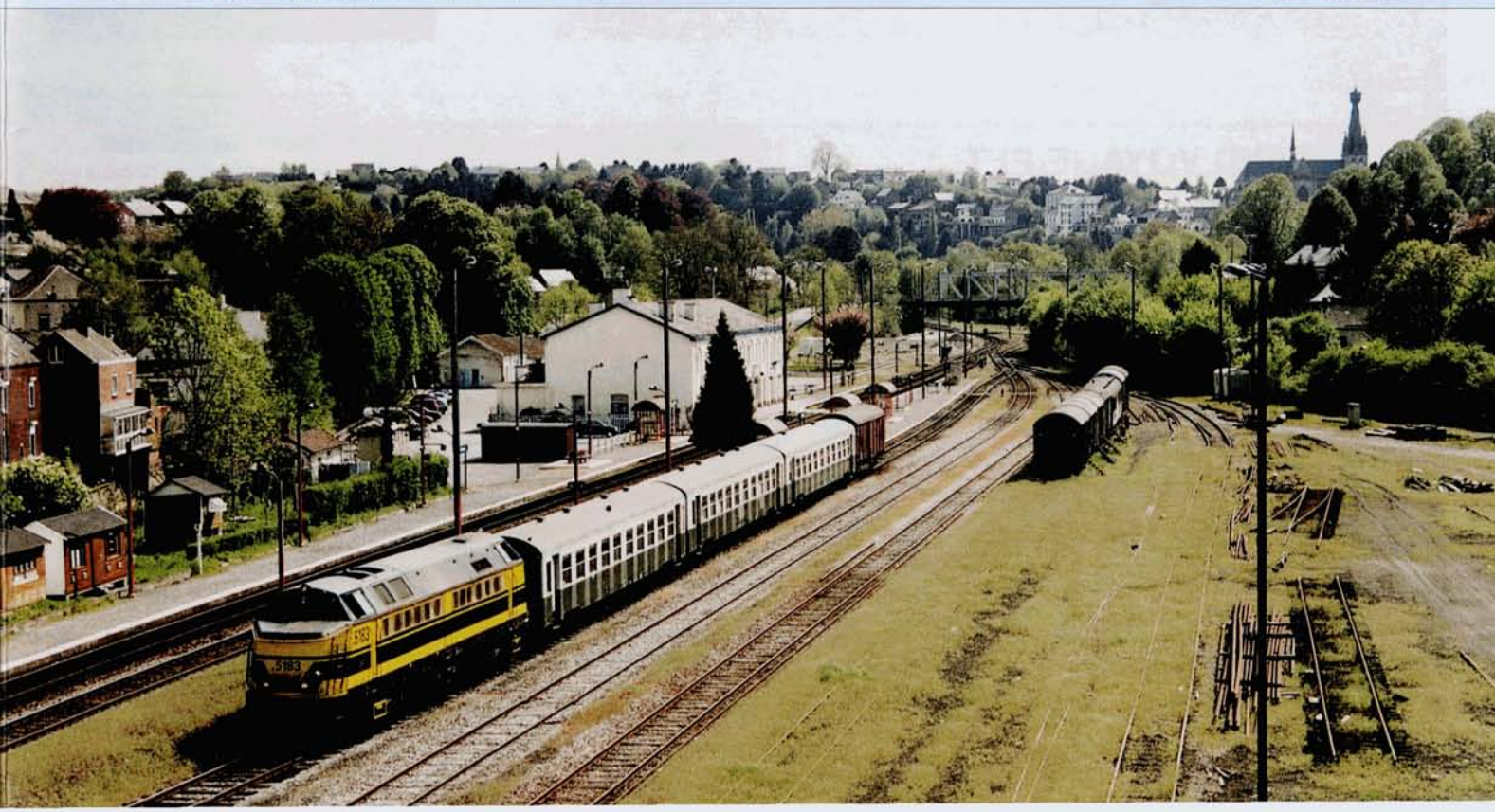
De nombreuses animations sont programmées pour animer ces deux jours : parcours en autorail entre Saint-Ghislain

et Harmignies le samedi et entre Saint-Ghislain et Terte le dimanche. Ce sera sans doute une des dernières fois que la ligne Cuesmes - Harmignies sera parcourue, le trafic marchandises étant réduit à néant depuis plusieurs mois. Le PFT assurera d'ailleurs un parcours spécial uniquement pour les amateurs. La 26.101 sera présentée sous pression.

Vous voulez participer à l'élaboration du Musée du Rail ? N'hésitez pas à appeler Philippe Scholl au +32 (0)477.26.99.79. Vous désirez participer financièrement ? La Fondation Roi Baudouin reçoit vos dons. Plus d'infos sur cet organisme dans le précédent numéro.

PHOTO 62-54 *Le 1er mai 2004, la 5183 a muté trois voitures USI ex. SNCF rachetées par le Kolenspoor au CFV3V, de Mariembourg à Waterschei. Le train est ici photographié à Walcourt.*

Dave HABRAKEN.



SAINT-GHISLAIN

PORTES OUVERTES

11 + 12 SEPTEMBRE 2004



PROGRAMME

- Exposition du matériel préservé par le PFT
- Trains miniatures et réseaux présentés par la section "Modélisme"
- la 26.101 sous pression
- navettes en autorail vers Harmignies le samedi et vers Terre le dimanche
- boutique PFT et les nouveautés
- buvette et petite restauration

Conditions spéciales pour les membres !



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.

Inscription et renseignements :
Jean-Luc VANDERHAEGEN ☎ +32.(0).477.60.13.62.

PHOTO 62-53 *Le 4506 a parcouru pour la première fois la ligne 128 au-delà de la gare de Dorinne-Durnal, sur la section remise en état cet hiver. L'autorail est vu côté Yvoir.* A. D.

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Enfin, la convention que nous attendions depuis plus de dix ans est devenue réalité. C'est en effet le 22 juin, jour de la conférence de presse, qu'a été signée la *Convention d'exploitation touristique* qui lie le PFT et la SNCB. Cette étape permet maintenant de faire rouler sur la ligne, moyennant certaines conditions de sécurité, le matériel préservé par le PFT. La convention permettra, dès 2005, de prévoir une plage de jours de circulation élargie, ainsi que la mise en marche de trains spéciaux pour groupes notamment. Enfin, chose importante, la convention ouvre les portes à l'octroi de subsides régionaux. Deux mois de tractations ont été nécessaires pour faire aboutir les démarches. Mais qu'est-ce en regard des douze ans attendus ?

La saison 2004 s'est ouverte le 4 juillet. Les autorails 4605 et 554.18 y sont principalement affectés à la desserte de la ligne. Le jour de la brocante de Spontin, le dimanche 1er août, la circulation sera renforcée.

La ligne 128 est l'oeuvre exclusive de bénévoles. Venez les encourager en empruntant les trains touristiques. Vous pourrez ainsi découvrir le travail acharné qu'ils mènent sur cette ligne.

Vous désirez participer aux travaux de réhabilitation et à l'exploitation ? Contactez Alain Defechereux au +32 (0)477.98.91.23.



PHOTO 62-52 *Le 1er mai 2004, la 5183 a transféré de Schaerbeek à Ciney l'autorail ES102. Entièrement restauré, cet engin est utilisé sur le chantier de la ligne 128.* A. D.

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
 ✉ : pftsp@hotmail.com
 www.pftsp.be / cfboqc

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

Le voyage PFT en Ukraine - suite et fin

Vendredi 23 mai 2003

C'est à 6h30 que le train spécial atteint la gare de Ivano-Frankivsk, à nouveau sous un temps maussade. Hélas, car la région peut être considérée comme le "paradis" des *Taïga Trommels* qu'on peut observer en version simple (M62), double (2M62), voire modifiée pour la remorque de rames réversibles (dans une très seyante livrée bleue et blanche). Après quelques photos en gare et au dépôt, nous nous dirigeons vers Kolomnyia, dont le dépôt abrite plusieurs locomotives à vapeur qui sont la propriété de l'organisateur Dzherelo.

Après avoir assisté, au son d'une marche militaire, au départ d'un train de voyageurs à destination de Kiev, le groupe embarque dans l'autorail quadruple D1-522, en livrée ukrainienne jaune et bleue (qui a avantageusement remplacé la livrée rouge des ex-SZD), et dont l'aménagement intérieur a été entièrement refait, à la façon d'un fabricant de meubles suédois bien connu. Il est baptisé du vocable "pré-Carpates", la région touristique que nous allons parcourir pendant toute la journée.

PHOTO 62-03 Notre autorail D1 - 522-1 lors d'un arrêt-photo sur un des très nombreux viaducs de la ligne des Carpatés. Comme tous les ouvrages d'art, il est gardienné par des soldats en armes et protégé par des fils barbelés. Vorokhta, 23 mai 2003. *Jean-François HUART.*



PHOTO 62-02 En 2003, certains autorails D1 ont été modifiés par le remplacement de leurs motrices par des locomotives Diesel doubles du type 2M62 (une à chaque extrémité de la rame). Voici un de ces couplages à Kolomnyia, encadré par les 2M62-1051 et 2M62-1001. *Jean-Luc VANDERHAEGEN, 23 mai 2003.*

Cet autorail a reçu un prix au concours annuel des UZ récompensant l'atelier ayant procédé à une modernisation réussie du matériel. Néanmoins, sa motorisation n'a pas fait l'objet d'attention comme en témoignait l'énorme panache de fumée bleuâtre sortant de l'échappement ! Après quelques kilomètres en effet, c'est la panne d'un des deux moteurs, incident très ennuyant puisque

nous devons parcourir une ligne de montagne où les 1080 kW de l'autorail sont indispensables ! Après une brève discussion, il est décidé que le train sera remorqué par une locomotive Diesel heureusement disponible. Pour permettre la prise de photos, il est par ailleurs convenu qu'elle sera dételée à chaque arrêt. "Nié problem" pour ces cheminots, au comportement hautement flexible.





PHOTO 61-04 *Durant le trajet du retour, nous avons croisé dans la gare de Yasinia un train de marchandises remorqué par la 2M62-0888. Malheureusement, seul un des participants a été autorisé à descendre de l'autorail pour le photographier. Les chemins de fer de l'ex. URSS se caractérisent par une standardisation extrême tant du matériel que des installations. Par exemple, tous les wagons de marchandises et les voitures sans exception sont équipés d'un même bogie. Toutes les voitures sont pourvues de la même caisse (sauf quelques voitures construites avec le gabarit européen), seul l'aménagement intérieur diffère. Tout ceci induit une efficacité absolue et des frais d'entretien extrêmement réduits...*

Alain DEFECHEREUX.

PHOTO 61-05 *Arrêt-photo au coeur de la ligne des Carpates, dans les environs de Yasinia. Ici, le temps semble s'être arrêté il y a un siècle ! Notre locomotive de secours est décrochée pour la photo et se trouve quelques mètres devant l'autorail. Les autorails du type D1 furent construits à 605 unités par Arad, de 1963 à 1989. Ils sont généralement constitués de deux voitures-motrices encadrant deux remorques. Chaque motrice possède un moteur Diesel Ganz-Jendrassik de 540 kW. Les D1 peuvent transporter entre 400 et 410 voyageurs assis et circuler à 120 km/h.*

Yves STEENEBRUGGEN.



Et c'est cette composition hors du commun qui va sillonner une ligne inaugurée en 1896 du temps de l'empire d'Autriche-Hongrie, et reliant Ivano-Frankivsk à Sighetul-Marmatiei en Roumanie; les lecteurs intéressés par l'histoire incroyable de cet axe du centre de l'Europe se référeront utilement à un article de Chr. Amman paru dans le n° 439 de la revue "Chemins de fer" (96/4). Les photographes ne sont pas oubliés et l'organisateur a planifié de nombreux arrêts afin d'observer les somptueux bâtiments de gare, les viaducs et ponts (tous gardés par l'armée), les petits villages de moyenne montagne, ... A chaque fois, le rituel est identique : débarquement des photographes, décrochage de la "Chmié" (la locomotive diesel remorquante, comme elle a rapidement été surnommée), prise de photos et accouplement (via l'attelage automatique) de la locomotive et de l'autorail. Et bonne nouvelle, dès que le train a pris de la hauteur en direction des Carpates, le soleil a fait sa réapparition.

En raison du retard pris, il est décidé de ne pas se rendre à Rahiv, une des plus belles localités des Carpates ukrainiennes, mais bien de rebrousser chemin à Yasina (ce qui nous permet de réaliser un "parallèle" avec un des trois trains de voyageurs réguliers de la ligne). Trois heures plus tard, à 20h10, le train spécial arrive à Delyatin et le groupe reprend immédiatement place dans le train Dzherelo qui se dirige vers Ivano-Frankivsk. C'est lors de cette soirée qu'a lieu le banquet d'adieu où le groupe belge a procédé en musique au remerciement de tout le personnel d'accompagnement. Et cette petite fête s'est à nouveau terminée en chansons et danses sur le quai de la gare d'Ivano-Frankivsk. Sans aucun doute, la plus belle journée du voyage !

Samedi 24 mai 2003

Le périple touche à sa fin. Au cours de la nuit, le train a rallié l'ouest du pays et c'est vers 8 heures que la (double) *Taïga Trommel* 2M62 atteint la gare de Lviv. Notre dernier dépôt est visité et les dernières photos sont prises. Nous nous dirigeons ensuite vers la gare-frontière de Chop où nous prenons congé de l'équipe Dzherelo (qui se souviendra longtemps de ce groupe de Belges "ambianceurs").

Nous attendons alors pendant près de trois heures les formalités de douane dans un triste bâtiment témoin de la période soviétique. Et puis, c'est l'heure d'embarquer dans le train D7KJ en direction de Cierna nad Tisou et de Kosi-

PHOTO 62-07 *L'ultime arrêt-photo du voyage fut réalisé, en musique, devant le superbe bâtiment de la gare de Karpati.*
Jean-François HUART.

EN LIGNES 62



PHOTO 62-06 *La VL10-1338 évolue dans la remarquable gare de Lviv.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN, 24 mai 2003.

ce, remorqué par la 140.062 des ZSR et composé de deux voitures-lits des UZ et des ZSR. A Kosice, le groupe prend place dans le train D222 vers Prague.

Dimanche 25 et lundi 26 mai 2003

La journée du dimanche est libre et l'occasion est donnée aux participants de visiter Prague, une des plus belles villes d'Europe.

Enfin, c'est à bord du train D352 que nous quittons Prague en direction de Frankfurt-am-Main, où nous arrivons à 6h20. D'aucuns reprennent directement la direction de la Belgique, alors que les autres (en raison du système de tarification DBAG) en profitent pour visiter la capitale financière de l'Union européenne; à 14 heures, c'est avec l'ICE 14 que nous reprenons la direction de la Belgique (assis bien entendu derrière le poste de conduite de la rame ICE3) où nous arrivons à Liège à l'heure et à Bruxelles avec 20 minutes de retard.

Conclusion

Chers lecteurs, vous vous en doutez : résumer dix jours d'un voyage fabuleux est chose purement subjective et incomplète. Votre serviteur a essayé de vous en résumer les meilleurs moments, tout en faisant l'impasse sur de nombreuses anecdotes, sur l'ambiance et la convivialité au sein du groupe, etc.

Pour conclure cette série d'articles, il me faut adresser - au nom de l'ensemble des participants - tous mes remerciements aux organisateurs de ce voyage, et en particulier à A. Defechereux, Ph. De Gieter, Y. Steenebruggen et J.-L. Vanderhaegen. Il convient bien entendu d'associer les animateurs et employés de l'équipe Dzherelo pour leur accueil et la qualité de l'organisation. Pour les membres du PFT qui n'ont pu participer à ce voyage hors du commun, rendez-vous en 2005 pour un périple en Russie, Biélorussie et dans les Pays baltes.

Jean-François HUART.



WAGON PLAT POUR TRANSPORT EXCEPTIONNEL

De 1870 à 1912, l'Etat belge mit en service 81 wagons plats à 4 essieux rigides pour le transport de charges extraordinaires, numérotés de 83108 à 83190.

Les dix premiers furent construits en 1870 et numérotés 83108 à 83117. Leur masse à vide s'élevait à 7,46 t.

Les 15 suivants, les 83175 à 83189, furent livrés de 1889 à 1891. Ils se différenciaient par le renforcement du châssis et l'écartement des essieux, permettant de supporter des charges de 25 à 35 t, contre 20 t pour les premiers wagons.

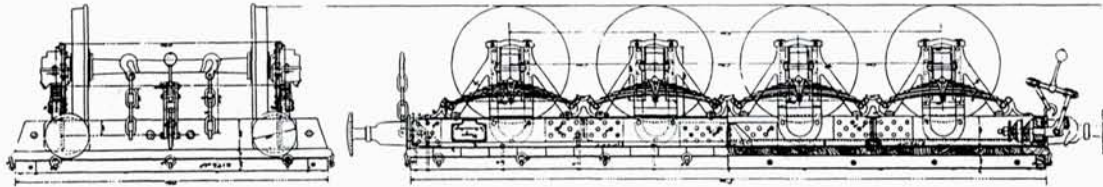
De 1898 à 1912, une série de 57 wagons numérotés de 83118 à 83174, 83190 (construction 1901) et 83191 (construction ?) furent mis en service. Ils étaient fort semblables à la série précédente, quoique légèrement plus lourds (9,180 t contre 8,645 t).

Tous ces wagons avaient un plancher identique : longueur

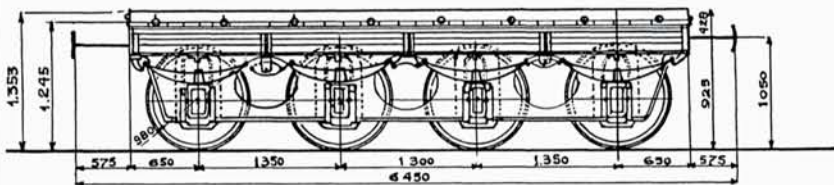
5,140 m; largeur 2,44 m; surface 12,54 m². Leur longueur variait quelque peu en fonction des butoirs utilisés : 6,354 m pour les 83108 à 117; 6,378 m pour les 83175 à 189; et 6,450 m pour les 83118 à 174 et 190.

Une dernière série de 16 wagons fut mise en service en 1912, les 94984 à 94999, dont nous ignorons les cotes exactes, sauf leur charge de 25 t.

La SNCB les inventoria dans le type 3000 a. Vers 1955, les 83108 à 117 subsistants furent renumérotés 1.082.000 à 009, les autres 1.083.500 à 559. En 1965, les wagons toujours existants furent transformés pour le transport de coils, reçurent les numéros UIC 21 88 422 7 000 à 149 et furent classés dans le type 3000A1, 2 et 3, avec le code-lettre Laalp. Les derniers furent radiés vers 1967.



série 83108 à 83117



série 83118 à 83174 (83175 à 83190 : identique sauf longueur des butoirs : 527 mm au lieu de 575 m)

wagon type 3000 a

Effectif :81
N° d'origine :83118 à 83190
N° UIC :pas reçu
Année const. :	.1870, 1889-1891, 1898-1912
Masse à vide :	...7,46 t - 8,645 t - 9,180 t
Charge utile :	25 à 35 t (83108 à 117 : 20 t)
superficie du plancher :12,54 m ²
Longueur utile :5,140 m
Largeur plancher :2,44 m
Hauteur du plancher :1,245 m

PHOTO BD-184 Le wagon 83147 à Soignies, le 9 mars 1956. Il fait partie d'un lot de 25 wagons dont la commande fut adjugée le 26 juin 1901.
Bruno DEDONCKER, collection PFT.

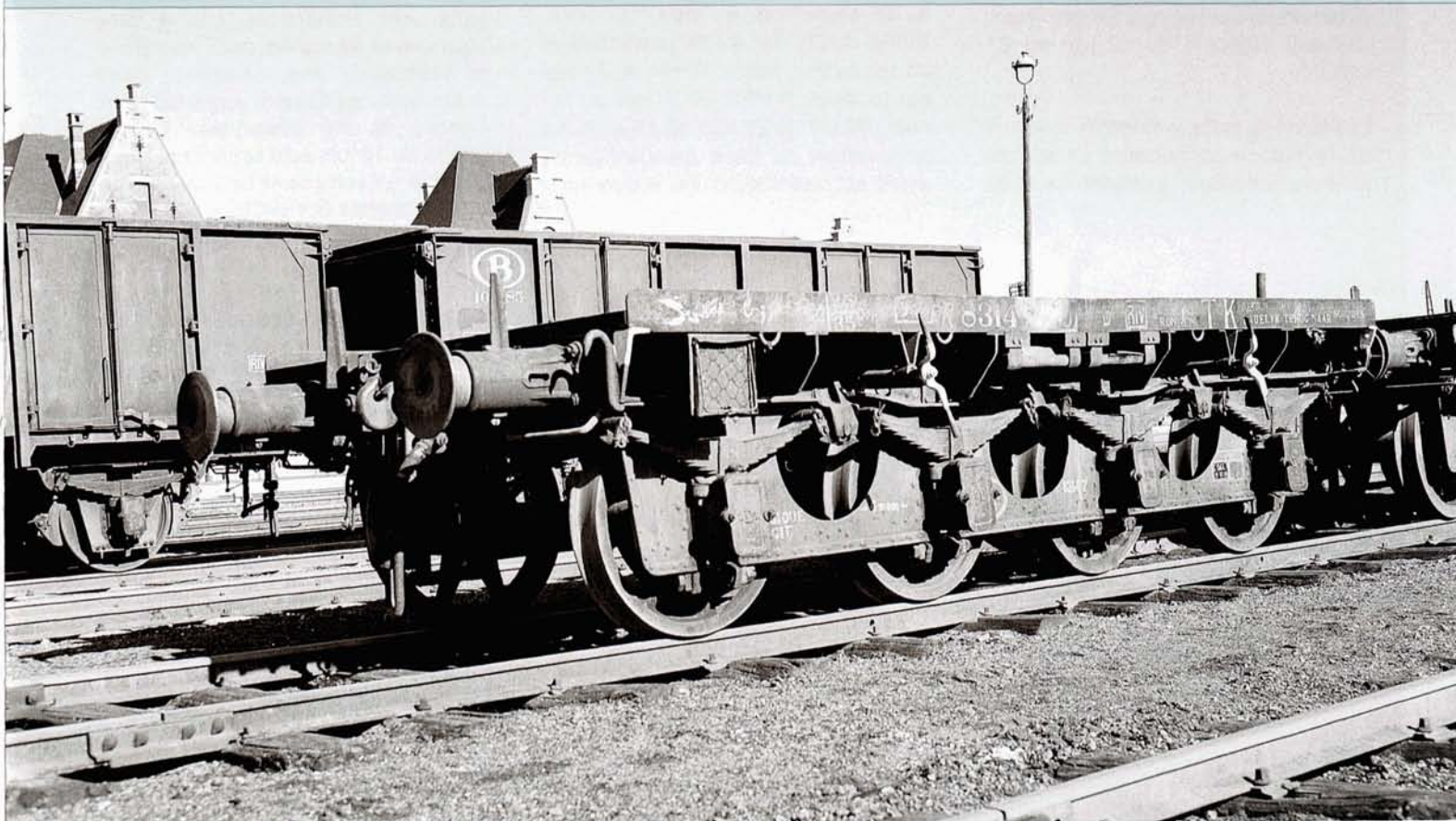




PHOTO 62-50 Le 24 avril 1982, en fin d'après-midi, la 2911 transfère exceptionnellement un fourgon porte-autos DD chargé, de Schaerbeek à Bruxelles-Midi, où il sera accouplé à un TAC.
Pierre HERBIET.

LES TRAINS-AUTOS A LA SNCB - 3e partie

L'année 1981 connaît peu de changements, les dispositions prises en 1980 sont confirmées et les trains occasionnels de dédoublement prévus l'été au départ de Bressoux vers Narbonne deviennent réguliers du 12 juin au 31 juillet.

Les liaisons entre le Bénélux et le sud de la France connaissent un succès toujours croissant, justifiant en 1982

un accroissement des fréquences entre s'Hertogenbosch et St.Raphaël via Avignon, qui circuleront R3/R4 du 23 juin au 19 août et R6/R7 du 29 mai au 25 septembre et, vers Narbonne, R5/R6 du 28 mai au 24 septembre et du 1er au 29 octobre, R7/R1 du 27 juin au 15 août, R1/R2 du 7 juin au 24 août, R2/R3 du 29 juin au 18 août. La composition de base mentionnée ci-avant est renforcée d'une voiture-cou-

chettes Bc (SNCB) et de deux voitures-couchettes Bc (SNCF).

Les départs de Schaerbeek ne sont pas en reste : on note l'été quatre liaisons vers St.Raphaël, quatre vers Toulouse et Narbonne, deux vers Brive et Narbonne, des voyageurs sans autos étant également acceptés pour Cahors, et une liaison vers Biarritz R6/R7 du 19 juin au 6 septembre, dont la rame se composait de 2 à 3 voitures-couchettes Bc(SNCB) + une voiture-lits T2 + une voiture-lits MU + voiture-lits facultative + 1 à 6 fourgons porte-autos DD.

La liaison vers Nantes et Quimper via Auray est assurée par la SNCF R6/R5 du 25 juin au 27 août, au moyen de 3 à 4 voitures-couchettes Bc9x + 1 à 2 voitures-lits T2 + 2 à 4 wagons porte-autos Le.

Les autres liaisons sont inchangées.

PHOTO 62-08 Le 17 août 1986, la rame du Train Auto Accompagné 9395 à destination de Brig vient d'arriver à quai à Schaerbeek. Les wagons porte-autos seront bientôt accouplés en queue. La rame n'est composée que de cinq voitures : une Bc 13 + une Bc 15 + une voiture-restaurant + deux voitures-lits. J-L VDH.



La 5523 en tête du TAA 9271 s'Hertogenbosch - Bressoux - Narbonne, photographié à Randwijk à la sortie de Maastricht. La rame est composée de cinq voitures-lits AB, d'une voiture-buffet, de trois voitures-couchettes Bc SNCF et de plusieurs wagons portes-autos loués à des sociétés privées.

Michel HANSENS, juin 1986.



A partir de 1983, l'on entre dans une période de stabilité si l'on écarte les inévitables adaptations d'horaires, souvent mineures, et de calendrier. A noter cependant l'apparition à la SNCB de l'appellation commerciale TAA (Train Auto Accompagné) et l'ouverture des liaisons de Schaerbeek vers St.Raphaël aux voyageurs sans autos, tout au moins à certaines dates, de moins en moins restrictives au fil du temps.

L'année suivante, l'on tente une opération de courte durée (elle sera rapportée en 1985 !) qui incorpore à Bettembourg, sur les trains de s'Hertogenbosch vers Narbonne via Avignon, un wagon porte-autos, du 25 juin au 22 août.

En 1985, la liaison vers la Bretagne est amorcée à s'Hertogenbosch plutôt qu'à Schaerbeek, accessible sans restriction aux voyageurs sans autos, et acheminée via Aulnoye où elle est jointe à une

tranche en provenance de Londres via Calais. Circulation R4/R5 du 27 juin au 6 septembre.

Vers Ljubljana, la voiture-lits de type UH est remplacée par une T2.

Pour améliorer la rentabilité de la liaison entre Schaerbeek et Biarritz, la SNCB accroîtra, en 1986, sa relation avec le voyageur FTS en lui réservant une des voitures-couchettes Bc (type I3) de ce train.

PHOTO 62-09 Comme tous les vendredis, le 29 août 1986 était un jour de grande affluence pour les Trains Autos Accompagnés à Schaerbeek. Ici, le 9275 Schaerbeek - Avignon - St. Raphaël.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 62-10

*Le 5 août 1988, deux trains de vacanciers viennent de subir leur relais de traction à Quévy. A gauche, le TAA 9482 Schaerbeek - Narbonne, mené par la BB 22238 de la SNCF.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

Sa composition, livrée par la SNCB, est alors :

1 ou 2 voitures-couchettes Bc (I3) + 2 voitures-couchettes Bc (I5) + 2 à 3 voitures-lits AB (T2 + 1 à 2 MU) + 1 à 6 fourgons porte-autos DD (Biarritz) + 1 à 2 fourgons porte-autos DD (Bordeaux).

Le *Pyrénées-Express* a trouvé son créneau et se compose alors de :

1 à 3 voitures-couchettes Bc (SNCB) (La Tour de Carol) + {Bc (SNCF) + 0 à 2 Bc (SNCB)} (Pau) + 1 voiture-restaurant + 2 voitures-lits AB (T2 + MU) + {1 à 3 voitures-couchettes Bc (SNCB) + 1 à 3 fourgons porte-autos DD} (Narbonne).

Le train vers Quimper est à nouveau amorcé à Schaerbeek, mais en 1987 son acheminement sera dévié par Tournai et Lille.

En cette année 1987, la numérotation à cinq chiffres des TAA est ramenée au code à quatre chiffres débutant généralement par un 9 en usage à la CEH (Conférence Européenne des Horaires). Pour augmenter la rentabilité de la liaison vers Ljubljana, en faisant appel à la clientèle non motorisée, ce TAA sera amorcé à Bruxelles-Midi et effectuera deux arrêts supplémentaires entre Villach et son terminus.

L'on procédera également à l'essai d'une liaison Bénélux - St.-Gervais/Le Fayet (F) qui n'aura qu'un temps : une courte rame en provenance d'Amsterdam, comprenant une voiture-couchettes Bc61 (SNCF) + une voiture B (DB), sera associée à Bruxelles-Midi à un train en provenance de Schaerbeek (INT 1386, dont le trajet durait 10 minutes !) livré par la SNCB et composé d'une voiture B + une voiture-lits AB (T2) + 2 voitures-couchettes Bc + des fourgons porte-autos DD. Ce train était acheminé via Aulnoye et Paris-Nord où l'attendaient 3 voitures-couchettes Bc en provenance de Calais.

En 1988, le TAA vers Rennes, Auray et Quimper sera supprimé, les diverses tentatives évoquées ci-avant n'ayant pu améliorer sa fréquentation. Il en sera de même de l'éphémère TAA vers St. Gervais/Le Fayet.

Rien de particulier à mentionner en 1989.

Nouveau changement de dénomination commerciale en 1990 : l'on parlera dorénavant de " Trains Autos ".

La SNCF annonce une restructuration des sillons dans la vallée du Rhône, à la

limite de la saturation, avec peu de conséquences en ce qui concerne notre trafic.

La SNCB et les NS conviennent de ré-examiner l'ensemble des liaisons transitant par Bressoux, l'occupation des tranches provenant des Pays-Bas étant supérieure à celles fournies par la SNCB.

De son côté, la DB demande que la SNCB s'efforce d'accroître la fréquentation du *Train Autos* de Ljubljana, estimant que le nombre de voitures transportées est insuffisant pour couvrir ses coûts.

Les évolutions de ces cinq dernières années montrent que la progression du trafic auto-couchettes a ses limites et que toutes les liaisons ouvertes ne s'avèrent pas nécessairement rentables. Cette période coïncide également avec celle de la fréquentation maximale des destinations dites " à grand volume " (dans l'ordre d'importance : Narbonne, suivie de près par St. Raphaël, puis par Avignon) dont le pic fut atteint en 1988, tandis qu'une baisse sensible était déjà enregistrée deux ans plus tard. Il ne semble pas que l'on se soit soucié suffisamment rapidement d'analyser les causes de la diminution de l'intérêt des usagers pour cette formule de voyage.



Le 13 juin 1986, passage à Souverain-Pré du TAA s'Hertogenbosch - Bressoux - St. Raphaël remorqué par deux 55, dont une bleue en seconde position assurant l'alimentation électrique de la rame. Le premier véhicule est une voiture-couchettes du type I3 de la SNCB, ajoutée au train lors de son arrêt à Bressoux.

Michel HANSENS.

De 1991 à 1994, les liaisons vers Narbonne et, dans une moindre mesure, vers St. Raphaël connurent des adaptations successives : à titre d'exemple, le 1386 assurait en 1990 Brive + Toulouse R5/R6 et Toulouse + Tarbes R1/R2; en 1991 les deux circulations desservirent Toulouse + Tarbes, l'un des convois desservant précédemment Narbonne par Avignon, devenant le Brive + Toulouse + Narbonne sous le n° 9382. En 1992, le 1386 allait seulement à Tarbes; un troisième train, le 1382 (ex 9382), servait Brive R3/R4; en 1993 l'on revenait au schéma de 1990. Les deux autres circulations entre Schaerbeek et Narbonne du TA 9481 (puis 1481) via Avignon demeuraient inchangées. Les liaisons au départ de Bressoux subirent des modifications analogues, en particulier en 1993 : l'une des relations de s'Hertogenbosch vers Narbonne par Avignon, le TA 1371, qui circulait R2/R3 est maintenant acheminée les mêmes jours via Toulouse. Sur l'axe Avignon - St. Raphaël, il faut noter en 1992 l'apparition de " grandes manoeuvres " en gare de Jemelle : les NS mettent en ligne R3/R5 le TA 1385, sans arrêt commercial chez nous, le trafic au départ de Bressoux ne le justifiant pas, qui sera fusionné en gare de Jemelle avec le TA 1389 en provenance de Schaerbeek, de telle façon à constituer deux rames homogènes à destination l'une, d'Avignon, l'autre, de St. Raphaël.

Par ailleurs, toujours en 1992, l'on généralise une numérotation des *Trains Autos*



Le TA 9275 Schaerbeek - Avignon - St. Raphaël immortalisé entre Hatrival et Libramont, le 29 juin 1990. En ce premier grand week-end de départs vers les vacances, la rame comporte quatre voitures-couchettes, quatre voitures-lits, un grand nombre de fourgons porte-autos, mais pas de voiture-restaurant ! La location en 1993 de quatre voitures-restaurants de la SNCF, suivies peu après par le rachat de quatre voitures Grill Express de la SNCF permettra de combler partiellement cet inacceptable manquement. Michel HANSSSENS.

à quatre chiffres débutant par un 1. La relation Schaerbeek - Milano, qui comportait un Schaerbeek - Brig - Milano et un Schaerbeek - Milano est restructurée et remplacée par un unique Schaerbeek - Milano - Bologna, prolongation satisfaisant une demande de la SNCB remontant à 1980 ! Il circulera R4/R5 du 11 juin au 5 septembre sous le numéro 1395. Rien à mentionner en 1993.

L'année 1994 verra la suppression du service Autos vers Milano, la desserte de Bologna étant maintenue. Cette année verra également, par souci d'é-

conomie, mais à la grande déception de la clientèle, la suppression des voitures-restaurants sur tous les Trains-Autos vers la France au départ de Schaerbeek.

Les multiples adaptations de l'offre évoquées ci-avant n'ont cependant pas freiné la diminution du nombre de véhicules transportés, en régression constante depuis 1988 : sur les liaisons dites à grand volume entre Schaerbeek et Narbonne, St. Raphaël et Avignon, le nombre total de véhicules transportés a connu une chute d'environ 33 %.

PHOTO 62-11 Le 11 juillet 1987, le TAA 9295 s'Hertogenbosch - Bressoux - St. Raphaël, au crochet de deux 55 bleues, passe dans les environs de Honvelez, sur la section Vielsalm - Gouvy de la ligne 42. Derrière les machines : la I3 rajoutée à Bressoux. Pierre HERBIET.



