

EN LIGNES



REVUE BIMESTRIELLE
N° 68 - août 2005 - € 8,50
SUISSE : 13,70 CHF

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

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisine en Spoorpatrimonium

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

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
					3							7								4
					10							14								11
				16	17		15				20	21								18
		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

"Entre Château et Brasserie" "Tussen Kasteel en Brouwerij"

Samedi 16 juillet et 20 août 2005

Forfait d'un 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.

Départ de Ciney 10H00, retour peu avant 17H00
Prix: € 22 /personne (enfants -12ans : € 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.pftsp.be/cfbocq

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

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.

A VENDRE ou a ceder, plus de 1100 revues "la vie du rail", de 1969 à 1994, contacter Jacques Campens :
<jack@anywayb.com> ou ☎ 02/215 03 33 (heures de bureaux).

A VENDRE : numéros 1 à 90 de la revue française "Voies ferrées". Prix: € 80.
☎ +32(0)477.69.44.16

A VENDRE : rouleaux de films des bus SNCV 5210 et 5211, comprenant 86 destinations! Egalement un rouleau d'un bus urbain de Leuven avec 15 destinations. Prix à convenir avec Paul Detige. ☎ 010.86.13.91 le soir ou FAX 010.86.01.59.

PFT-agenda

- **Samedi 6 août** : voyage PFT vers Longwy en France.
- **Samedi 10 et dimanche 11 septembre** : Journées du Patrimoine; ouverture du Musée du Rail de Saint-Ghislain.
- **Samedi 8 et dimanche 9 octobre** : le PFT sera présent à l'EURO MODEL BOUW'05 à Genk organisé par le Hoelseltse TreinClub.
- **Samedi 10 décembre** : bourse d'échange de maquettes et modèles réduits au Musée du Rail de Saint-Ghislain. Shop PFT, buvette et petite restauration.

A VENDRE : centrale digitale (continu) de la marque Digital Plus by Lenz. Info : Lucien Claus ☎ + 32 (0)9 282 35 58.

Editorial

A l'heure où vous lirez ces lignes, un des grands projets du PFT devrait être réalisé : la 64.169, une locomotive à vapeur de type P8 achetée en Roumanie à l'état d'épave, aura foulé les rails belges ! Il va sans dire qu'un rêve de cette ampleur ne peut se concrétiser seul ; c'est grâce au soutien financier de vous tous qui lisez cette revue, et de ceux qui ont contribué plus largement en achetant des "parts", que cette action a pu être menée à terme. Cette pièce unique trouvera évidemment une place de choix dans la collection de matériel préservé par le PFT, et c'est avec impatience que l'on attend sa mise en tête de trains spéciaux.

Bonne lecture !

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)

Felipe ARANDA, Kristof AVONDS, Emile BECKER, Armand BEERLANDT, William BOECKX, Jean-Luc BOITTE, Marco CACOZZA, Henri CHAUVEHEID, Roger CRIKELAIRE, Alphons DE GREEUW, François DELHAYE, Simon DE RIDDER, Hubert DESCHAPPER, Michel DE ESCH, Philippe GOUSSET, Dave HABRAKEN, Michel HANSSENS, Serge HOOGSTEYN, Hans JOOSEN, Laurent JOSEPH, Lars LAENEN, Gilbert LAURENT, Bruno MALFAIT, Daniel MOENS, Koen MONTE, Charles OCSINBERG, Eric PAULUS, Serge PLETGEN, Geoffroy QUI- NET, Steve ROD, Christian RUQUOY, Yannick SCHEPERS, Philippe SCHOLL, la SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, 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
✉ inform@pfttsp.be
Internet : www.pfttsp.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 68 - AOUT 2005



COUVERTURE AVANT :

PHOTO 68-76 :

La société Wust de Malmedy a été mandatée par la firme Galère pour construire les ouvrages de remplacement du viaduc de la Galope ligne 24).

Pour ce faire, le tronçon Trois-Ponts - Malmedy a été réactive. Le 25 mai, la 5504 stationne à Malmedy après avoir apporté les wagons destinés au chargement.

Pierre HERBIET.



COUVERTURE ARRIERE

Le 26 avril, la société italienne ATC a reçu sa première automotrice ex. SNCB entièrement reconstruite (077, 083, 095 ou 107). Numérotée 201 + 202, elle sera mise en service sur la ligne Bologna - Vignola dès l'automne prochain. Voici donc encore une version de plus pour nos anciennes automotrices des type 54-55 et 56 expatriées en Italie. Casa- leccio, 28 avril 2005.
Marco CACOZZA.

S O M M A I R E

PFT-Service - Editorial 2

Nouvelles du PFT 4

Le voyage PFT en Chine 8

Les voitures type K4 12

Wagon tombereau E 1214B 19

Actualité étrangère 20

Actualité belge 28

Statistiques 28

Locomotives électriques 28

Locomotives Diesel 31

Automotrices - autorails 35

Voitures - wagons 38

Infrastructure 40

Actualité diverse 44

Sociétés privées 46

Radiations 51

Déclin et renouveau des 91 54

Hier - aujourd'hui 63

Il y a... 64

PFT-Boutique 66

NOUVELLES DU PFT



PHOTO 68-01 Le clou de notre voyage du 2 avril fut certainement le parallèle organisé devant la petite remise de Terneuzen. De droite à gauche : la 204 399-0 de Railion Nederland, la 6244 et la 6256. Photo PFT, 2 avril 2005.

VOYAGES

2 avril 2005 : adieu aux 62 vertes

8h15, Bruxelles-Midi, le 2 avril. En tête du train de cinq voitures M2, déjà radiées mais autorisées à circuler une dernière fois pour leur adieu, les 6256 et 6244 en livrée verte, utilisées aujourd'hui par TUC-RAIL sur les chantiers TGV. La 6244 a la particularité d'avoir été, en 1989, repeinte en vert une première fois par le PFT. A la suite de cette initiative, elle avait même conservé cette robe lors de son passage en grande révision à Salzinnes... Les deux locomotives ont été préparées pour ce voyage; leur état de présentation n'aurait pas permis un adieu digne de ce nom... Pendant trois jours, les bénévoles les ont donc chouchoutées : remise en peinture des faces avant, retouches diverses, enduit au produit lustrant, de telle sorte que l'on pouvait penser qu'elles sortaient de révision !

Après un arrêt à Merelbeke, le train s'est dirigé vers Zelzate en empruntant la nouvelle ligne 55, rectifiée entre Wondelgem et Ertvelde. Quelques arrêts-photos avant la frontière, et c'est la découverte du réseau de Flandre Zélandaise, long d'une vingtaine de kilomètres mais superbement équipé. Les trois

antennes de ce réseau, vers Axelse Op-sassing, Dow Chemical et Terneuzen ont été explorées. En général, il s'agit de lignes à voie unique, équipées de rails de 50 kg sur traverses béton, qui desservent de nombreuses usines et raccordements. Le pays étant plat, les arrêts-photos se sont déroulés sans problème, dans le calme et la bonne humeur. La journée s'est terminée à Terneuzen, avec un parallèle devant la petite remise, des deux 62 et d'une locomotive Railion.

Ce voyage avait été préparé de main de maître par les animateurs du PFT; la collaboration efficace des responsables de Railion et des équipes de conduite de la SNCB en font certainement un des meilleurs du PFT, d'autant que la météo favorable était de la partie. Une fois encore, le PFT a pu prouver qu'il maîtrisait parfaitement ce genre d'organisation, qui recueille d'ailleurs un public de plus en plus nombreux, mais bien discipliné. Merci à tous les intervenants, qu'ils soient organisateurs ou participants.

PHOTO 68-02 Le 14 mai, la 5941 était la vedette d'un voyage spécial qui a mené les participants dans le noeud de Piéton et sur la ligne 132. En tête des incontournables AK, la 5941 sort la tête du tunnel de Jamioux. Photo : PFT.



14 mai 2005 : voyage avec la 5941

La 5941 avait été choisie pour parcourir l'étoile de Piéton (vers Bascoup, Fontaine-l'Evêque et le raccordement Durieux) et la ligne 132 jusque Mariembourg, en tête d'une rame composée de quatre voiture K et de la voiture-buffet du PFT. Suite à une avarie constatée deux jours plus tôt, les organisateurs avaient jugé préférable de lui adjoindre la 6315 de TUC-RAIL, basée à Schaerbeek. Le convoi s'est d'abord dirigé vers Bascoup (ancienne ligne 113 Manage - Piéton) avant de se diriger vers Fontaine-l'Evêque. La première surprise a été de parcourir le raccordement "Fontainunion", non prévu au programme. Ensuite, les participants purent découvrir le raccordement Durieux, qui fournit des pièces d'appareils de voies. Il est situé sur l'ancienne ligne Piéton - Leval, qui desservait aussi les cokeries d'Anderlues. La 6315 fut décrochée et put être "mitraillée" sur fond de châssis à molettes des charbonnages d'Anderlues. Après un parcours jonché de nombreux arrêts-photos sur la ligne 132, la dernière surprise attendait les amateurs à Mariembourg : la 5941 s'est rendue à la rotonde du CFV3V pour être immortalisée au milieu des autorails 4608 et 4610. Malheureusement, le soleil du matin avait laissé la place à la pluie...

LE MUSEE DU RAIL

Vous êtes intéressés à participer aux travaux de restauration de matériel et d'embellissement du Musée du Rail à Saint-Ghislain ? Contactez Philippe Scholl au +32(0)477.26.99.79.

LA LIGNE 128

Les deux premières circulations sur la ligne 128 ont été organisées pour des groupements d'amateurs qui désiraient sortir des sentiers battus. Depuis le "conventionnement" de la ligne, des voyages spéciaux peuvent facilement être mis en route, à un prix plus qu'abordable. Vous avez des connaissances susceptibles d'être intéressées par une circulation sur la ligne 128 ? Prenez contact avec Alain Defechereux au +32(0)477/98.91.23. La photo ci-contre prouve l'acharnement des animateurs de la "ligne du Bocq" à poursuivre vers Yvoir. Encouragez-les en leur rendant visite cet été.



Les travaux de repose de la voie au-delà de Dorinne-Durnal se sont poursuivis tout au long du premier semestre de l'année. Désormais, la voie est reposée au-delà du tunnel se trouvant à 500 mètres de la gare de Dorinne-Durnal. La vue, prise le 17 avril depuis le dessus du tunnel, montre les travaux en direction de Dorinne. Photo PFT.

PHOTO 68-75 *Durant 4 jours, du 21 au 24 avril, le 4506 a parcouru le réseau belge pour le compte de l'association allemande DGEG. Le 21 avril, il longeait les rives de la Meuse, sur la ligne industrielle 285 dans le zoning industriel d'Engis. Photo PFT.*



LA P8 ARRIVE !



PHOTO 68-70 La future 64.169 effectue ses premiers tours de roues en chauffe; le tender est toujours en cours de restauration et n'est pas accouplé à la machine.
Photo PFT, 11 mai 2005.

Entamé voici près de trois ans et demi, le projet "P8" est en train de se concrétiser. Le retour de la locomotive, s'il n'est pas effectif au moment où vous lirez ces lignes, est bien annoncé.

A la fin des années '80, le PFT, soucieux d'enrichir sa collection de matériel ferroviaire, se met en quête d'une locomotive à vapeur susceptible d'avoir roulé en Belgique et non reprise dans un des sept types conservés par la SNCB. Les recherches s'orientèrent vers les pays d'Europe de l'Est, où la vapeur était encore bien vivante. Le choix s'est finalement porté sur la locomotive polonaise Ty2-3554, devenue par la suite 26.101, qui arpente les rails belges depuis plus de 10 ans.

Les nombreuses démarches entreprises pour l'acquisition de cette première locomotive à vapeur ont permis d'en découvrir d'autres... et, dans le courant de

l'année 2000, le PFT choisissait une locomotive roumaine, de type P8 : la 230.084. Cet engin, à l'état d'épave, garé depuis 20 ans et dépouillé de tous ses éléments fonctionnels, possédait encore une chaudière et un train de roues en bon état. Le PFT décida alors de l'acquérir et le faire restaurer en

Roumanie où, à l'époque les taux horaires de la main d'oeuvre étaient encore fort attractifs... L'achat de la locomotive se concrétisa matériellement le 3 février 2001, par le paiement de la facture d'achat de 23.000 dollars américains ! Un montant de € 30.000 était prévu pour les travaux de restauration.



L'équipe de Roumains qui a procédé à la restauration de la locomotive et les responsables du PFT se rencontrent sur le tablier de la future 64.169...

Photo PFT, 11 mai 2005.

L'état du tender le 11 mai 2005. Il a retrouvé son compartiment à charbon, qui avait été modifié par l'adjonction d'une cuve pour la chauffe au mazout.

Photo PFT, 11 mai 2005.

A ces montants, il a fallu ajouter l'acquisition d'une deuxième machine pour y puiser les pièces manquantes, le transport, les contrôles ... et les déplacements sur place. Pour financer le projet, le PFT souscrivit un prêt de cinq ans et fait appel aux donateurs. Ces derniers - 65 actuellement à avoir "acheté" des parts de € 250 - ont permis de soulager grandement la trésorerie du PFT; ils ne seront jamais assez remerciés de leur geste.

Après trois ans de travaux menés à Cluj-Napoca, la locomotive, qui a subi en Roumanie les essais imposés par la SNCB et les règlements belges, porte aujourd'hui les couleurs que portaient en Belgique les locomotives du type 64. C'est avec impatience que l'on attend sa mise en tête de trains spéciaux, en 2006. Les caractéristiques principales de la 64.169 sont :

- année de construction : 1921 ;
- constructeur : Schwartzkopf à Berlin ;
- distribution : Walschaerts ;
- poids en ordre de marche : 125 t ;
- puissance : 1400 CV.

Le 11 mai 2005, la 64.169 en chauffe pose devant l'atelier où elle a été restaurée.

Photo PFT.



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, 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.



LE PFT EN CHINE



PHOTO 68-03 En gare de Lingdong, le 2 janvier 2005, deux trains de marchandises remorqués chacun par deux QJ attendent le départ vers Daban et le col de JingPeng. A gauche, un autre train en provenance de Daban, lui aussi tracté par deux QJ, entre en gare. Photo PFT.

Après trois jours, le groupe est reparti pour la ville de Daban, où, une visite nocturne était prévue pour le réveillon de la Saint-Sylvestre. Mais la fatigue persistante a poussé tous les membres du groupe à se coucher tôt. Vers 7 heures du matin, au petit déjeuner, chacun a pensé aux douze coups de minuit qui résonnaient dans tous les clochers de Belgique, et aux sms à envoyer vers l'Europe si lointaine. Cette fois, tous les participants ont visité le dépôt où les QJ grouillaient dans toutes les directions. Quelques DF4 restaient cependant à l'affût, prêtes à prendre la relève.

La journée a été consacrée à la poursuite des trains sur la section allant de Daban à Lindong, exploitée uniquement en traction vapeur. La montagne a laissé

la place à un paysage désertique beaucoup plus plat, mais qui offre malgré tout de nombreux endroits photogéniques. En simple ou en double traction, les QJ sont facilement repérables de loin, avec leur gigantesque panache de fumée, et il n'est pas difficile de les traquer.

A Lindong, le groupe s'est laissé aller et a fêté la nouvelle année au cours d'une "saké-soirée" dont certains se souviendront. Il n'y avait pas que les vitres des chambres qui sont restées givrées toute la nuit ! Mais, le devoir attendait les reporters du PFT et, faisant preuve d'une grande conscience professionnelle, ils étaient en gare ou le long de la ligne dès les premières lueurs du jour. En gare de Lindong, située au pied d'une splendide pagode, tous les trains

de marchandise s'arrêtent pour faire le plein d'eau et nettoyer leur feu. Certaines locomotives de trains remorqués en double traction sont dételées et en profitent pour effectuer des manœuvres sur les voies de garage.

Mais le temps passe trop vite, et Lee Action doit ramener le groupe en début de soirée à Chifeng, où le train le ramènera à Pékin. Mais, cette fois, il n'y avait plus de possibilité de réserver des couchettes "classe molle", et tout le groupe a eu le plaisir de partager avec des voyageurs chinois une voiture couchette de la classe "dure".

Après l'arrivée à Pékin et une avant-midi consacrée à une visite plus complète de toute la Cité interdite, le groupe s'est rendu à l'usine de wagons de Zhanggezhuang, où deux locomotives à vapeur du type JF, les dernières en Chine, manœuvrent. A nouveau, certains ont préféré se placer le long de la ligne des chemins de fer nationaux pour y photographier leurs premières SS1. L'après-midi était destinée à la visite du chemin de fer à voie étroite de Dahui-chang mais, justement ce jour-là, le réseau était fermé et rien ne circulait.

PHOTO 68-04 Le 29 décembre 2005, à JingPeng par -30° , un bogie du tender de la QJ 6878 est entièrement pris par la glace durant de la prise d'eau... Par cette température, la glace est visible partout sur les locomotives : essieux, bielles, et même sur les bords du foyer et sur les déborbeurs ! Photo : PFT.





PHOTO 68-05 L'énorme complexe sidérurgique de Handan utilise toujours une vingtaine de locomotives à vapeur du type SY. Ici, les mouvements de trains se succèdent à un rythme soutenu, comme en témoigne cette photo où pas moins de trois rames de fonte et de laitier évoluent simultanément devant nos objectifs. Un spectacle irréal ! Photo PFT.

Il ne restait plus qu'une solution : rentrer à Pékin et se rendre à la gare pour embarquer vers Handan, en empruntant un train régulier. Bien entendu, les places réservées avaient déjà été prises d'assaut par des voyageurs autochtones, mais, après quelques explications et avec de grands sourires, tout est rentré dans l'ordre. Le trajet a duré 4 heures, dans des conditions de confort difficiles, et avec un grand manque de place : les chinois, en majorité plus petits, n'ont pas besoin de beaucoup de place pour leurs genoux, tandis que certains membres du groupe pouvaient à peine s'asseoir ! C'est donc avec un grand soulagement que tout le monde a rejoint l'hôtel à Handan pour une nouvelle nuit réparatrice.

La journée du lendemain était consacrée à la visite d'une nouvelle usine sidérurgique, où la majorité des mouvements se font par trains tractés par des locomotives à vapeur du type SY. Pendant toute la matinée, les trains passent sous les hauts fourneaux, remorquent les wagons-poches chargés de fonte en

fusion ou de laitier, ou manœuvrent les wagons de minerais dans les installations. L'après-midi est consacrée à la visite du dépôt, tandis que certains préfèrent retourner en ville pour la visiter ou pour profiter d'une petite sieste, et les autres, les habitués dissidents, se rendent le long de la ligne des chemins de fer nationaux pour y photographier les nombreux trains remorqués par les locomotives électriques ou diesel.

Le soir, le train de nuit venant de Pékin doit nous emmener de Handan à Pingdingshan, mais une nouvelle surprise attend le groupe : pour être sûr d'avoir une place dans les couchettes "molles", Tina avait réservé des billets pour le trajet à partir de Pékin ; les accompagnateurs, n'ayant vu personne du groupe à Pékin, en ont profité pour reven-

dre les places à d'autres voyageurs ! Il a donc fallu séparer tous les membres du groupe, en tentant de trouver une place pour chacun dans les voitures de classe "dure".

A l'arrivée à Pingdingshan, un autocar nous emmène au dépôt des chemins de fer miniers. L'activité y est intense : toutes les locomotives qui viennent d'emmener leur train dans la gare de formation rentrent simultanément au dépôt, réapprovisionnent, et quittent le dépôt l'une après l'autre. L'ambiance de ce dépôt est inoubliable, mais chacun se souviendra des petits abris confectionnés le long des voies avec de vieilles traverses et un peu de tôle ondulée où vivent des dizaines de personnes dans le dénuement le plus total.

PHOTO 68-06 Chaque matin, une vingtaine de locomotives des types JS, SY et QJ du Pingdingshan Coal Railway se retrouvent réunies au dépôt de Tiang-zuhang pour leur revêtement. Ensuite, elles quittent le dépôt une à une pour aller desservir les nombreux charbonnages de la région. Photo PFT.





PHOTO 68-07 Le 5 janvier 2005, un train de charbon tracté par la QJ 7186 vient de quitter la mine n°7 de Pindingshan. Cette région charbonnière n'est pas sans rappeler le Borinage d'il y a 60 ans. Les QJ en service sur le Pingdingshan Coal Railway ne possèdent pas d'écrans déflecteurs.
Photo PFT.

PHOTO 68-08 Le voyage s'est terminé par une visite du Yinghao Coal Railways, le 7 janvier 2005. Cet extraordinaire réseau à voie étroite dessert un rustique charbonnage. Dans la gare de Xiangyang, la locomotive 015 manoeuvre une rame de charbon, tandis que la 017 assure son parcours d'essai après révision. Ces petites 0-3-0 sont dérivées des célèbres Px 48 polonaises.
Photo PFT.



PHOTO 68-09 Pour terminer, voici quelques photos de locomotives électriques et Diesel. Ci-contre, un train d'autos remorqué par la DF4-4012, à Fengshuigou, le 28 décembre 2004. Avec plusieurs milliers d'exemplaires, la série DF4 est la plus importante du parc chinois. Photo PFT.



La journée est consacrée à la poursuite des trains dans les différentes mines, où les plus âgés des participants retrouveront une ambiance semblable à celle des mines du Borinage dans les années 50.

Le même spectacle est proposé au groupe pour le lendemain. Quelques-uns décident toutefois d'affréter un taxi pour se rendre le long des voies, près de Baofeng où tout le groupe doit se retrouver dans la soirée. A cet endroit se trouve une ligne diesel à double voie des chemins de fer nationaux, et le trafic y est considérable. A un moment, 7 trains de marchandises se sont suivis à un intervalle de 5 minutes !

Le soir, après les retrouvailles, le groupe s'embarque dans un nouveau train régulier pour Luoyang, où, malgré une erreur de gare, le groupe rejoint un hôtel au confort spartiate, où il pourra profiter d'un sommeil relatif avant la dernière journée consacrée à la visite du réseau à voie étroite des Yinghao Coal Railways.



PHOTO 68-10 Le trafic marchandises en Chine est considérable. Ici, un train mixte remorqué par la locomotive double SS4-0516 à Handan, le 4 janvier 2005. Ces machines doubles BB + BB construites depuis 1986 développent 6400 kW, pèsent 184 t et ont une vitesse limitée à 100 km/h. Photo PFT.

Après un voyage en car, les participants arrivent dans le petit village de Xiangyang dominé par les vieilles installations d'une mine désaffectée. Les petites locomotives, dérivées des Px48 polonaises, se retrouvent au dépôt et partent ensuite vers la mine pour y prendre les wagonnets remplis de charbon et les amener à Yinghao. Toute la journée est consacrée à ce magnifique petit réseau. L'après-midi, un petit groupe décide de se placer le long de la ligne des chemins de fer nationaux pour y photographier pas moins de 26 trains de marchandises différents en moins de 2 heures, devant les indigènes qui, en arborant toujours un large sourire, ne comprennent absolument pas cette passion.



PHOTO 68-11 A l'opposé du trafic marchandises, les trains de voyageurs sont relativement peu nombreux, mais particulièrement longs. Le 7 janvier à Yinghao, un train de marchandises remorqué par la 6K-055 est dépassé par l'express K84 Xian - Guangzhou tracté par la BBB SS7D-0052. Les SS7 ont spécialement été étudiées pour les lignes montagneuses (Puissance : 4800 kW, masse 138 t - vitesse : 120 km/h). Photo PFT.

Mais, toutes les meilleures choses ont une fin, et le train du soir ramène les participants à Pékin où un autocar les attendra pour les amener à l'aéroport vers cette lointaine Europe.

L'"experiment" a été inoubliable pour ceux qui l'ont vécue ! Tout était réussi, grâce à la compétence de Tina et l'enthousiasme de Dave. Tous les Chinois, même tous ceux qui n'avaient jamais vu d'européens à la peau plus claire ou ceux qui ne comprenaient que des êtres humains pouvaient parler une autre langue, ont toujours arboré un large sourire et ont essayé de nous assister le mieux possible. Chacun gardera le souvenir d'un peuple aimable malgré l'extrême pauvreté, de paysage grandioses et de trains (plus tout à fait) inconnus, en attendant une seule chose : à quand le prochain voyage PFT en Chine ?



PHOTO 68-12 La SS1-1168 à Zhanggezhuang (Beijing), le 3 janvier 2005. Les SS1 comptent plusieurs centaines d'unités, construites depuis 1957 (4200 kW - 138 t - 90 km/h). Photo PFT.

LES VOITURES TYPE K4



Le 10 décembre 2004, les voitures du type K4 ont assuré leur dernier parcours commercial. Le temps est donc venu de retracer la courte histoire belge de ces voitures, acquises par la SNCB pour renforcer le parc en attendant la livraison des nouveaux matériels commandés.

Au début des années 1990, la SNCB étudia une solution pour faire face à une pénurie prévisible de voitures pour les années 1995-1996, découlant de la réforme de matériels anciens (voitures types K1 et K3, automotrices type 1954, 1955 et 1956). Les commandes passées fin 1992 de nouveaux matériels ne pourront en effet pas être honorés avant 1996-1999 (163 voitures type I11, 120 automotrices type 96).

Plusieurs solutions furent avancées, comme la location de voitures à des réseaux limitrophes. Toutefois, aucune ne correspondait aux souhaits de la SNCB,

à l'exception de l'offre des NS (chemins de fer néerlandais). Ces derniers étaient en mesure de donner en location 48 voitures "plan W" et 50 voitures "ICR", mais cette possibilité s'avérait à la longue plus coûteuse que le rachat de voitures françaises à la SNCF.

La SNCF avait en effet proposé de vendre des voitures ayant une durée de vie résiduelle de dix ans. Compte tenu des prévisions de suppressions d'express classiques induites par le TGV Nord, leur nombre était en effet excédentaire.

La SNCB décida en définitive d'acquiescer ces voitures. Le contrat portait

sur 84 voitures, réparties de la manière suivante :

- 55 voitures type B10t (coach de seconde classe à deux grands compartiments avec couloir central);
- 14 voitures type A4t4 (1ère classe avec, au centre, quatre compartiments classiques avec couloir latéral, encadrés par deux grands compartiments coach à couloir central);
- 15 voitures type B10 (seconde classe à compartiments classiques et couloir latéral, dont un compartiment sera aménagé comme local de service pour le chef de train).



PHOTO 68-13 ↑

Ci-dessus : la 2245 en tête du train P 8066 Bruxelles-Midi - Gent-St.Pieters. La rame est composée de cinq voitures K4 (quatre USI et une UIC, celle-ci en quatrième position) et d'une voiture M4 modernisée accouplée en queue du train. Sint-Martens-Bodegem, 13 juin 2003. Jean-Luc VANDERHAELEN.

PHOTO 68-14 ←

La voiture K4 ex. USI 22.529, à l'atelier de Schaerbeek le 29 novembre 1995. Cette voiture est montée sur des bogies du type Y28. Jean-Luc VANDERHAELEN.

PHOTO 68-15

La voiture K4 29.515 était une des 15 voitures UIC rachetées à la SNCF. Atelier de Schaerbeek, 21 mars 2003. Cette voiture était équipée de bogies du type Y24.

En fait, on rencontrait pas moins de quatre types de bogies sous les K4 :

Y16 : sous les 22.201 à 22.515 ;

Y24 : sous les 21.501 à 503; 22.516 à 517; 29.501 à 515 ;

Y26 : sous les 21.504 à 514, 22.518 à 555 ;

Y28 : sous la 22.529.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



Avant leur départ de France, les voitures furent entièrement révisées et rénovées par la SNCF dans l'atelier de Saintes. A cette occasion, les portes d'accès furent équipées de la fermeture automatique, de nouvelles semelles de frein aux normes SNCB furent montées, et elles furent repeintes dans la livrée bordeaux de la SNCB.

En seconde classe, les sièges individuels furent garnis d'un nouveau revêtement en similicuir, tandis qu'en première classe, les sièges reçurent un revêtement amovible en tissu facilitant l'entretien. Des rideaux furent placés à chaque fenêtre et le sol recouvert d'un nouveau revêtement.

Au total, l'investissement s'éleva à 451 millions de francs belges (€ 11,18 millions).

Afin de procéder aux essais de blocs de frein, une voiture USI de la SNCF non

accessible aux voyageurs fut incorporée du 4 octobre au 31 décembre 1994 dans une rame de voitures M4 qui assurait une liaison Oostende - Eupen et une liaison Oostende - Leuven.

La SNCB désigna ces voitures dans le type K4 et leur attribua les numéros suivants :

- 21.501 à 21.514 (UIC 50 88 18-38 401 à 414 pour les voitures USI de 1e classe);

- 22.501 à 22.555 (50 88 20-38 401 à 455) pour les voitures USI de seconde classe;

- 29.501 à 29.515 (UIC 50 88 82-38 401 à 415) pour les voitures UIC.

Les dix premières voitures arrivèrent à Schaerbeek le 10 avril 1995.

Les deux premières rames disponibles furent mises en service commercial lors de la mise en oeuvre du nouvel horaire d'été, le 29 mai 1995. Elles assuraient

des trains P sur la ligne 124 Charleroi - Bruxelles; la première rame : les trains P 3722 Châtelet - Etterbeek et 4710 Etterbeek - Châtelet; la seconde, les trains 3726 Châtelet - Schaerbeek et 4716 Schaerbeek - Châtelet.

Une troisième rame fut mise en service le 31 juillet et assura les trains P suivants : 3013 Gent-St.P. - Oostende, 3009 Oostende - Schaerbeek, 4917 (Schaerbeek) - Bruxelles-Midi - Zottegem (retour à vide à Gent-St.P.).

Au début de 1995, toutes les voitures étaient livrées et formaient un total de huit rames gérées par la gare de Schaerbeek.

Au roulement d'été 1998, elles assuraient des trains P sur les relations suivantes : Schaerbeek ↔ Tournai; Schaerbeek ↔ Quévy; Schaerbeek ↔ Binche; Châtelet ↔ Schaerbeek (4 paires de trains); Oostende ↔ Schaerbeek; et

PHOTO 68-16 Le 27 juillet 1998, après avoir assuré le train P 7519 Schaerbeek - Tournai, une rame de voitures K4 attend le départ à Tournai pour retourner à vide à Schaerbeek via Mons.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 68-17 Le 15 mars 2003, passage à Dordrecht-Zuid d'un IC Den Haag - Heerlen composé de trois voitures K4 et de voitures ICR et plan W des NS. La mise hors service des K4 aux Pays-Bas est imminente.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

En 1998, la SNCB reçut une demande de location de voitures de la part des NS, qui souhaitaient disposer de voitures de remplacement pour quelques années afin de mener à bien la révision générale des voitures du type ICR. Comme la livraison des voitures du type I11 et des automotrices type 96 se terminait, la SNCB était en mesure de répondre favorablement à la demande, et de louer soit une partie, soit même la totalité des K4. A cette fin, le nombre de rames de K4 nécessaire fut déjà réduit de 8 à 5 rames le 11 janvier 1999. Furent supprimées, la relation Oostende - Schaerbeek et les deux relations Châtelet - Schaerbeek.

Les NS décidèrent en définitive de louer l'ensemble des K4. La SNCB supprima donc l'utilisation des cinq

dernières rames lors de la mise en application du nouvel horaire d'été, le 31 mai 1999.

Une première rame avait déjà quitté la Belgique le 7 avril 1999. Les voitures furent envoyées dans différentes gares pour permettre l'initiation du personnel d'accompagnement.

Leur mise en service aux Pays-Bas débuta le 30 août 1999. Elles étaient incorporées dans des rames mixtes composées de voitures ICR et plan W assurant des relations IC au départ de Den Haag vers Venlo et Heerlen.

A la suite de la livraison aux NS des voitures du type ICK (voitures acquises d'occasion à la DB) et des nouvelles voitures intermédiaires pour les auto-

motrices IRM, la location des K4 prit fin en deux étapes. Une première partie fut retirée du service entre le 15 juillet et le 2 août 2002, tandis que 27 voitures restaient en activité.

Dès leur retour en Belgique, les K4 furent préparées pour reprendre du service et remplacer les voitures du type M2 dont l'amortissement se terminait. Leur remise dans le roulement débuta en octobre 2002, toujours sur des trains P au départ de Schaerbeek vers Tournai, Dendermonde et même Arlon (train d'écoliers 8606 ne circulant que le vendredi après-midi).

Les dernières K4 actives aux Pays-Bas furent retirées du service à la fin du mois de mars 2003 et transférées vers la Belgique.



PHOTO 68-18
Le train P 4916 Bruxelles-Midi - Zottegem, à l'arrêt en gare de Denderleeuw, le 18 mai 1998.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 68-19 *Entre Sint-Martens-Bodegem et Ternat sur la ligne 50, passage du train P 8066 Bruxelles-Midi - Gent-Sint-Pieters. Comme dans toutes les rames de K4, une voiture M4 modernisée était incorporée dans le train afin d'éviter les problèmes de portes.*
Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Au 15 décembre 2003, soixante K4 formant six rames étaient ainsi à nouveau actives à la SNCB. Pour pallier au problème de fermeture des portes, une voiture du type M4 modernisée était incorporée dans chacune des rames. En effet, lorsque l'accompagnateur ferme les portes du train, c'est la voiture à partir de laquelle il opère qui alimente, via ses batteries, toutes les autres voitures. Lorsque les batteries sont faibles, ce qui est souvent le cas en début de service, les portes ont difficile à se fermer. Par contre, les M4 possèdent un convertisseur statique alimenté en permanence par la locomotive via la ligne de chauffage. De ce fait, la tension est toujours à son maximum et la fermeture des portes ne pose plus de problèmes, pour autant qu'elle s'opère depuis la voiture M4.

Dès ce moment, les K4 furent à nouveau visibles sur des relations suivantes : Schaerbeek - Mouscron, Schaerbeek - Tournai, Dendermonde - Leuven, Gent-St.P. - Bruxelles-Midi - Braine-le-Comte; Braine-le-Comte - Schaerbeek, Gent-St. P. - De Panne (2 relations), Gent-St. P. - Denderleeuw, Gent-St.P. - Geraardsbergen et Schaerbeek - Arlon (le vendredi).

La livraison des nouvelles voitures à deux niveaux du type M6 a finalement permis de mettre fin à l'utilisation des K4. Leur dernière utilisation cessa le 12 décembre 2004.

Quel avenir pour les K4 ?

Les chemins de fer du Sénégal sont toujours en pourparlers pour le rachat des voitures K4 (uniquement les USI). L'avenir nous apprendra si ce projet se réalisera.

Que penser de la brève histoire des K4 en Belgique ?

Ces voitures n'étaient pas vraiment adaptées aux services qui leur furent confiés (trains P). Le débit de passage aux portes simples d'about augmentait considérablement les temps de débarquement et d'embarquement aux gares à forte fréquentation. De plus, l'aménagement de ces voitures comprenait des rangées de 2 x 2 sièges au lieu de 2 x 3 sur les M4, ce qui a certes amené un confort accru, mais a entraîné une diminution du nombre de places offertes dans des trains P déjà bondés, alors que les M4 à 5 places de front furent utilisées sur des relations IC ! Avec un aménagement intérieur modernisé, ces voitures auraient été mieux adaptées à assurer certaines relations IC plutôt que les trains P.

Retour des Pays-Bas de trois voitures USI, incorporées dans le train 44653 Maastricht - Kinkempois. Visé, 2 mai 2003.
Michel HANSSENS.





FERROVIA CASALECCHIO

suburbana

Treno Suburbano