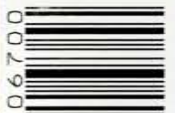


EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 67 - JUIN 2005 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF
N° AGREATION : P501041 - BUREAU DE DEPÔT : 1180 BRUXELLES 18
EDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, 1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium

La gare en images

NOUVEAU

La gare en images

Les Editions Bluemoon viennent de sortir de presse, en collaboration avec le PFT, un ouvrage intitulé « La gare en images ».

Cet ouvrage décrit notamment l'architecture des gares, leur ambiance, l'influence qu'elles ont sur leur environnement, et se réfère à 87 d'entre elles.

On y découvre aussi les architectes les plus célèbres, qui ont sans conteste marqué de leur empreinte l'architecture de nos gares.

Le livre comporte 112 pages sur papier glacé, et est présenté au format A4 oblong ; la couverture est cartonnée et la couture réalisée au fil de lin.

Le livre coûte € 30, auxquels il faut ajouter les frais d'envoi (750 grammes, voir ci-dessous).

Format :	270 x 215 mm
Nombre de pages :	112
Nombre de photos :	120 en noir et blanc
Langue :	français
Prix :	€ 30,00
Poids :	750 g (frais d'envoi, voir page 67)
Communication :	La gare en images

Editorial

L'année 2005 vient de commencer sur les chapeaux de roues, avec un voyage magnifique qui a mené les 350 participants en Flandre Zélandaise. Sous un soleil généreux, toutes les lignes de cette région peu connue de cette enclave néerlandaise ont été parcourues par deux 62 de TUC-RAIL et cinq voitures M2. Une discipline stricte mais bon enfant, des arrêts-photos nombreux, un guide exceptionnel... voilà les ingrédients d'une journée réussie, digne du "tout grand PFT". Nous en reparlerons dans notre prochaine édition.

Une fois de plus, la confiance que vous témoignez au PFT, que ce soit en participant aux voyages, aux journées Portes Ouvertes ou simplement en lisant cette revue, permet d'arriver aux buts de l'association : la préservation et la mise en valeur de matériel ferroviaire belge, sur le réseau ou sur la très belle ligne du Bocq, dont vous trouverez dans ces pages les jours et heures de circulation 2005.

Merci à tous, bonne lecture et.. à la prochaine manifestation !

Le PFT asbl.

Petites annonces

Annonce 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

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

A VENDRE : train TRIX : loco Ae 4/4 Switzerland (45-70) Era III; wagon-citerne tank car (45-70) DB Era III gasolin; voiture voyageur DB Era III (45-70) express coach vert; rails divers 3 rails ancien système + blok. Prix à convenir avec et au ☎ : 0478/87.01.66 Gérard. Eventuel échange avec coffret départ MARKLIN voies C.

A VENDRE : numéros 1 à 83 de la revue française "Rail-Passion". Prix : € 50. ☎ : +32(0)477.69.44.16.

CHERCHE : une photo de la locomotive SNCB 6290. RONSSE Jean-Pierre. ronssejp@skynet.be

VOYAGE : qui vient avec moi en juillet visiter les chemins de fer à voie étroite en Russie ? Pieter VANDEVORDT, ☎ : 016/82.22.86.

CHERCHE : rouleaux de films de bus et de trams de la MIVB, DE LIJN, TEC et de sociétés étrangères. Ivo VAN STEENWINKEL ☎ : +32(0)15.62.30.75 ; +32(0)474.48.95.96.

PFT-agenda

- **Samedi 25 juin** : voyage dans le port d'Antwerpen.
- **Jedi 21 juillet** : participation du PFT au défilé de la Fête Nationale à Bruxelles.
- **Du 14 au 24 juillet** : grand voyage PFT dans les pays Baltes.
- **Samedi 6 août** : voyage PFT; en électrique vers Longwy.
- **Samedi 10 et dimanche 11 septembre** : Journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 10 décembre** : bourse d'échange au Musée du Rail.

Rectification

EN LIGNES 66 :

- page 29 : la photo du bas montre la 3616 et non comme indiqué dans le texte la 3613.

Rail Miniature Mosan

Le RMM et l'Institut Technique Henri Maus organisent le dimanche 5 juin leur 2e bourse ferroviaire, Place de l'Ecole des Cadets à 5000 Namur, de 09h00 à 13h00.

Entrée : € 2.

Inscriptions : RMM ☎ : 082/61.01.04.

rmmsecrétaire@hotmail.com

www.club-rmm.be

FarRail Tours : Real Steam

- **Indonesia** : Almost 50 steam locomotives in use : Mallets, Luttermöllers, Klien-Lindners in and around the sugar mills of Java; 6th - 22nd July 2005 from Euro 2,640
- **Zimbabwe/Botswana** : A handful of the mighty Garratts are still in use. We'll arrange some special line services. 23rd Aug - 3rd Sept 2005 from Euro 2,440
- **China** : steam pulled and banked narrow gauge operation in Huanan, the forestry line at Xing-longzhen, mighty QJs in Inner Mongolia and more; 20th Sept - 4th/9th Oct 2005 from Euro 2,240
- **Yugoslavia** : 15th - 24th Oct 2005 from Euro 1,620, Nepal, India, Burma

FarRail Tours : Real Steam, B. Seiler, E.-Weinert-St. 46, 10439 Berlin, Germany
www.farrail.com; mail@farrail.com, +49-30-44 73 38 92

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, Garrit JOOS, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VAN HOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique)

Dominique ALLARD, Christian AUQUIERE, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Roger CRIKELAIRE, François DELHAYE, Stefan DENAYRE, Simon DE RIDDER, Pascal DU-BOIS, Michel de ESCH, Jean-Claude GIRARD, Tomas GUERY, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Laurent JOSEPH, Jean-Pierre KOOB, Gilbert LAURENT, Serge MARTIN, Daniel MOENS, Koen MONTE, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Christian RUQUOY, Philippe SCHOLL, la SNCB, Christian SMITZ, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Claude VANDECASTEELE, Christian VANHECK, Marijn VOCKE.

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 : BE57-001120.178935;
 - 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, la somme en euros, la validité de la carte, 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.

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 67 - JUIN 2005



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 67-01 : Le premier voyage de l'année s'est déroulé le 2 avril, avec au programme un train d'adieu aux 62 vertes et aux voitures M2. Il a mené les participants sur la ligne 55 Gent-Zeehaven - Zelzate et dans l'enclave néerlandaise de la Zeeuws Vlaanderen. La 6256 est ici photographiée peu après la gare de Sas-van-Gent. PFT.

COUVERTURE ARRIERE :

PHOTO 67-02 La 3602 en tête de son train d'adieu : l'IR 3741 Troisvierges - Luxembourg. Colmar-Berg, 28 mars 2005. Emile BECKER.

PHOTO 67-03 Tous les ans, les parois rocheuses entre Jemelle et Libramont de la ligne 162 sont ornées de superbes cascades de glace, longées par les 519 + 518 sur l'IC 2132 Luxembourg - Bruxelles. Poix-St. Hubert, 03 mars 2005. J.-L. VANDERHAEGEN.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Le voyage PFT en Chine 7

Les 7301 à 7335 12

Wagon porte-coils type Sh 24

Hier - aujourd'hui 25

Actualité étrangère 26

Actualité belge 34

Images d'hiver 34

Statistiques 36

Locomotives électriques 36

Locomotives Diesel 40

Actualité diverse 45

Homologation des G2000 50

DLC 54

Radiations 57

Les travaux TGV 59

Il y a... 64

PFT-Boutique 66



Cette fois, la dernière ligne droite pour notre P8 est en vue. La locomotive est pratiquement terminée et recouverte de sa première couche de peinture. La peinture finale et la sérigraphie seront appliquées après les parcours d'essais. Le gros du travail restant concerne le tender. A l'avant plan on voit le remontage du châssis des bogies. Photo du bas : la cuve du tender. PFT, 17 mars 2005.

NOUVELLES DU PFT

LE MATERIEL

La bonne nouvelle vient incontestablement de Roumanie ! Ceux qui visitent régulièrement notre site Internet ont pu découvrir, dès le 22 mars, les dernières photos de la roumaine 230.084, arborant maintenant les couleurs vert et noir de la 64.169... Après deux mois d'interruption à la suite du grand froid sévissant en Roumanie en hiver, les travaux de restauration de la locomotive ont repris et sont pratiquement terminés.

La première mise en chauffe a eu lieu le 30 mars. Elle a révélé un petit problème d'étanchéité à la pompe à air et un mauvais fonctionnement du graisseur mécanique. Après réparation, une nouvelle mise sous pression a été effectuée le 1er avril, avec entière satisfaction.

Le principal travail restant à exécuter est le remontage du tender, dont les différentes pièces ont été rénovées. Il ne reste donc plus qu'à organiser le grand départ vers la Belgique, ce qui n'est pas une mince affaire...

Merci encore aux généreux donateurs qui ont soutenu le PFT dans cette formidable opération.

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.



UNE PHOTO DE MODE ... AU MUSEE DU RAIL!

Peut-être aurez-vous l'occasion, cet été, de contempler dans les magazines la photo d'une jolie fille posant dans une voiture de chemin de fer, le pied sur la banquette ?

Sans doute n'imaginez-vous pas que le PFT a participé à la réalisation de cette séquence... Commandée par la firme de chaussures *Avance* et réalisée par le studio *Habousha* de Bruxelles, la séance de photos s'est déroulée le vendredi 4 mars dernier au Musée du Rail de St-Ghislain, alors que la température y frisait les zéros degrés...

La scène a été photographiée dans notre bonne vieille voiture-buffet, censée représenter un décor des années trente. Mais, même si le paysage semble défilé par la fenêtre, il n'en est rien. La voiture est bien ancrée à la voie 2 du Musée !

N'est-ce pas là un bel exemple de commercialisation des produits du PFT ?

Après les séances télévisées (Autant Savoir pour la RTBF, plusieurs séquences pour Télé MB, la télévision régionale) et parlées, voici que l'art de la photographie débute à Saint-Ghislain.

Merci aux responsables de ce sympathique studio d'avoir pensé au PFT pour la collaboration.



LE MUSEE DU RAIL

Ici aussi, ça bouge ! La toiture du bâtiment principal - les anciens locaux administratifs - qui causait d'énormes soucis par son étanchéité déficiente, a été renouvelée du 15 au 25 mars (il ne s'agit pas de la partie recouvrant les voies qui elle aussi est en très mauvais état). La verrière, sans utilité, a été démontée; ensuite, des longerons ont été posés sur la structure cellulaire existante et fixés aux poutrelles de la charpente. Le bardage métallique y a ensuite été attaché. Ce travail essentiel va permettre de poursuivre l'aménagement de la grande salle de l'étage, en espace multifonctions suivant les nécessités : buvette, exposition, salle polyvalente, etc. Ces travaux sont financés en partie par les fonds récoltés par le biais de la Fondation Roi Baudouin; n'hésitez pas à apporter votre écot, cet exemple illustre à merveille l'utilisation optimale de l'argent reçu.

Le deuxième chantier concerne l'aménagement du local d'entrée, où seront accueillis les visiteurs. La structure du faux plafond, qui rabaisse la hauteur de la

pièce d'une moitié ! - est terminée. On pourra, dès l'achèvement des travaux, envisager une ouverture plus fréquente du musée, notamment aux groupes et aux amateurs.

Parallèlement à ces travaux, d'autres activités sont menées : les archives sont classées, la restauration de la 9209 se

poursuit, la section "Modélisme" organise le réseau HO qu'elle vient de recevoir de la firme Märklin. C'est aussi à Saint-Ghislain que s'effectue la préparation des engins qui circuleront dès le mois de mai sur la ligne 128 : 4605, 554.18, 4506.

Les activités à Saint-Ghislain vous intéressent ? Contactez Philippe Scholl au +32.(0)477.26.99.79.



Dans le courant du mois de mars, la toiture du bâtiment principal du Musée du Rail a été refaite. Après enlèvement de la verrière, un bardage métallique a été posé sur des longerons fixés aux poutrelles existantes.
PFT, 21 mars 2005.

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. Ceux qui sont venus nous rendre visite à la bourse d'échange du 30 avril ont pu se rendre compte des derniers travaux, qui concernent la réfection de la toiture du bâtiment principal.

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.

LA LIGNE 128

Comme chaque dimanche, des bénévoles du PFT oeuvrent sur cette pittoresque ligne. Dès la fin de la saison 2004, plus de 300 traverses en mauvais état ont été retirées à la main entre Ciney et Halloy, le long de la ligne 162, et remplacées par des nouvelles traverses en béton. Le placement des nouvelles traverses fut réalisé en mars avec l'aide de la société SOGEPLAN. Les week-ends suivants, les bénévoles se sont "attachés" à fixer toutes les traverses dans les plus brefs délais.

Cette opération terminée, l'équipe a pu reprendre le remontage de la voie en direction du tunnel de Durnal.

Bien entendu, comme chaque hiver, les travaux de maintenance générale de la ligne ont du être menés, comme par exemple le peignage des rochers à Sovet, le serrage d'attaches, le remplacement de traverses défectueuses entre Spontin et Dorinne, etc. Parallèlement à tout ces chantiers, une équipe de bûcherons a nettoyé les talus de Dorinne à Purnode pour laisser place à l'avancement de la réfection de la voie. Pour rappel, l'objectif du PFT est de rejoindre Ciney à Yvoir par le rail.



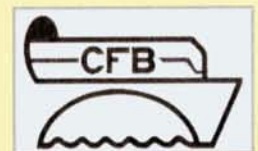
En décembre, des traverses furent remplacées à hauteur de l'ancien aiguillage de Spontin. Les opérations sont grandement facilitées grâce à l'autorail ES 102 et à l'acquisition d'un camion et d'une grue rail-route.

LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

HORAIRES DIENSTREGELING

Regardez selon la couleur du jour de votre visite, les horaires que nous vous proposons
Even kijken naar de kleur van je bezoekdag en dezelfde kleur van de dienstregeling

JUIN - JUNI							JUILLET - JULI							AOÛT - AUGUSTUS							SEPTEMBRE - SEPTEMBER													
lu	ma	me	je	ve	sa	di	lu	ma	me	je	ve	sa	di	lu	ma	me	je	ve	sa	di	lu	ma	me	je	ve	sa	di							
						5							3												7							4		
						12							10												14							11		
						19						16 17	15							20 21							28							18
						26					21	24								28														25
												31																						



Ciney SNCB	14.05	16.05
Braibant	14.12	16.12
Senenne	14.24	16.24
Spontin	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	14.37	16.37
Dorinne-D.	14.45	16.45
Spontin	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne	15.34	17.34
Braibant	15.44	17.44
Ciney SNCB	15.50	17.50

Ciney SNCB	10.05	12.05	14.05	16.05
Halloy*	10.10*	12.10*	14.10*	16.10*
Braibant	10.12	12.12	14.12	16.12
Senenne	10.24	12.24	14.24	16.24
Spontin	10.28/10.30	12.28/12.30	14.28/14.30	16.28/16.30
Dorinne-D.	10.37	12.37	14.37	16.37
Dorinne-D.	10.45	12.45	14.45	16.45
Spontin	10.51/11.30	12.51/13.30	14.51/15.30	16.51/17.30
Senenne	11.34	13.34	15.34	17.34
Braibant	11.44	13.44	15.44	17.44
Halloy*	11.46*	13.46*	15.46*	17.46*
Ciney SNCB	11.50	13.50	15.50	17.50

* Arrêt uniquement le 4 septembre à l'occasion de la brocante de Halloy

7 août 2005 : Brocante de Spontin

Ciney SNCB	8.05	9.05	10.30	12.05	13.30	15.05	16.30	18.05
Braibant	8.12	9.12	10.37	12.12	13.37	15.12	16.37	18.12
Senenne	8.24	9.24	10.49	12.24	13.49	15.24	16.49	18.24
Spontin	8.28	9.30	10.55	12.30	13.55	15.30	16.55	18.30
Dorinne-D.	-	9.37	11.01	12.37	14.01	15.37	17.01	18.37
Dorinne-D.	-	9.45	11.10	12.45	14.10	15.45	17.10	18.45
Spontin	8.30	10.00	11.30	13.00	14.30	16.00	17.30	19.00
Senenne	8.34	10.04	11.34	13.04	14.34	16.04	17.34	19.04
Braibant	8.48	10.18	11.48	13.18	14.48	16.18	17.48	19.18
Ciney SNCB	8.55	10.25	11.55	13.25	14.55	16.25	17.55	19.25

EVENEMENTS - EVENEMENTEN

"Entre Château et Brasserie - Tussen Kasteel en Brouwerij"

Samedi 16 juillet et 20 août 2005

Forfait d'une journée comprenant la balade en train au départ de Ciney, la visite du château féodal de Spontin, un temps de repos pour se restaurer au village et la découverte de la Brasserie du Bocq à Purnode avec dégustation.

Départ de Ciney 10H00, retour vers 17H00 - Prix : € 22 /personne (enfants -12 ans : € 12)

Inscription dès que possible (le nombre de places est limité) et au plus tard une semaine avant le voyage.
Vous pouvez obtenir d'autres renseignements et vous inscrire via Internet : www.pfttsp.be/cfbocq

LE PFT EN CHINE !



Le réseau chinois est pratiquement le dernier où des locomotives à vapeur circulent encore en service régulier, non seulement sur le réseau national, mais aussi sur différents réseaux industriels : le charbon, omniprésent dans certaines régions, y représente une source énergétique économiquement intéressante. Pour montrer une image plus moderne au moment des jeux olympiques de 2008, les dirigeants politiques ont décidé de supprimer la traction vapeur avant cette échéance. Il était donc urgent de se rendre en Chine!

Notre ami, Dave Habraken avait déjà eu l'occasion de s'y rendre plusieurs fois (voir ses reportages dans les *EL 61* et *63* à *66*) et il y a visité les plus belles lignes, dont celle du JingPeng, et plusieurs usines et réseaux industriels. Son enthousiasme l'a poussé à organiser un voyage spécial pour le compte du PFT. Malgré que le voyage tombait en plein dans les fêtes de fin d'année et que les conditions du voyage allaient s'avérer particulièrement difficile, 14 amateurs se sont donné rendez-vous. Cette extraordinaire aventure débuta le 25 décembre 2005 par un transfert en *Thalys* entre Bruxelles-Midi et l'Aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, en correspondance avec le vol Air-France AF128 à destination de Pékin. Après une courte nuit en avion due au décalage horaire, le groupe a été accueilli le lendemain matin vers 08.30 à Pékin par l'extraordinaire guide Tina, que tous les amateurs occidentaux connaissent, et qui est certainement la plus grande spécialiste d'organisation de voyages pour amateurs ferroviaires.

Le séjour a commencé par une visite du musée des chemins de fer, où se trouvait notamment une locomotive fabriquée en Belgique. Ensuite, le groupe s'est rendu à la petite gare de Beijing (Pékin) Bey, pour y visiter le petit dépôt et prendre quelques photos dans la gare non électrifiée. Ce fut l'occasion de



PHOTO 67-05 Le premier contact avec le réseau chinois fut la visite à la gare de Beijing (Pékin) Bey. On a pu y admirer la splendide DF4-6283 ornée d'un superbe emblème de propagande communiste.
Alain DEFECHEREUX.

PHOTO PAGE PRECEDENTE PHOTO 67-04 JingPeng sous toute sa splendeur : par un froid intense, proche des -40°C, un lourd train de charbon gravit au pas d'homme la rampe sud du col. Un spectacle intensément inoubliable... Dans ce froid extrême, la batterie de l'appareil photo, chargée au maximum, a tenu 15 secondes !
Shangdian, 30 décembre 2004.
Jean-Luc VANDERHAELEN.

découvrir les premières DF4, dont certaines sont décorées de gros emblèmes de propagande politique. A la tombée de la nuit, après une courte visite de l'entrée de la Cité Interdite, et avant le repas dans un restaurant typique, chacun pouvait goûter, en apéritif, des spécialités culinaires locales. Notre rédacteur en chef a apprécié les scorpions frits, les sauterelles grillées et les cafards confis, mais il a hésité à avaler une grosse mygale poilue que les cuis-tots lui proposaient !

Ensuite, les participants se sont rendus à la gare. Après un contrôle des bagages au scanner (comme dans toutes les grandes gares) et une attente dans une salle " V.I.P. ", les participants ont franchi le nouveau point de contrôle pour se rendre sur les

quais et embarquer dans le train de nuit vers Shengyan. Tous ont profité de la nuit dans une voiture-lits " molle " pour récupérer des fatigues de cette première journée. Il s'agit de voitures à compartiments de 4 lits au confort remarquable, surveillées par des accompagnatrices dévouées qui cherchent à donner le plus de satisfaction aux voyageurs. A cette occasion, on a pu apprécier la qualité réellement exceptionnelle de la voie chinoise.

Le lendemain matin, avant les premières lumières du jour, le débarquement du train fut particulièrement rude vu la température en-dessous de -15° C. Heureusement, un autocar bien chauffé et un petit déjeuner improvisé attendaient le groupe qui fut ensuite amené à l'usine sidérurgique de Benxi. L'enceinte de cette usine comprend une véritable ville, avec des maisons d'habitations, des commerces et, évidemment, les installations industrielles. Les fumées dégagées par les énormes et nombreuses cheminées du complexe et le gel intense y provoquent un effet climatique inattendu : de la neige! En effet, malgré que le ciel était parfaitement dégagé, c'est sous des flocons abondants que nous découvrons nos premières SY, soit à la tête des trains qui circulent dans toute l'usine, soit au petit dépôt où elles peuvent se ravitailler en eau et en charbon.

PHOTO 67-64 Le 28 décembre 2004, une rame vide tractée par la superbe JS 8250 arrive au charbonnage de Xizhan.
Michel HANSENS.



Le décor est impressionnant et irréel : les locomotives à vapeur sortent d'un brouillard artificiel très dense, et leur fumée rejoint immédiatement toute celle qui nous entoure, le tout recouvert de 20 cm de neige ! En fin de matinée, ce phénomène cessa, le soleil pu s'imposer, et toutes les installations sont devenues visibles : l'aciérie, la cokerie et bien sûr les hauts fourneaux, dont un tout nouveau et gigantesque dont sa mise en service ne doit dater que de quelques mois. Derrière celui-ci, sept nouveaux hauts fourneaux sont en cours de construction ! L'incroyable croissance économique de la Chine ne fait ici aucun doute... Une visite à la formation d'entrée a permis de découvrir quelques locomotives Diesel et des locomotives électriques à capots, construites par la *Lew Henningsdorf*, en ancienne DDR (l'ex-république démocratique allemande).

Comme chaque soir, le groupe a pu reprendre des forces dans un restaurant typique, autour de deux tables rondes munies de plateaux tournants. Sept ou huit plats sont présentés successivement, et chacun essaye de se débrouiller avec ses baguettes pour prendre ce qui lui plaît; heureusement, le riz est servi dans un bol séparé... A la gare, le train doit amener le groupe à Chifeng, mais, à la suite d'un défaut de communication, il n'y a pas de place dans les voitures " molles " pour tout le monde; certains doivent voyager dans les voitures lits " dures ", qui ont 6 couchettes par compartiment, donnant directement accès sur le couloir : il n'y a pas de porte, et ceux qui n'ont pas pris de boules " quiez " peuvent entendre pendant toute la nuit la conversation des Chinois, ou leurs différentes éruptions!

Au petit matin, un nouvel autocar, conduit par notre camarade Lee Action, qui accompagnera le groupe pendant 5 jours, nous amène d'abord dans la région minière de Yuanbaoshan. En gare et au petit dépôt adjacent, se trouvent plusieurs JS qui se laissent photographier dès les premières lueurs de l'aube. Lorsqu'elles sont toutes parties, il faut essayer de les retrouver en ligne et de photographier le panache qu'elles peuvent dégager à une température qui est déjà descendue sous les -15°. Les horaires sont irréguliers et l'attente est parfois longue, mais le résultat répond à l'attente de tous. En fin de journée, certains se détachent du groupe pour s'installer le long de la ligne régulière et y photographier des DF4 vertes, bleues ou rouge et crème.

Au crépuscule, Lee Action amène le petit groupe reconstitué à Reshui, dans

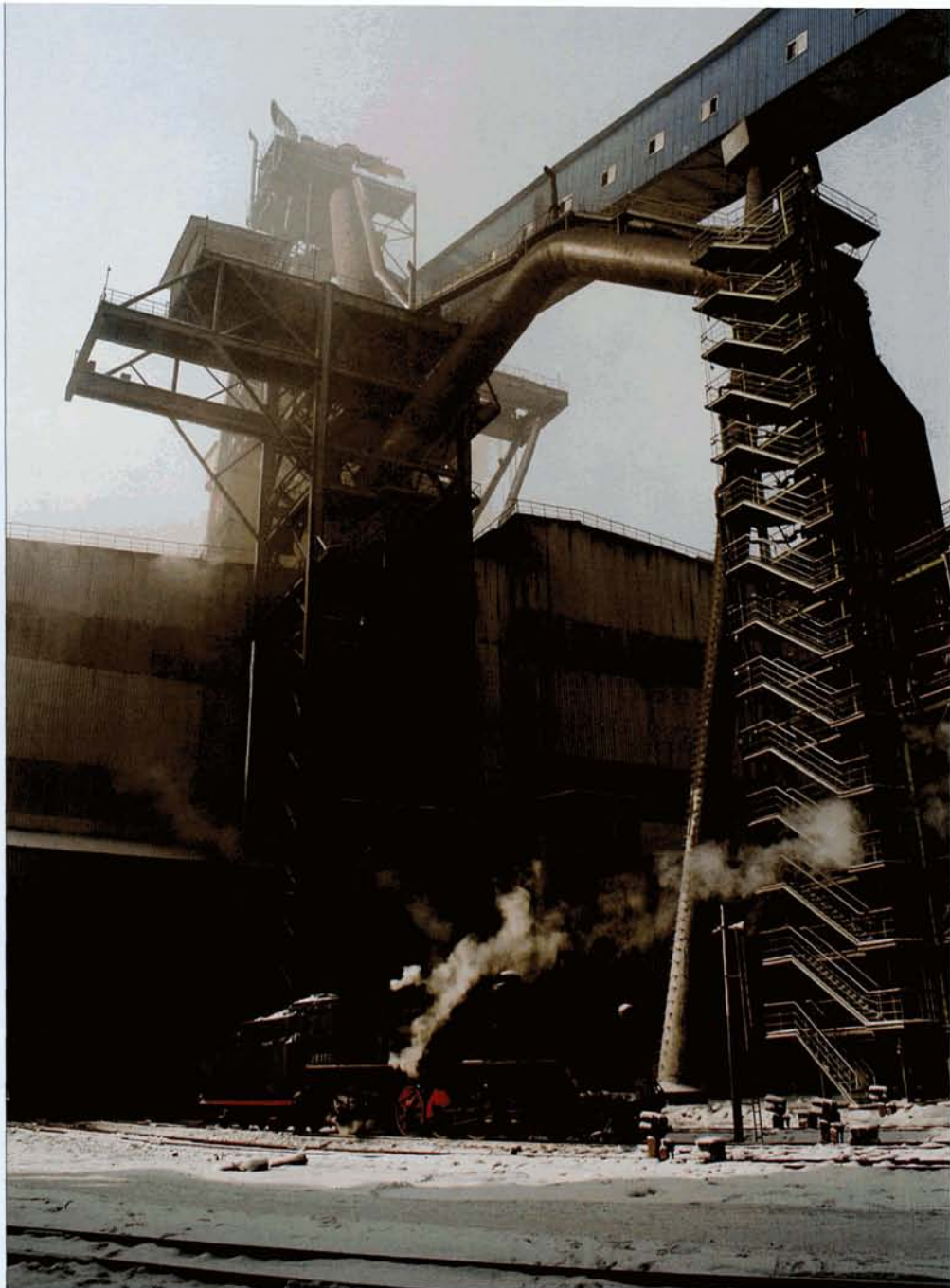


PHOTO 67-06 La SY 733 devant le tout nouveau et gigantesque haut fourneau mis en service il a quelques semaines à peine. La machine attend la fin du remplissage des poches de fonte. Sept autres hauts fourneaux sont en construction. Dave HABRAKEN.

le région de JingPeng, où 3 journées complètes sont prévues. Le col de Jing-Peng est situé sur le parcours de la ligne du Ji-Tong, construite en 1995 pour désenclaver la Mongolie intérieure. Jusqu'au mois d'octobre 2004, le trafic y était assuré uniquement en traction vapeur. Les premières locomotives Diesel DF4 y sont apparues à ce moment, et, maintenant, elles assurent tous les services de JingPeng à Daban. Il était donc urgent d'y rester quelques jours.

Le profil de la ligne est très difficile et la température avoisinait les -30°! Cette région était le paradis de majestueuses QJ, et le spectacle éblouissant qu'elles offraient faisait vite oublier les conditions climatiques difficiles. En raison de la forte déclivité, les trains y circulent lentement, et il était facile de les rattraper

per pour les photographier à plusieurs endroits différents. En se plaçant sur un sommet de la montagne, il y a même moyen de voir le train à l'horizon, et de le suivre des yeux pendant environ 1 heure 30 !

Dave et Tina se renseignaient tous les matins pour connaître l'horaire des trains et le type de traction, et chaque train était suivi et photographié aux plus beaux endroits de la ligne. Ces trois jours resteront gravés dans les mémoires de ceux qui, cagoulés et emmitoufflés dans un équipement polaire, ont voulu admirer les gigantesques panaches. Comme dans un réseau miniature, les trains franchissaient les villages, les gares, les viaducs, les tunnels

A suivre...



PHOTO 67-07 *Le 30 décembre 2004, un train de marchandises puissamment remorqué par les QJ 7040 et 7038 vient de traverser la gare de Liudigou et arrive lentement au sommet du col de JingPeng. Un spectacle inoubliable...*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 67-08 *Le même jour, une rame de tombereaux vides tractée par la QJ 7030 emprunte la boucle hélicoïdale de SanDi, sur la rampe nord du JingPeng.*
Yves STEENEBRUGGEN.





PHOTO 67-09 La QJ 7040 en tête d'une longue rame de charbon vide, gravit mètre par mètre la rampe nord. Le train vient de franchir la seconde boucle hélicoïdale et s'approche de la gare de Liudigou, 29 décembre 2004. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 67-10 Après une montée de plus de 30 kilomètres, une rame de charbon vide tractée par la QJ 7030 vient de traverser le tunnel de Shangdian et aborde la gare du même nom. Ce tunnel est situé au sommet du col de JingPeng. Après celui-ci, la ligne descend jusqu'à JingPeng. Sur le versant sud du col, la neige est beaucoup plus présente. Alain DEFECHEREUX, 31 décembre 2004.



LES 73 DE LA PREMIERE TRANCHE



La réforme des locomotives de manoeuvres de la série 73 de la première tranche (7301 à 7335) s'est achevée le 12 décembre 2004, avec la mise hors exploitation des 7303 à 7305, 7309, 7317, 7320, 7322 à 7327 et 7331. Voici un aperçu de leur carrière.

L'origine de cette sous-série remonte au début des années soixante, lorsque la SNCB décida de commander massivement des nouvelles locomotives de manoeuvres dans le but de supprimer définitivement les dernières machines à vapeur, principalement les types 53 et 81.

Forte de l'expérience acquise avec les premières séries d'engins de manoeuvres - les types 250-251, 252, 253, 260 et 261 (les futures séries 84, 85, 83, 80 et 81) - la SNCB établit un cahier de charges pour deux séries de locomotives se distinguant par la puissance. Elles devaient avoir un maximum d'éléments en commun. La caisse et le châssis furent dérivés de ceux appliqués sur les trois prototypes du type 261 (futures 8101 à 8103).

Ci-dessus - PHOTO 67-11

Le 17 décembre 1977, les 7335 et 7317 manoeuvrent devant l'atelier d'Haine-Saint-Pierre. La première machine est toujours pourvue de sa livrée d'origine, mais a été équipée des doubles phares rouge-blanc. Yves STEENEBRUGGEN.

Ci-contre, la 273.011, future 7311, à Châtelet, en novembre 1967.

Daniel THIELEMANS.

Les 35 premières locomotives, équipées d'un moteur Diesel Cockerill type T695A à 6 cylindres de 550 kW, furent numérotées dans le type 273 : 273.001 à 035; les 55 suivantes, pourvues d'un moteur Anglo-Belgian-Compagny (ABC) type 6 DXS à 6 cylindres de 480

kW, furent numérotées 262.001 à 055, futures 8201 à 8255.

Les deux séries étaient équipées d'une transmission hydraulique Voith type L217 U, construite sous licence par Cockerill. Extérieurement, les deux séries étaient absolument identiques.





Toujours à Châtelet en novembre 1977, passage de la 273.008 (future 7308) en version d'origine.

Daniel THIELEMANS.

Leur assemblage fut partagé entre deux constructeurs : *La Brugeoise et Nivelles* (BN) à Nivelles pour les 273.001 à 025 et 262.041 à 045, et *Les Ateliers Belges Réunis* (ABR) à Familleureux pour les 273.026 à 035 et 262.001 à 040 et 046 à 055.

Les 273.001 à 035, futures 7301 à 7335, qui nous intéressent, furent toutes affectées d'origine à l'atelier de Monceau. Leur puissance plus élevée était bien nécessaire pour assurer les services sur les nombreuses lignes industrielles de la région, comportant souvent de sévères rampes.

La 273.001 fut réceptionnée le 8 octobre 1965, tandis que la dernière unité, la 273.035, y arriva le 7 février 1967.

Juste avant la livraison des 273, le dépôt de Monceau comptait encore à son effectif 10 locomotives à vapeur du type 53, et 23 du type 81. Huit mois plus tard, le 22 mai 1966, il ne subsistait plus que 7 types 53 et 3 types 81, alors que le nombre de 273 s'élevait à 25. Il s'agissait des 273.001 à 025 construites

par la BN.

Les dix suivantes, construites par ABR, ne furent livrées qu'à partir du 6 décembre 1966 avec la fourniture de la 273.026, pour s'achever le 7 février 1967 avec la 273.035. Le parc vapeur, qui comptait encore 8 unités au 3 octobre 1966, fut liquidé au rythme de la livraison des nouvelles venues, marquant ainsi la fin de la traction à vapeur à Monceau.

Les 273 furent directement affectées aux services lourds, comme la manœuvre des trains de minerais, les nombreuses dessertes locales et la pousse sur les buttes de triage de Monceau et de Châtelet, tandis que les machines des types 253 (future série 83) et 262 (future série 82), ces dernières livrées à la SNCB simultanément aux 273, se virent confier des tâches plus faciles.

Le 30 avril 1977, la 7333, toujours habillée de sa robe d'origine, manoeuvre la chaudière mobile A621/197 (ex. 29.040) dans les emprises de l'atelier de Monceau.
Jean-Claude GIRARD.





*La 7335, détachée au dépôt d'Haine-Saint-Pierre, en janvier 1977. Elle fut la dernière 73 à avoir conservé sa décoration d'origine. Elle ressortira dans la nouvelle décoration verte à Z jaune en novembre 1980.
Stefan DENAYRE.*

Le rayon d'action des 273 était très étendu : on les trouvait dans toute la région industrielle de Charleroi, rayonnant même jusqu'à Baulers, Tamines, Ronet, Ottignies, Sombreffe, Walcourt, Mariembourg, Piéton, Manage, Bascoup, Haine-St. Pierre, Erquelinnes. Durant toute leur carrière, elles sont restées attachées au dépôt de Monceau, à l'exception de six machines mutées en fin de vie à Merelbeke (voir plus loin).

Lors de l'application de la nouvelle numérotation à quatre chiffres, le 1er janvier 1971, la série fut rebaptisée 7301 à 7335.

Une seconde tranche de 73 fut livrée à la SNCB à partir de 1973 (7336 à 7375). Les premières furent affectées à Monceau, en remplacement de machines de la série 82, lesquelles déménagèrent à Kinkempois. Ces nouvelles venues étaient intégrées dans

les roulements des 7301 à 7335. En 1976, le parc de manoeuvres de Monceau comprenait 50 locomotives de la série 73 et les 25 de la série 83, soit un total de 75 machines.

A partir de la fin de 1976, plusieurs 73 furent détachées à l'atelier d'Haine-Saint-Pierre en remplacement de locomotives de la série 84. En 1979, sept 73 étaient nécessaires pour assurer le roulement d'Haine-Saint-Pierre.

PHOTO-THEME 66 *Le 19 avril 1978, la 7330 assurait la remorque d'un train pour le personnel de l'Atelier Central de Luttre. Ce parcours, composé d'une seule voiture du type L, circulait entre la gare de Luttre et l'Atelier Central distant d'un bon kilomètre.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



PHOTO-THEME 66 →

Les premières 73 ayant subi une révision générale reçurent la nouvelle décoration verte à Z jaune, mais conservèrent leurs simples phares blancs d'origine. Ici, la 7308 à l'annexe de traction de Châtelineau, le 15 mai 1976.

Yves STEENEBRUGGEN.



PHOTO-THEME 66 ↓

La 7312 photographiée à Châtelineau le 12 juin 1980.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.

A la fin de 1985, avec le déclin industriel, Monceau perdit toutes ses 73 de la seconde tranche, si bien que son parc tomba à 60 unités : les 7301 à 7335 et les 8301 à 8325.

Au début des années 1990, la SNCB entreprit la réforme des machines de la série 83. En compensation, Monceau se vit attribuer dès 1994 les 7343 à 7349 et 7360 à 7369 en provenance respectivement de Kinkempois et de Merelbeke.

Au début des années nonante, la SNCB ne disposait plus de pièces de

rechanges pour le moteur Diesel Cockerill T695 A à 6 cylindres. Outre les 7301 à 7335, ce moteur équipait d'origine les locomotives des séries 60 et 61, mais avec 8 cylindres. Après la réforme de ces dernières en 1988, tous les moteurs et pièces de rechange furent progressivement supprimés, si bien que des problèmes de pièces commençaient à se poser sur les moteurs des 7301 à 7335. Ainsi, les moteurs des 7317 et 7320, victimes de fissures dans leur bâti, ne purent être réparés, si bien que ces machines reçurent un nouveau moteur Cockerill du type 6T240CO de 550 kW. Ce mo-

teur équipe d'ailleurs d'origine toutes les 73 de la deuxième et de la troisième tranche (7336 à 7375 et 7376 à 7395). Ainsi rééquipées, les deux machines ressortirent de l'Atelier Central de Salzinnes respectivement le 16 décembre 1993 et le 28 novembre 1995.

La poursuite du déclin de l'industrie et les rationalisations du réseau, réduisit encore le nombre d'engins nécessaires. En 1997, Monceau ne disposait plus que de 44 locomotives, toutes de la série 73, parmi lesquelles toutes celles de la première tranche.



Cet effectif restera inchangé jusqu'en 2001, où six 73 de la première tranche furent mutées à Merelbeke : le 01-04-2001, la 7307; le 01-07-2001, les 7301, 7302, 7317 et 7320; le 01-03-2003, la 7311, ramenant l'effectif à 32. Entre-temps, les activités de Monceau avaient été transférées en 2000, dans le nouvel atelier de Charleroi-Sud.

En outre, Charleroi-Sud avait repris les services de Saint-Ghislain, si bien que le champ d'action des 73 s'étendit dans toute la région jusqu'à Mons, Ath, Clabecq et La Louvière.

Le 14 décembre 2003, les 7301, 7317 et 7320 quittèrent Merelbeke pour rejoindre leur région d'origine.

L'amortissement de la série débuta le 1er mars 2003, avec la mise hors exploitation des 7307 et 7334, accidentées. Par la suite, les machines subissant des avaries graves ou des dégâts suite à des accidents furent irrémédiablement radiées :

- le 1er août 2003, les 7315 (avarie moteur Diesel) et 7319 + 7329 (collision);
- le 1er octobre 2003 : les 7302 et 7312 (avarie moteur Diesel);
- le 1er novembre 2003 : la 7308 (avarie moteur Diesel);
- le 14 décembre 2003 : les 7306 + 7316 + 7321 + 7328 (usure moteur Diesel), 7310 + 7332 (usure moteur



Sur l'ancienne ligne 109 (Mons) - Thuin - Strée - (Chimay), un train remorqué par la 7322 vient de quitter la gare de Thuillies en tête d'une longue rame de wagons fermés. Cette section fut mise hors service le 2 janvier 1984. Claude VANDECASTEELE, 25 octobre 1978.

- Diesel et transmission), 7311 + 7313 + 7318 + 7333 + 7335 (transmission à remplacer), 7314 (avarie transmission);
- le 31 décembre 2003 : la 7301 (avarie à la suspension);
- le 1er mai 2004 : la 7330 (cassure vilebrequin du moteur Diesel).

La réforme des 73 de la première tranche s'acheva le 12 décembre 2004, avec l'arrêt en bloc des machines subsistantes : les 7303, 7304, 7305,

7309, 7317, 7320, 7322, 7323, 7324, 7325, 7326, 7327 et 7331, toutes de l'atelier de Charleroi-Sud.

Parallèlement, pour compenser ces radiations, l'atelier de Charleroi-Sud se vit attribuer des nouvelles locomotives de la série 77/78, ainsi que des 73 de la seconde tranche.

Une locomotive est d'ores et déjà sauvée : la 7309 acquise en février 2005 par le "Train 1900" du Fond-de-Gras (L).

PHOTO 67-12 Le 28 mai 1977, à Montignies-sur-Sambre sur la défunte ligne 140A Châtelet - Lodelinsart, un lourd train de minerais est manoeuvré vers le raccordement du Roctiau par les 7309 et 7310, plus une troisième machine en queue de la rame. Y. STEENEBRUGGEN.



