

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE

N° 66 - AVRIL 2005 - € 8,50

SUISSE : 13,70 CHF

**N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, B-1200 BRUXELLES**

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium



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.

Format :	210 x 297 mm
Nombre de pages :	216
Nombre de photos :	400
Langue :	bilingue français - néerlandais
Prix :	€ 35,00
Poids :	1250 g (frais d'envoi, voir page 67)
Communication :	IC-IR

Editorial

L'année 2005 es déjà bien entamée, et le programme que nous avons concocté est en route : quatre voyages pour les amateurs, un voyage d'été, un voyage international dans les pays baltes, vingt-quatre journées de circulation sur la ligne 128, deux bourses d'échange à Saint-Ghislain, deux journées Portes Ouvertes à l'occasion des Journées du Patrimoine... sans compter l'arrivée de la 230.084, la mise en oeuvre d'au moins deux publications, et les six numéros annuels de votre revue !

Ce programme ambitieux vise avant tout à faire progresser les buts de l'ASBL : la préservation du matériel ferroviaire ancien, son entretien, sa mise en circulation sur le réseau ferré et sa présentation au public au Musée de Saint-Ghislain.

Ces objectifs ne pourraient être atteints sans votre soutien, sur lequel nous comptons beaucoup : votre abonnement à la revue, vos soutiens financiers par le biais de la Fondation Roi Baudouin ou le compte 230.084, votre aide matérielle ou, mieux encore, votre aide manuelle... Car, de bras, comme toutes les associations de bénévoles, nous en avons besoin.

Alors, n'hésitez pas à rejoindre l'équipe des animateurs, des peintres, des rédacteurs. Il ya certainement une place pour vous !

Au fait, avez-vous remarqué le changement de nom de votre association ?

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 : toutes sortes de dessins techniques, plans de locomotives/autorails pour faire modèle en 3D et les mettre online plus tard pour une visite virtuelle. Qui m'aidera ? Spitfire@mail.be ☎ : +32.(0)498/15.70.41. Sven Breugelmans, Dageraadstraat 34, 2800 Mechelen.

CHERCHE : Régulateurs de traction canton pour train Marklin HO conventionnel. Alternatif 0-22 Vollts : appareils neufs. Qui peut m'aider à trouver ces pièces ? FAX : +32.(0)82/61.54.42.

A VENDRE : numéros 1 à 71 de la revue française "Voies Ferrées" : € 25. ☎ : +32.(0)475/95.68.93.

A VENDRE : Marklin HO 3012 NBO, 3013 TNNO, 3067 N sans boîte. Contact : 010/84.35.84 ou fa285722@skynet.be

PFT-agenda

- **Samedi 2 avril :** adieu aux 62 vertes dans la région gantoise.
- **Samedi 30 avril :** grande bourse d'échange de photos et modèles réduits au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Shop PFT, buvette et petite restauration.
- **Samedi 14 mai :** voyage avec la 5941
- **Samedi 25 juin :** voyage dans le port d'Antwerpen
- **Du 14 au 24 juillet :** grand voyage PFT dans les pays Baltes. Voir page 6 ATTENTION VOYAGE COMPLET !
- **Samedi 6 août :** voyage PFT
- **Samedi 10 et dimanche 11 septembre :** Journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 10 décembre :** bourse d'échange de maquettes et modèles réduits au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Shop PFT, buvette et petite restauration.

N'oublions pas les circulations intensives de juin à septembre sur la ligne touristique de la Vallée du Bocq ! Horaires dans notre prochain numéro et sur : www.pftsp.be / cfbocq

Rectifications

EN LIGNES 65 :

- page 14 : photo du haut : elle illustre la livraison des 4001 à 4003 et non des 4004 à 4006;
- page 22 : dans l'article sur la série 14, les 55 ATB sont autorisées aux Pays-Bas et non en Allemagne.

P.T.V.F.

La nouvelle saison du *Petit Train à Vapeur de Forest* débutera les 23 et 24 avril 2004. A cette occasion, une grande fête de la vapeur aura lieu.

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

☎ 0032/(0)2.376.69.96.

Internet : www.ptvf.be.tf

AS.MO.CO

L'AS.MO.CO. organise le 24 avril de 9h à 13h en la salle St. Raphaël à Aywaille sa 48e Bourse internationale : trains miniatures, voitures, jouets anciens.

Renseignements : M. LEJEUNE, route de Hayen 6, 4140 Sprimont. ☎ et FAX : +32.(0)4.368.50.16 entre 18 et 19h.

EN LIGNES

Revue bimestrielle éditée par l'ASBL

PFT

PATRIMOINE FERROVIAIRE ET TOURISME



Rédacteur en chef : Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Comité de rédaction

Jean-Luc VANDERHAEGEN, Baudouin DIEU, Philippe DIEU, Philippe DE GIETER, Christian DOSOGNE, Pierre HERBIET, Dave HABRAKEN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, ALSTOM Transport, Kristof AVONDS, Emile BECKER, William BOECKX, Henri CHAUVEHEID, Roger CRIKELAIRE, François DELHAYE, Michel DODELINGER, B. DOM, Pascal DUBOIS, P. DUMONT, Michel de ESCH, Laurent GARY, Lionel GOTAL, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Serge HOOGSTEYN, Laurent JOSEPH, Jean-Pierre KOOB, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Serge MARTIN, Tomas MEYER-EPPLER, Julien Mulpas, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Guy PETTINGER, Serge PLETGEN, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, Dominique SERET, la SNCB, Christian SMITZ, Yves STEENEBRUGGEN, Mario STEFANI, Daniel THIRY, Christian VANHECK, Tim VAN ROOY, Eddy VERVOORT.

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
✉ inform@pftsp.be
Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2005

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de s'abonner en versant une cotisation annuelle de € 36 (étranger : € 42) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant en communication : "ABO 2005". 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 : BE57-0011 2017 8935;
 - 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).
- si vous habitez la Belgique ou l'étranger, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro de la carte en 16 chiffres et sa validité, la somme en euros, et vous signez.

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.

Participation aux activités

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 66 - AVRIL 2005



PHOTO 66-01 : Il y a 16 ans déjà, notre 554.18 entièrement restauré réalisait sa première marche d'essai sur la ligne 106. Oisquerq, 15 avril 1989.

POSTER CENTRAL

PHOTO-THEME 65 Le 29 juillet 2004 en gare de Gouvy, rencontre de la 1503 SNCB et de la 3612 des CFL. Serge MARTIN.

COUVERTURE ARRIERE

PHOTO 66-03 Le 28 janvier, la 4007 des CFL vient d'arriver à Athus, en tête du RE 6911 en provenance de Luxembourg. La machine porte sur sa paroi latérale un autocollant "Présidence luxembourgeoise du Conseil de l'Union européenne 2005". Pierre HERBIET.

Le 22 décembre 2004, le train de mesures B-Telecom quitte la gare de Walcourt en direction de Couvin. Laurent JOSEPH.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial	2
Nouvelles du PFT	4
Hier - aujourd'hui	7
L'Europe à voie étroite	8
Wagon-trémie Fd 1000B1	14
Actualité étrangère	16
Histoire : les 3600 CFL	24
Actualité belge	36

<i>Statistiques</i>	36
<i>Locomotives électriques</i>	36
<i>Locomotives Diesel</i>	40
<i>Automotrices - autorails</i>	46
<i>Voitures</i>	47
<i>Actualité diverse</i>	48
<i>Sociétés privées</i>	53

Radiations	55
Chine : le dernier paradis...	58
Il y a...	64
PFT-Boutique	66



PHOTO 66-59 Le 4 janvier 2005, la 5204 fut levée à Ronet pour un échange de bogies avec la 5314.

Philippe SCHOLL.

NOUVELLES DU PFT

ACTIVITES

BROCANTE FERROVIAIRE

Le samedi 11 décembre avait lieu au Musée du Rail de Saint-Ghislain une brocante ferroviaire de fin d'année, qui deviendra sans conteste une tradition dans les prochaines années.

Pas moins de 132 mètres de tables avaient été réservées par les commerçants, artisans et amateurs de trains miniatures. Malgré la température plutôt froide, le public s'est présenté nombreux pour saisir " la bonne affaire ".

Par la même occasion, le Musée du Rail présentait sa collection de matériel, et deux engins étaient accessibles au public : la 5128 et la 26.101. Aucune locomotive par contre n'arpentait les voies de débord.

Les réseaux de trains miniatures de la section " Modélisme " ont fait le plein de curieux, et l'incontournable buvette était animée par cinq anciens employés des " Wagons-Lits ", sans affectation depuis la suppression du dernier train de nuit le 11 décembre 2003, soit un an auparavant jour pour jour...

Un grand merci à tous ces amateurs bénévoles qui oeuvrent à la sauvegarde de notre patrimoine ferroviaire et assurent les animations au Musée du Rail et dans les autres lieux d'activité du PFT, à longueur d'année.

Devant l'emblématique 1805 posent les cinq " anciens " des Wagons-Lits, sans affectation depuis décembre 2003. De gauche à droite : Laurent VAN GROENINGEN, Michel VERLINDEN, Jean-Claude GIRARD, Lieven GOETHALS et Bart POELS. Un grand merci à cette sympathique équipe !

La prochaine manifestation au Musée du Rail aura lieu le samedi 30 avril ; il s'agira d'une brocante et bourse d'échanges de trains miniatures, combinées avec une Portes Ouvertes ; le matériel préservé au Musée pourra être photographié sur les voies de service, mais ne sera pas opérationnel.





PHOTO 66-60 Une autre vue du levage de la 5204. La 5314 est couchée à droite.

Pierre HERBIET, 4 janvier 2005.

LE MATERIEL

De gros travaux d'entretien s'annoncent sur la 202.020 : le moteur Diesel laisse apparaître des traces d'échauffement anormal, et il est à craindre qu'il devra être remplacé. Les démarches sont d'ores et déjà entamées pour trouver un modèle identique et bon marché, ce qui n'est pas gagné d'avance.

Toujours dans le domaine des "Gros Nez", la 5204 que le PFT avait cédée à l'ASBL "Chemin de fer de la Moline" pour être exposée dans les Usines de Haut-le-Wastia, fait l'objet d'un accord entre les deux parties : en effet, le PFT est parvenu à échanger les deux bogies complets et en bon état de la locomotive 5314 contre ceux de la 5204, hors normes depuis longtemps. Les deux engins ont donc été levés et la 5204 se retrouve aujourd'hui sur de bonnes roues. En attendant son transfert routier vers le CFM - sans doute pas avant 2008 -, elle pourra être transférée et garée à Saint-Ghislain, en même temps que la 6003, actuellement à Sclessin, où elle aurait dû être prise en charge par *Locorem*.

Pendant que les travaux de restauration se poursuivent sur les 5183, l'automotrice 082 et la locomotive de manoeuvres 9209, le travail de préparation des engins pour la saison qui va débiter est mené en parallèle, aussi bien à Schaerbeek qu'à Saint-Ghislain.

Vous désirez participer aux travaux de restauration à Schaerbeek ?

Pour mener à bien les coûteux travaux de la P8, le PFT a ouvert un compte bancaire affecté uniquement aux dons destinés à la restauration de la P8 roumaine 230.084.

Des parts symboliques de € 250 sont attribuées chaque fois qu'un don de ce montant est effectué, en une ou plusieurs fois. Contrairement au fonds géré par la Fondation Roi Baudouin (voir le Musée du Rail), les dons offerts pour la 230.084 ne donnent droit à aucune attestation fiscale ni aucun droit quelconque sur la locomotive. Votre générosité a permis à ce jour de délivrer soixante-cinq certificats de € 250.

Vous voulez faire un geste ? Il suffit de verser votre contribution sur le compte 035-4029004-53 du PFT. (Pour les virements venant de l'étranger, le code BIC de la banque est GEBABEBB et le numéro complet du compte (IBAN) est BE53-0354-0290-0453). Merci encore aux généreux donateurs.

Contactez Pierre Herbiet au +32.(0)475.71.20.28. Vous préférez Saint-Ghislain ? Appelez Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79.

Quant à la P8, c'est de son rapatriement en Belgique qu'il est maintenant question. Après avoir exploré plusieurs possibilités, il est presque acquis que le parcours s'effectuera par voie maritime et fluviale. A l'heure où vous lirez ces lignes, les essais en pression auront été effectués et la machine devrait être prête pour son transfert.

LA LIGNE 128

La ligne 128 devient, sans conteste, une activité phare du PFT, d'autant que 2005 sera la première saison où l'exploitation sera gérée intégralement par le PFT.

L'hiver a été mis à profit pour procéder au remplacement en recherche de traverses défectueuses entre Ciney

et Braibant. Les billes de bois, âgées de près de 50 ans, ont été changées par des traverses béton que le PFT possédait depuis quelques années et qui se trouvaient stockées à Ciney. Parallèlement, la remise en état de la voie se poursuit vers Purnode, et le débroussaillage des talus est bien avancé, même au delà de Purnode vers Ciney.

Et tandis qu'on s'affaire sur les chantiers, il faut suivre les dossiers introduits auprès des différents ministères, confectionner les horaires, préparer le matériel... Un travail pour vous ?

Le travail sur la ligne 128 vous intéresse ? N'hésitez pas à contacter Alain Defechereux au +32.(0)477.98.91.23.

LE MUSEE DU RAIL

Ici aussi, le travail ne manque pas... Il faut aménager les locaux, préparer les différentes journées d'animation, ranger

les pièces détachées, etc. Actuellement, les travaux se concentrent sur l'aménagement de la boutique, qui servira également de local d'accueil. Un faux plafond doit être construit et le carrelage remplacé; il faut aussi que le décor soit agréable pour que le public soit accroché et ait envie de revenir...

Les travaux de remplacement de la toiture du bâtiment principal ont été commandés l'année dernière, mais l'entreprise ne s'est pas encore exécutée; ce travail terminé, la grande salle de l'étage pourra être aménagée en lieu d'exposition temporaire et en buvette.

Les chantiers se poursuivent aussi sur le matériel roulant. L'étanchéité des bon-

nes de lancement de la 8524 a été revue; le nettoyage des soubassements de la 9209 est terminé et la restauration de la caisse se poursuit. La réparation de la boîte Voith de la 8428 est en cours suite à une panne de transmission; le circuit de chauffage du 4506 quant à lui a nécessité le remplacement de l'une des deux pompes, avariée. Le démontage du moteur de la 202.020, comme dit ci-avant, a révélé des problèmes importants au niveau du vilebrequin, et il est peu probable qu'on la verra cette année en tête de nos trains. Les batteries de la voiture buffet, après celles de la voiture d'accompagnement, demandent de leur côté un nettoyage complet avant remplacement de l'électrolyte, travail également

en cours. Enfin, le tri des archives ainsi que leur classement a commencé.

De son côté, la section "Modélisme" poursuit la création de ses différents réseaux et vient d'hériter, grâce à la bienveillance de la société "Märklin", du réseau miniature qui se trouvait dans le musée de Treignes, géré par le CFV3V. Un bien beau cadeau que l'on ne refuse évidemment pas...

N'oubliez pas la journée du samedi 30 avril : bourse d'échange de modèles réduits ferroviaires et photos. Le PFT déploiera sa boutique, et tous les abonnés à la revue auront droit à une réduction de 10% sur les achats qu'ils y effectueront.

Le travail à Saint-Ghislain vous intéresse ? Contactez P. Scholl au +32.(0)477.26.99.79.

Le Musée du Rail et la Fondation Roi Baudouin

La *Fondation Roi Baudouin* 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 numéro de 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, qui auraient dû commencer en octobre, concerneront le renouvellement de la toiture du bâtiment principal.

Ceux qui sont venus nous rendre visite lors de la Bourse d'échange de décembre ont pu se rendre compte de la bonne utilisation de leurs dons.

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 Brederode, 21 à 1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, 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. Sans cette aide précieuse, il est certain que les travaux ne pourraient être menés à bien.

Du 14 au 24 juillet 2005 : grand voyage PFT en Russie, Biélorussie, Estonie, Lettonie et Lituanie



Lars LAENEN



Lars LAENEN

Du 14 au 24 juillet 2005, le PFT vous convie à un voyage exceptionnel à la découverte des chemins de fer des pays baltes (Lituanie, Lettonie et Estonie), ainsi qu'une incursion en Biélorussie et en Russie. Le voyage se déroulera entièrement à bord d'un train-hôtel qui comprendra des voitures-couchettes, restaurants et salons, qui partira de Brest. Au programme : visite de très nombreux dépôts, arrêts-photos en train, parcours sur un réseau à voie étroite, etc.

Le prix dépend du nombre de participants (minimum 20). Le prix est provisoirement fixé à € 1500 maximum. Ce prix comprend l'ensemble du programme proposé et le logement en pension complète à bord du train. En supplément, il faudra ajouter le prix du voyage entre la Belgique et Brest, et retour, celui des visas pour l'entrée en Russie et en Biélorussie, et l'assurance obligatoire.

INFOS ET INSCRIPTION : PFT -
Boîte postale 40 - 7000 MONS 1

☎ +32.(0)2.380.72.62 ou
+32.(0)477.60.13.62



Lars LAENEN



Lars LAENEN

PROVISOIREMENT COMPLET !
(renseignez-vous)

Hier



La ligne 126 Ciney - Statte (41,4 km) fut ouverte dans son entièreté le 2 janvier 1877. Elle était exploitée par la "S.A. du Chemin de Fer Hesbaye - Condroz" et fut reprise par l'Etat Belge le 17 janvier 1900. Le service voyageurs fut supprimé le 11 novembre 1962. Aujourd'hui, seule la section Statte - Marchin est encore exploitée pour la desserte de l'usine TDM Delloye-Matthieu. L'autre partie de la ligne fut mise hors service en trois étapes : Marchin - Clavier en 1965, Clavier - Hamois en 1973, et Hamois - Ciney le 22 mars 1975. La gare de Hamois-en-Condroz, située à 8 km de Ciney, existe toujours et est transformée en restaurant baptisé "Au Petit Train". En 2002, la voiture K1 BD 28108 (réformée en 1998) fut achetée et posée sur un coupon de voie devant l'ancienne gare. La photo ci-dessus montre un train spécial organisé par le GTF en 1972, et assuré par le 4321. Un heurtoir empêche toute circulation au-delà de la gare vers Statte. Henri CHAUVEHEID. Ci-dessous, le même site photographié le 10 février. La voiture est utilisée comme restaurant et espace d'exposition. On remarquera que curieusement, la distance indiquée par les panneaux de signalisation a été réduite d'un kilomètre aussi bien vers Liège que Ciney !

Pierre HERBIET.

Aujourd'hui



L'Europe à voie étroite



PHOTO 66-05 Le 5 janvier 2004, le train 204 Isili - Monserrato assuré par l'autorail ADe 02, arrive à Settimo. Philippe DE GIETER.

8. L'ITALIE

(Philippe DE GIETER)

Nous poursuivons notre tour d'Europe à voie étroite en abordant l'Italie. Comme il subsiste encore plusieurs réseaux, nous avons scindé l'article en plusieurs parties, en commençant par la Sardaigne.

La Sardaigne est une île de 24.000 km² baignée par la Méditerranée, destination idéale pour les vacances d'été. Le paysage ferroviaire de l'île ne manque

pas de charme, grâce aux FS et FdS.

La desserte ferroviaire de la Sardaigne est assurée par les "Ferrovie del Stato", opérant une dorsale de 306 km coupant l'île en deux dans le sens de la longueur, en joignant Olbia à la capitale Cagliari. Sur cette dorsale s'embranchent quelques antennes permettant de joindre Carbonia Stato, Iglesias, Sassari et Porto-Torres, et Golfo Aranci.

Les lignes FS précitées sont toutes posées dans la plaine. Dans le but de dés-

enclaver les villes de l'île situées dans les régions au relief plus difficile, notamment Nuoro - le seul chef-lieu de province en Italie a ne pas être desservi par une ligne de chemin de fer à voie normale - un important réseau de voies étroites a été construit, totalisant 949 km en 1933.

Trois compagnies distinctes assuraient l'exploitation : le SFS (*Strade Ferrate Sarde*), le FCS (*Ferrovie Complementari della Sardegna*) et le FMS (*Ferrovie Meridionali Sarde*).



PHOTO 66-06

Arrivée en gare de Mandas de l'autorail ADe 14, assurant le train 28 Isili - Cagliari, le 3 janvier 2004. La voie sur laquelle se trouve l'autorail est la ligne Sorgono - Isili - Mandas; à droite, la ligne se dirigeant vers Arbatax.

L'ADE 14 fait partie des 20 autorails mis en service en 1957 par l'ancien réseau du FCS (ADE 01 à 20). Ces engins typiques peuvent transporter 55 voyageurs assis (15 A + 40 B), à 75 km/h. Philippe DE GIETER.

Le FMS, desservant le sud-ouest de l'île, a disparu en 1974 et, depuis 1989, l'entièreté du réseau subsistant est aux mains des FdS (*Ferrovie della Sardegna*), qui a également récupéré le matériel du FMS.

En service régulier, les FdS exploitent 210 kilomètres de ligne :

- Cagliari Piazza Repubblica - Mandas - Isili (77 km, ex. FCS);
- Macomer - Nuoro (58 km, ex. FCS);
- Sassari - Nulvi (35 km, ex. SFS);
- Sassari - Sorso (11 km, ex. SFS);
- Sassari - Alghero (30 km, ex. SFS).

Ces lignes à écartement de 95 cm sont axées sur trois gares de correspondance avec le "grand chemin de fer": Cagliari, Macomer et Sassari.

Le nombre de services varie très fort d'une ligne à l'autre : alors que vers Nulvi et Isili, le service est particulièrement peu fréquent, la section de 7 km entre Cagliari Piazza Repubblica et Monserrato, située totalement dans la zone urbanisée, est desservie par 18 aller-retours quotidiens.

En général, le service consiste en quelques trains le matin, puis une longue période sans circulations, avant un service plus conséquent à partir du milieu de l'après-midi. Ces horaires sont adaptés à la clientèle principale des FdS : les écoliers. Alors qu'en dehors des périodes scolaires, un autorail suffit amplement pour assurer le transport des quelques voyageurs, des rames tractées sont mises en ligne les jours d'école. Le dimanche, seule la ligne Sassari - Alghero est desservie.



PHOTO 66-07 La ville de Nuoro est située au centre de la Sardaigne. Le 7 janvier 2004, la locomotive LDe 605, attelée à deux antiques voitures datant de 1935, attend le départ avec le train 634 à destination de Macomer. A partir de 1959-1960, le FCS engagea sur ces lignes 15 machines Diesel numérotées LDe 600 à 614. D'une puissance de 368 kW et d'une masse de 33,8 t, elles pouvaient atteindre 70 km/h.
Philippe DE GIETER.





Arrivée à Bosa d'un train touristique en provenance de Macomer. L'unique voiture est remorquée par la LDe 607.

La ligne Mandas - Seui - Arbatax (159 km) n'est plus parcourue que par des convois touristiques. Le 26 octobre 2003, un train stationne au terminus d'Arbatax, établi près du très pittoresque port de cette localité, sur la mer Tyrrhénienne. En tête de l'unique voiture se trouve la LDe 604.

Photos : Tomas MEYER EPPER.





PHOTO 66-08 Le 9 janvier 2004, départ de Sorso du train à destination de Sassari. En tête, la LDe 503.

Philippe DE GIETER.

Afin de lutter contre la concurrence routière, les FdS ont, dans les années '90, engagé un important programme de restructuration et de modernisation. Seules 210 km de lignes jugées rentables ont été conservées, de façon à y concentrer les investissements. L'objectif principal était une augmentation de la vitesse commerciale des trains, principal point faible vis-à-vis de la concurrence routière. Dans cette optique, les alignements ont été revus pour réduire les courbes serrées, des viaducs et des talus ont été construits là où la ligne contournait la vallée... Heureusement, les gares ont gardé leur charme d'antan.

A l'exception de quelques autorails modernes, le matériel utilisé est très ancien. Le parc du FdS se compose de :

- 26 autorails diesels-électriques ADe 01 à 20 (ex. FCS) et 301 à 306 (ex. FMS) construits entre 1957 et 1959 par *Fiat*, *Stanga* et *Tibb*. Ils développent 176 kW et atteignent 75 km/h;
- 11 autorails ADm 51 à 58 construits à la même époque par *Fiat* et *Stanga* pour le SFS, mais avec une transmission mécanique (370 kW, 72 km/h);
- 8 autorails diesels-électriques modernes type M2 120R, 91 à 98, construits par *Breda* en 1995. D'une puissance de 368 kW, ils atteignent

100 km/h;

- 20 locomotives Diesel Bo'Bo' à transmission électrique, construites par *Breda* et *Tibb* en 1959, numérotées LDe 501 à 505 (ex. SFS) et LDe 601 à 615 (ex. FMS). Puissance : 368 kW; vitesse maximale : 70 km/h.

Quelques remorques, équipées de postes de conduite, permettent de réaliser des compositions à deux caisses réversibles. Les voitures utilisées pour les rames tractées datent de l'époque de la vapeur : elles ont été construites en 1935.

PHOTO 66-09

Le train 19 Cagliari - Isili est assuré par les autorails modernes 95 + 91. Settimo, 5 janvier 2004. Les 8 autorails de cette série, numérotés 91 à 98 furent mis en service en 1995. Leur puissance s'élève à 368 kW, et leur vitesse maximale est 100 km/h.

Philippe DE GIETER.





Le 22 octobre 2003, un train historique composé de la locomotive LDe 601 tractant un fourgon à deux essieux et une antique voiture en bois, longe la côte méditerranéenne peu après avoir quitté la petite ville de Bosa, sur la ligne menant à Macomer. Cette ligne n'est plus exploitée qu'à des fins touristiques.

Tomas MEYER-EPPLER.

La LDe 503 en tête d'un train typique à Calanziane, sur la ligne Nuvi - Palau.

Tomas MEYER-EPPLER.



PHOTO 66-10

Arrivée à Sassari, la seconde ville de Sardaigne, de l'autorail ADM 56 assurant le train 10 en provenance de Sorso. On remarquera l'apparition des premiers poteaux supports de caténaires en vue de l'électrification de la ligne vers Sorso dans le cadre de la création du "Métro de Sassari".

Les ADM 51 à 61 furent mis en service en 1957 sur le réseau du SFS. Ils étaient identiques aux ADE 01 à 20 du FCS, mais équipés d'une transmission mécanique au lieu d'une transmission électrique.

*Philippe DE GIETER,
9 janvier 2004.*



Le dernier service marchandises, consistant en des wagons a voie normale posés sur trucks et circulant entre Macomer et Nuoro, a été supprimé en 2003.

Si, en service régulier, les FdS n'exploitent que 210 km de lignes, pendant l'été, leur réseau s'allonge de 404 kilomètres ! Les lignes non modernisées et fermées lors de la restructuration, sont alors utilisées pour des parcours touristiques, services pour lesquels la vitesse n'a pas d'importance...

Il Trenino Verde della Sardegna circule au départ de Sassari vers Palau-Marina

(151 km), relie Macomer à Bosa Marina (46 km), Mandas à Arbatax (159 km) et Isili à Sorgono (83 km), empruntant des lignes aux tracés spectaculaires. En 2002, 84.000 voyageurs ont été transportés.

Pendant les mois d'été, ces trains touristiques sont assurés en traction Diesel, en raison des risques d'incendie. Entre novembre et mars, des trains spéciaux en traction vapeur peuvent être organisés. Trois locomotives sont disponibles pour ces trains :

- la 1-3-0 T n° 5 (Breda 1930), ex. SFS;
- la 1-3-1 T n° 400 (OM 1931) ex. FCS;
- la 1-3-0 T n° 43 (SLM 1894) ex. FCS.

Métro de Sassari

La ligne Sassari - Sorso subit actuellement une modernisation importante dans le cadre de la création du "Métro de Sassari". Comme sur les autres lignes du réseau FdS, le tracé a été rectifié pour accroître la vitesse mais, en plus, la ligne est en cours de mise à double voie et sera électrifiée. A Sassari, la ligne sera prolongée en ville, au-delà de la gare, jusqu'à Tratta Emiciclo Garibaldi.

Philippe DE GIETER.

PHOTO 66-11 *Les trois réseaux regroupés dans le FdS n'étant pas connectés, trois dépôts abritent le matériel : Sassari, Macomer et Monseratto. Ici, la remise de Sassari, devant laquelle trois locomotives LDe attendent leur prochaine sortie. Les LDe 500 à 504 sont originaires du SFS et sont identiques aux LDe 600 du FCS.*

Philippe DE GIETER, 9 janvier 2004.



WAGON-TREMIE TYPE 1000B1 Fd

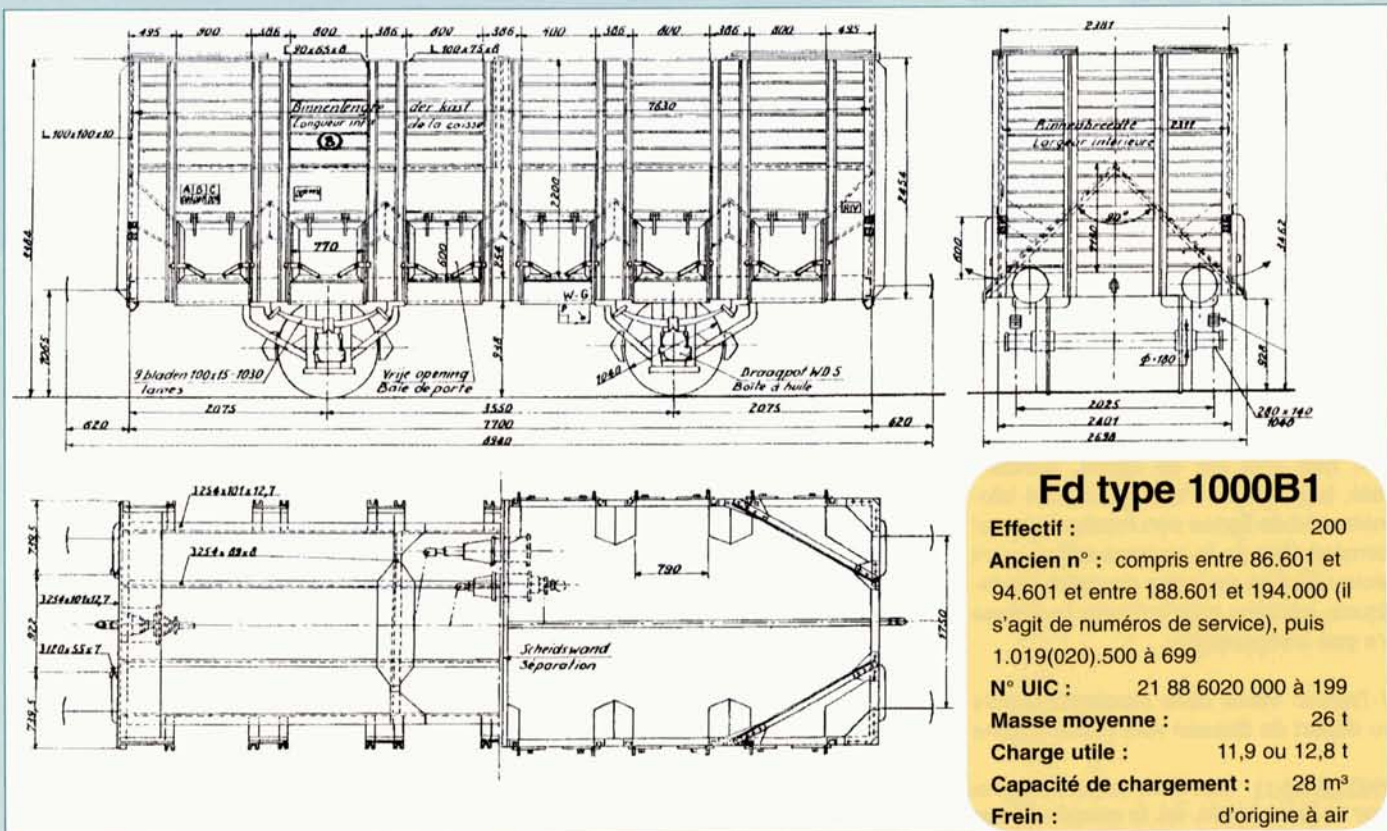
Après la Première Guerre Mondiale, l'Etat belge modifia 200 wagons-trémies hérités du *War Department* anglais et datant de 1900, en wagons-trémies pour le transport de charbon. La caisse était en bois et un dos d'âne longitudinal en acier était installé dans la caisse. Ils se répartissaient en deux séries : 100 wagons équipés de 2 x 6 clapets rotatifs, et 100 wagons équipés de 2 x 6 battants mobiles.

Ils étaient principalement utilisés par l'Etat Belge, puis par la SNCB, pour approvisionner les parcs à charbon des dépôts de locomotives.

En 1960, ils furent numérotés dans la série 1.020.500 à 699 ou 1.019.500 à 699, suivant qu'ils étaient ou non équipés d'un frein, et classés dans le type M 1000B.

En 1966, les 166 wagons encore repris dans les effectifs reçurent les numéros UIC 21 88 6020 000 à 149 (sans frein) et 21 88 6020 150 à 199 (avec frein), avec le marquage lettre Fd; ils furent classés dans le type SNCB 1000B1.

Ces wagons furent également loués à des clients, pour le transport de charbon, de coke ou de produits granuleux en vrac. Les derniers Fd furent mis hors service à la fin des années '60.



Fd type 1000B1

Effectif :	200
Ancien n° :	compris entre 86.601 et 94.601 et entre 188.601 et 194.000 (il s'agit de numéros de service), puis 1.019(020).500 à 699
N° UIC :	21 88 6020 000 à 199
Masse moyenne :	26 t
Charge utile :	11,9 ou 12,8 t
Capacité de chargement :	28 m³
Frein :	d'origine à air

PHOTO BD-199 Le Fd 189.601 à battants mobiles à Bruxelles-Quartier Léopold, le 7 juin 1959.

Bruno DEDONCKER, collection PFT.



A PROPOS DES WAGONS DU TYPE 3000a

En complément à notre portrait des wagons plats pour transport exceptionnel publié dans *EN LIGNES 62* page 11, voici quelques précisions et photos fort intéressantes aimablement envoyées par M. Roger Crikelaire.

En 1965, lors de l'application de la numérotation UIC, les 3000a furent renumérotés dans les séries suivantes :

- Laalp 3000A1, UIC 21 88 4227 000 à 009 (ex. 1.082.000 à 009);
- Laalp 3000A2 UIC 21 88 4227 050 à 069 (ex. 1.083.500 à 519);
- Laalp 3000A3 UIC 21/20 88 4227 100 à 149 (ex. 1.083.520 à 559). Vers la fin de 1965, cette tranche fut transformée pour le transport de coils.

Tous les 3000A1 furent réformés en 1965; il est ainsi fort probable qu'ils n'ont jamais porté les numéros UIC.

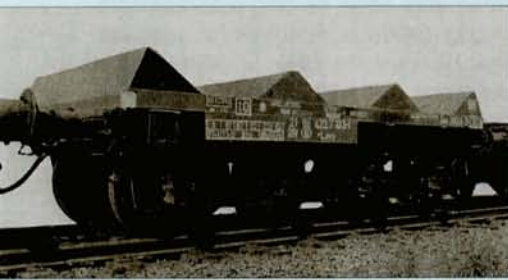
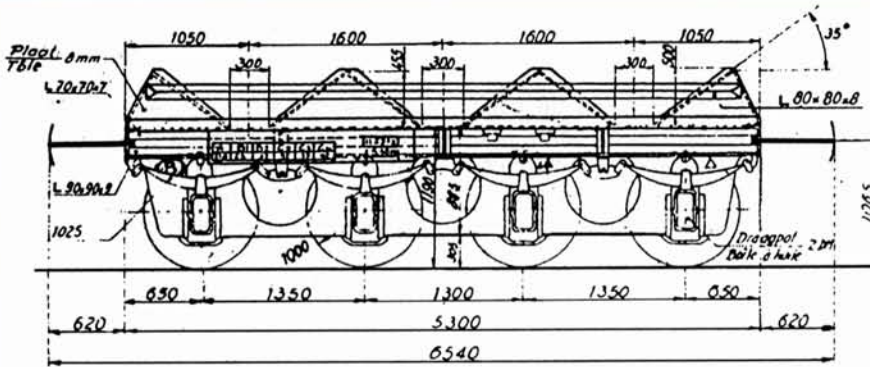
En 1971, il subsistait un seul exemplaire du type 3000A2 (le 20 88 4227 054-7), et quatre unités du type 3000A3. Ces cinq véhicules furent renumérotés 31 88 4235 000 à 004, et classés dans le type Laah puis Shp (peut-être uniquement sur papier ?).

Après leur mise hors service, quelques wagons furent réutilisés comme véhicules de service, dont deux comme wagons étalons (30 88 9720 024 et 025). Deux 3000A3 furent transformés vers 1968 en grues et renumérotés comme tels :

- 21/20 88 4227 107 (puis 10 88 9473 518) pour la firme CEI;
- 21/20 88 4227 108 (puis 06 88 9730 021) pour la firme Duchêne.

Laalp type 3000A3

Effectif :	50
N° UIC :	21 88 4227 100 à 149
Ancien n° :	1.083.520 à 559
Masse moyenne :	11,25 t
Charge utile :	21 t
Surface du plancher :	13,8 m ²
Charges max :	42 t
Frein :	d'origine à air



↑ Un des wagons transformés pour le transport de coils (3000A3 type Laalp n° UIC 21 88 4227 103-1).
Collection : Roger CRİKELAIRE.



→ Un des deux 3000A3 transformé en grue : le 21/20 88 4227 107 (puis 10 88 9473 518) pour la firme CEI.
Collection : Roger CRİKELAIRE.



→ Les deux véhicules modifiés comme wagons-étalons (wagons de service type 9720A1 n° UIC 30 88 9720 024 et 025), photographiés à Leuven.
Collection : Roger CRİKELAIRE.

Allemagne

DB : réforme des autorails 627.0 et 628.0

Avec le changement d'horaires du 12 décembre 2004, la DB a retiré du roulement les derniers autorails prototypes des séries 627⁰ et 628⁰.

Ces engins furent commandés pour assurer le trafic sur les liaisons régionales, notamment en vue d'éliminer les célèbres "Schienenbus". Deux versions furent étudiées : les 627⁰ à caisse unique offrant 64 places assises, et les 628⁰ doubles d'une capacité de 144 places. Chaque voiture était pourvue d'un moteur Diesel couplé à une transmission hydraulique Voith. Seul un bogie par caisse était moteur.

Au total, huit 627⁰ et douze 628⁰ furent construits de 1974 à 1975 :

- 627 001-002 : constructeur MaK, moteur Diesel Deutz de 302 kW;
- 627 003-005 : constructeur LHB, moteur Deutz de 221 kW;
- 627 006-008 : constructeur MaK, moteur Daimler-Benz de 309 kW;
- 628 001/011 à 003/013 : constructeur Uerdingen, moteur MAN de 213 kW;

- 628 004/014-005/015 : constructeur LHB, moteur MAN de 213 kW;
- 628 008/018 à 010/020 : constructeur LHB, moteur Deutz de 221 kW;
- 628 021/022-023/024 : constructeur Uerdingen, moteur Daimler-Benz de 309 kW.

Leur vitesse était fixée à 120 km/h, tandis que la masse totale s'élevait respectivement à 34 ou 64 t. Ils pouvaient circuler en unité multiple et étaient pourvus d'attelages automatique Scharfenberg.

Afin de diminuer les coûts de construction des futurs 628 de série, quatre autorails 628⁰ furent transformés : seule une des voitures resta motrice et fut équipée d'un moteur plus puissant, de 375 kW (628 021 à 024), tandis que la seconde voiture devenait une remorque-pilote (628 006, 007, 016 et 017, renumérotées par la suite 928 021 à 024). Plus tard, dans le but de pouvoir tracter des voitures ou des wagons, tous les accouplements Scharfenberg furent déposés et remplacés par un attelage traditionnel à crochet, tandis que des tampons étaient montés.

Les autorails construits par LHB débutèrent leur carrière à Braunschweig, les autres à Kempten. A partir du 1er juin 1986, tous furent rassemblés au dépôt de Kempten. En 1986, les 627⁰ déménagèrent une dernière fois pour s'installer à Tübingen. Après 30 ans de service, la DB décida de réformer ces prototypes en 2004. Les derniers exemplaires ont été retirés du roulement le 11 décembre 2004; le 627 001 est conservé par *DB-Museum*.

Ces prototypes donnèrent naissance à une longue série d'autorails. Huit ans après leur mise en service, huit autorails de présérie furent livrés en 1981 : les 627.101 à 105 et 628/928 101 à 103. A partir de 1987 débuta enfin la livraison en série : 150 autorails doubles 628/928 201 à 350 (moteur Daimler-Benz de 410 kW), suivis de 1992 à 1994 par une seconde série de 304 unités : les 628 401 à 704 (moteur MTU de 450 kW, avec vitesse portée à 140 km/h). Enfin, en 1995, une petite série de cinq autorails composés de deux motrices fut spécialement construite pour la difficile ligne de Alzey : les 628 901 à 905 / 629 001 à 005.

PHOTO 66-12 Le 20 février 2000, à Oberlenningen, le 627 003-7 attend son prochain départ. Cette superbe gare est le terminus de la ligne en provenance de Plochingen. L'autorail est habillé de la décoration rouge "verkehrsrot" de la DB. Pierre HERBIET.



