

EN LIGNES

Histoire : les automotrices SABENA



REVUE BIMESTRIELLE
N° 119 - FÉVRIER 2014 - € 9,00
SUISSE : 14,00 CHF
N° AGRÉMENT : P501041 - BUREAU DE DÉPÔT : BE-9000 GENT 1
ÉDITEUR RESPONSABLE : KOOB J-P, SQUARE VERGOTE 6, BE-1200 BRUXELLES

Patrimoine Ferroviaire et Tourisme



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



Toerisme en Spoorpatrimonium



Éditorial

Vous avez été très nombreux à renouveler à temps votre abonnement à la revue, et nous vous en remercions. Votre carte d'abonné, qui donne droit à 10% de remise à nos boutiques de Saint-Ghislain et de Spontin, est jointe à ce numéro.

Ceux qui auraient oublié de renouveler à temps leur abonnement en sont avertis par lettre. Malheureusement, nous n'avons plus l'occasion de joindre la carte d'abonné, celle-ci ne pouvant l'être qu'avec le premier numéro.

Grâce à votre soutien, nous continuerons en 2014 à œuvrer aux objectifs de l'association, à savoir la sauvegarde de matériel belge et l'exploitation touristique de la ligne 128. Beaucoup de projets n'attendent qu'à sortir de leurs cartons...

Bonne lecture !

Baudouin DIEU, Président.

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. Photo et dessins : € 25 / pièce par surface de 9 x 13 cm.

RECHERCHE :

une vue de la portelette de Lobbes AVEC une locomotive vapeur sur la voie genre *Decauville* passant sous le porche la joutant. Une copie suffit. Il suffit de l'envoyer à Simon SIMON.

Courriel : simon@tram-way.be.

A VENDRE :

matériel *Fleischmann* échelle N. Très bon état. Prix à discuter.
COUTEAU Francis. ☎ : +32.(0)474/68.69.02.
Courriel : francis.couteau@telenet.be

PFT-agenda

- **samedi 12 avril 2014** : voyage avec les 62 bleues d'*Infrabel* dans la région de Gent.

A VENDRE : Journal du Chemin de Fer, 150 revues des numéros 1 à 188. Bon état général, 4 €/numéro, frais de port compris (Belgique); Train Miniature Magazine, 14 revues des numéros 27 au 53. Bon état général, 5,00 €/numéro, frais de port compris (Belgique).
Renseignements et disponibilité : Jean-Pierre RENARD. Courriel : fc778716@skynet.be

Un grand ami du rail nous a quitté

C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris le décès de Monsieur Maurice Hennequin. Peu connu des amateurs, il était surtout passionné par l'histoire des locomotives durant les deux grandes guerres. Il a effectué des recherches très importantes sur ce sujet, et nous lègue une énorme documentation.

Le PFT présente à sa famille ses plus sincères condoléances.

Rectifications

EN LIGNES 116

- **pages 60-61** : nous indiquions dans notre article que les trois voitures pontificales étaient exposées depuis 1951 au musée du Palais Braschi près de la place Navona à Rome. Notre lecteur Jean-Paul VANHALSBERGHE s'est spécialement rendu dans ce musée pour les admirer, au mois de novembre 2013. Or ces trois voitures ne s'y trouvaient plus ! En fait, inaccessibles au public depuis 1987, les voitures ont été déplacées en juin 2008 du Palais Braschi vers d'autres locaux du musée, situés dans l'ancienne centrale électrique Montemartini.

EN LIGNES 118

- **page 18** : contrairement à ce qui a été écrit, le block 93 (et non 95) de Stockem a bien été mis hors service mais n'a pas été démolit.

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, Christian AUQUIÈRE, Baudouin DIEU, Philippe DE GIETER, Pierre HERBIET, Serge MARTIN, Alain DEFECHEREUX, Eric VANHOECK, Walter PINET.

Remerciements (par ordre alphabétique) :

Tanguy BADIE, Armand BEERLANDT, Johnny BRAUS, Julien CASIER, Patricia CAVILLOT, Roger CRIKELAIRE, Paul DEWIT, Michel de ESCH, Wim DE RIDDER, Roel DESAEGHER, Pascal DUBOIS, Andy ENGELN, Michel de ESCH, Robert FONTEYNE, Philippe GOUSSET, Michel HANSSENS, Thierry HEYLEN, Hans HOLZ, P. KLAUS, Terrence LABAR, Jean-Yves LAMBIET, Gilbert LAURENT, François-Xavier LEEMANS, Bruno MALFAIT, Jean-François Mechelen in Beweging, MEYSMAN, Daniël MOENS, F. MULDER, Charles OCSINBERG, Rerie OLSEN, Gwenaël PIERRART, Yves QUOILLIN, Christian RUQUOY, Maarten SCHOUBEN, Thorsten SCHULZ, Sébastien SERVAIS, le Groupe SNCB, Yves STEENEBRUGGEN, Daniel THIELEMANS, Michel THIRY, Stef VAN DYCKE, Christian VANHECKE, Tim VAN ROOY, Dennis VANSUMMEREN, Mary VERHOEK.

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 - BE-7000 MONS 1 - Belgique
☎ GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41
✉ pfttsp@gmail.com Internet : www.pfttsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

Abonnement 2014

Pour recevoir "EN LIGNES" 6 fois par an, il suffit de verser une cotisation annuelle de € 40 (étranger : € 46) selon les modalités de paiement reprises ci-dessous, en mentionnant "EN LIGNES 2014". 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 sur le compte bancaire BE57 0011 2017 8935 du PFT Mons;
- si vous habitez l'étranger, vous pouvez effectuer un virement bancaire international (Bic-code : GEBABEBB; IBAN-code BE57 0011 2017 8935) ou utiliser un mandat postal international;
 - si vous habitez en France, vous pouvez virer la somme sur le compte postal 1374917V026 du PFT (Lille);
 - si vous utilisez un bulletin de virement européen, indiquez vos nom et adresse dans la rubrique "communication" en plus de l'article commandé;
- dans tous les cas, vous pouvez payer par carte Visa ou Eurocard, en indiquant les nom et adresse de l'émetteur, le numéro et la validité de la carte et la somme en euros.

N'oubliez pas de mentionner les articles souhaités.

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 et exploitation

Les personnes désirant participer bénévolement aux activités du PFT peuvent nous joindre par téléphone ou par écrit.

Schaerbeek : Pierre Herbiet : ☎ +32.(0)473/39.35.54
St-Ghislain : Dieu Baudouin : ☎ +32.(0)475/95.68.93
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477/98.91.23

Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

PHOTO 119-01

Le 8 décembre 1980, le 4307 quitte Bertrix en direction de Virton. Pierre HERBIET.

EN LIGNES 119 - FÉVRIER 2014

sommaire



6

La 271.003 est
légée au PFT



22

Les 6244 et 6256
bientôt en bleu



28

La fin des automotrices
SABENA



62

La première gare
de Tournay



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 la 271.003

9 Actualité belge

9 locomotives

10 statistiques - automotrices

13 automotrices

14 voitures

18 divers

20 radiations

22 Les 6244 et 6256

28 La fin des
automotrices SABENA

42 Athus-Meuse : 10 ans
de traction électrique II

46 Privés

49 Touristiques

52 Suède :
la fin des Dm3

56 Les wagons-cavaliers

58 Nées en Belgique

60 Il y a ...

62 Tournay : hier -
aujourd'hui

67 Russie :
wagons-chapelles

COUVERTURE ARRIÈRE

Le 9 décembre, l'EC 97 "Iris" Bruxelles-Midi - Zürich achemine en plus des voitures suisses 6 voitures I6 en prévision du changement d'horaire du 15 décembre (voir page 18). Passage à Beuzet. Jean-Yves LAMBIET.

PHOTO 119-02 Le 13 décembre, notre P8 a assuré un train spécial entre Kortrijk et Ieper pour une opération caritative de Noël. PFT.



Activités

Saint-Ghislain Musée du Rail

Le 7 décembre était organisée une ouverture de la boutique, sans bourse d'échange. Et heureusement, parce qu'il aurait fallu l'annuler... En effet, la sous-station électrique qui alimente toute la gare de Saint-Ghislain se trouve dans nos installations, et elle a rendu l'âme dans le courant du mois de novembre. C'est vrai qu'elle affiche un âge respectable de 65 ans... C'est donc avec un groupe électrogène que nous avons accueilli nos visiteurs, dans des conditions plus que précaires. Nous nous excusons encore auprès de nos courageux



↑ Spectacle son et lumière en gare de Kortrijk avant le départ des deux trains vers leper, le vendredi 13 décembre. Stef VAN DYCKE.

visiteurs, qui auront néanmoins pu constater que l'accès routier au musée est maintenant renouvelé et parfaitement carrossable.

Voyage vendredi 13 décembre

Dernière sortie de l'année à l'occasion du "Train de Noël" organisé par les autorités de tous bords de la région courtraisienne. Le but est de récolter des fonds pour les personnes défavorisées, notamment par la vente d'objets d'art.

Ce vingtième anniversaire marquera la fin de cette activité originale, la majorité des acteurs se retirant de la vie active... Deux trains vapeur ont été organisés au départ de Kortrijk jusque leper, remorqués respectivement par la 29.013 et la 64.169. Une occasion unique de voir les deux locomotives en chauffe et première sortie officielle de la 29.013 après réparation.

Saint-Ghislain Atelier de traction

Si le musée n'était pas ouvert, les visiteurs ont néanmoins pu photographier, toujours le 7 décembre, une partie de la collection devant l'atelier de traction, accessible pour la circonstance.



PHOTO 119-03 ↑

Le 23 novembre 2013, la 5941 a transféré la 2309 et la 7005 de Schaerbeek à Saint-Ghislain. Arrivé du train à Saint-Ghislain. PFT / Simon DE RIDDER.

PHOTO 119-04 →

La 5941 a ensuite assuré le transport de Saint-Ghislain à Courcelles de trois wagons tombereaux destinés à être ferrailés au chantier de démolition Keyser. En queue du convoi se trouvait la 7324. Cette dernière a été déposée au retour vers Saint-Ghislain à l'abri musée d'Haine-Saint-Pierre où elle assure les manoeuvres pour le compte de la SNCB-Holding. Passage à Luttre. PFT / Pierre HERBIET.



L'installation redevient petit à petit opérationnelle. On y a d'ailleurs accueilli la 7103 (voir article pages 6-8), l'automotrice 027 et un wagon fermé provenant de la collection de la SNCB-Holding; nous aurons l'occasion d'en reparler dans nos prochains numéros.

Vous aussi voulez rejoindre les équipes de bénévoles à Saint-Ghislain ? N'hésitez pas à contacter Baudouin Dieu au +32.(0)475/95.68.93.

Vous désirez rejoindre nos bénévoles à Schaerbeek ? Alors n'hésitez pas à venir nous rendre visite. Pour cela contactez Pierre Herbiet au +32.(0)473/39.35.54.



↑ **PHOTO 119-05**

Le 553.29 (4906) a reçu ses couches de peinture définitive cet automne. Il ne reste plus qu'à remonter les portes et terminer la modification du circuit pneumatique de freinage. Schaerbeek, 9 novembre 2013. PFT / Julien CASIER.

← **PHOTO 119-06**

La voiture M1 42.097 est terminée et prête à entrer en service pour la nouvelle saison. Sur cette photo prise le même jour, elle devait encore recevoir sa couche de peinture vert clair et ses marquages. PFT / Julien CASIER.

↓ **PHOTO 119-07**

Le 7 décembre 2013, un petit parallèle fut organisé devant les portes de l'atelier de traction de Saint-Ghislain. Les visiteurs ont pu se rendre compte de l'état d'avancement des travaux de remise en ordre fonctionnel de cet établissement. PFT / Christian AUQUIERE.



La 7103



En décembre 1964, la 271.006 manoeuvre à Sifferdok dans le port de Gent. Les 271 avaient une forte prédisposition à dérailler suite à leur train de roues très rigide lié à une boîte de transmission tout aussi rigide. Daniel THIELEMANS.

La SNCB-Holding a cédé une partie de son matériel roulant à quatre associations belges. C'est dans ce cadre que la 7103 est arrivée au PFT.

Au début des années 1950, la SNCB avait décidé de supprimer dans les 10 ans la traction à vapeur. Mais elle n'avait alors que peu d'expérience dans la traction Diesel, dont le parc était alors constitué d'autorails et de quelques machines de manoeuvre héritées de la seconde guerre.

Pour les services aux manoeuvres lourdes et de cabotage, la SNCB commanda à *Baume & Merpent* 12 locomotives prototypes à quatre essieux moteurs, réparties en deux séries :

- 6 locomotives à transmission électrique : les 270.001 à 006, futures 7001 à 7006, équipées d'un moteur Diesel ABC;
- 6 locomotives à transmission hydraulique SEM : les 271.001 à 006, futures 7101 à 7105, équipées d'un moteur

Diesel SEM de 750 CV (la 271.003 fut radiée avant la renumérotation).

Les 271 furent livrées entre le 30 juillet 1956 (271.001) et le 28 juin 1957 pour la dernière (271.006). Les six engins furent mis officiellement en service au dépôt de Kinkempois.

Les 271 ont toujours eu de très gros problèmes techniques, en particulier à leur transmission. Plusieurs modifications furent rapidement réalisées, mais leur fiabilité ne s'améliora pas. Il est même arrivé à la fin de 1957 que les 6 machines soient simultanément en panne à Kinkempois ! Devant cette situation désastreuse, la SNCB décida de les muter au dépôt de Merelbeke, afin qu'elles soient plus proches de l'usine SEM. Lorsque les 271.002, 003 et 006 rejoignirent Merelbeke le 25 novembre 1958, seule la première était encore en état de marche ! Les trois autres locomotives furent mutées, sur papier, le 30 janvier 1959 à Merelbeke. La 271.001 se trouvait en fait chez SEM depuis le mois d'août 1958; tandis que les 271.004 et 005 quittèrent Kinkempois le 25 janvier 1959 à destination de l'usine SEM.



← La 7103 en compagnie de la 6406 et de la 29.013 (à gauche) devant l'abris-musée de Leuven le 28 septembre 1990. Thierry HEYLEN.



Après diverses modifications, les 271 reprirent progressivement du service. Un roulement de trois jours fut créé le 31 mai 1959.

Contrairement à Kinkempois où elles étaient utilisées principalement aux manoeuvres, Merelbeke les engagea sur des trains locaux de marchandises, vers le port de Gent, Sint-Niklaas, Denderleeuw, Schoonaarde, Wondelgem et même jusqu'à Brugge.

Si leur fiabilité était améliorée, elles n'en n'étaient pas pour le moins débarrassées des problèmes. Etant donné que SEM ne disposait plus d'assez de pièces de rechange, la décision fut prise de cannibaliser la 271.006. Cette machine avait subi de gros dégâts à sa transmission et était garée hors service depuis le 11 mai 1960.

Le 28 octobre 1959, la SNCB prit la décision de remplacer sur cinq machines la transmission hydraulique SEM par une transmission Voith L217 (qui équipe également les locomotives des séries 73, 74 et 82). Durant le délai d'attente de la livraison, les 271 continuèrent de rouler pendant deux ans. Ces années furent catastrophiques, les avaries graves se succédant. Ainsi, la 271.003 fut victime en février 1961 du bris d'un piston de son moteur Diesel, entraînant de gros dégâts au carter. La machine fut cannibalisée pour maintenir les autres en

service, et sera finalement radiée en décembre 1964.

Les cinq 271 sortirent de transformation entre octobre 1963 et septembre 1964 et purent redémarrer un nouveau service. Au début, le nombre d'avarie était faible, mais à partir de la fin de 1967, de nouveaux problèmes apparurent notamment cette fois au niveau du moteur Diesel.

Le 1er janvier 1971, les cinq engins sont renumérotés dans la série 71 : 7101 à 7105, la 271.006 reprenant le numéro qu'aurait dû porter la 271.003 : 7103.

En 1972, les 71 subirent une dernière révision intermédiaire à Merelbeke et reçurent à cette occasion la nouvelle décoration avec le Z jaune, mais conservèrent leurs simples phares blancs. Aucune modification ou amélioration ne pouvait être effectuée (à l'exclusion de la décoration).

La livraison de la deuxième tranche de locomotives de la série 73 (7336 à 7375) permit de remplacer les malchanceuses machines. Dès l'horaire d'été 1976, les 71 perdent leur roulement et sont garées. Toutes sont placées en "réserve réseau" à partir du 19 juillet 1977.

Les 7101 et 7103 sont finalement mises hors exploitation le 28 décembre 1979, et les trois dernières le 30 août 1980.

CARTE D'IDENTITÉ

Nom : 7103, ex. 271.006
 Lieu de naissance : Morlanwelz
 Date de naissance : 28-06-1957
 Parents : Baume & Marpent, SEM
 Domiciles : 28-06-1956 Kinkempois
 25-11-1958 Merelbeke
 Mise à la retraite : 28-12-1979
 Sauvegarde : PFT, 24 octobre 2013



PHOTO 119-08 Leuven, 24 octobre 2013. PFT.

↓ La 271.006 vue côté cabine de conduite, laquelle était fort semblable à celle équipant les locomotives du type 270 (série 70). Gent-Sifferdok, décembre 1964. Daniel THIELEMANS.





La 7103 / 271.006

La construction de la 271.006 débuta en août 1954 chez *Baume & Merpent* à Morlanwelz avec l'assemblage de sa caisse. La motorisation et la transmission (modifiée par rapport aux cinq premières locomotives) ne furent placées qu'en avril 1957, suivies par les finitions en mai suivant. Après une visite approfondie effectuée le 26 juin 1957, la 271.006 fut réceptionnée par la SNCB le 28 juin 1957 à Kinkempois.

Gravement avariée au niveau de sa transmission au milieu de décembre 1957, elle fut garée hors service à Kinkempois. Un an plus tard, le 25 novembre 1958, elle est transférée avec les 271.002 et 003 à Merelbeke.

Le 30 décembre 1958, elle est remise en état de marche.

Le 11 mai 1960, elle subit d'importants dégâts à sa transmission et est garée hors service avec seulement 67.227 km au compteur. Le prélèvement d'organes permit de remettre en état de marche la 271.001.

Le 29 novembre 1961, elle est envoyée à l'Atelier Central de Salzinnes pour transformation avec transmission *Voith*. Elle quitta Salzinnes deux ans plus tard,



PHOTO 119-09 La 7103 est placée sur la remorque routière, le mauvais état du train de roues empêchant un transport par rail. Leuven, 24 octobre 2013. PFT.

le 29 octobre 1963.

Le 11 mai 1967, la 271.006 reçoit le moteur entièrement révisé de la 271.003.

Le 1er janvier 1971, elle est renumérotée 7103.

Elle subit sa dernière révision intermédiaire à Merelbeke d'octobre 1972 à mars 1973, et ressortit habillée de la nouvelle décoration verte avec le Z jaune.

Avec la mise en application de l'horaire d'été du 1er juin 1976, elle est garée ensemble avec les 7102, 7104 et 7105, puis placée en "réserve réseau" à partir du 19 juillet 1977.

Entretemps, il fut décidé de l'envoyer vers l'abri musée de Leuven le 18 novembre 1976.

Par manque de place à Leuven, elle est transférée le 2 décembre 1977 à la remise de Tournai.

Le 28 décembre 1979, elle est mise hors écritures par le procès verbal n° 2 de Salzinnes du 19 novembre 1979. A cette date, la machine est officiellement intégrée dans le parc du patrimoine historique de la SNCB.

Plus tard, le 14 février 1980, elle est rapatriée de Tournai à Leuven.

En 2012, son sort est définitivement scellé, avec sa cession au PFT. Elle a rejoint sa nouvelle demeure, le *Musée du Rail de Saint-Ghislain*, le 24 octobre 2013, transportée par camion.

PHOTO 119-10 Le 24 octobre 2013, la 7103 quitte l'abri musée de Leuven. La 6041 la manoeuvre vers une voie de débord où elle pourra monter sur une remorque routière. PFT.



Locomotives

série 18

● Le changement d'horaire du 15 décembre a vu l'introduction officielle des voitures à deux niveaux M6 sur la relation IC-A Oostende - Eupen. Deux rames étaient à ce moment engagées. A partir du 3 février, deux rames supplémentaires interviendront sur les IC-A. Voir à ce sujet l'article pages 14-15.

● Depuis le 15 décembre 2013, deux 18 sont utilisées tous les jours comme plan-ton l'une à Liège-Guillemins de 06.00 à 22.30 et l'autre à Leuven de 06.15 à 22.50 (services B628 et B627). Leur rôle est de venir en aide aux trains circulant sur la LGV2, en remplacement des locomotives de la série 62/63 équipées de la TBL2 qui ont perdu leur service.

série 20

● La série 20 a définitivement baissé les pantographes le 31 décembre, après un long sursis. La décision de la SNCB de n'utiliser à partir du 1er janvier 2014 que du matériel équipé du système de sécurité TBL1+, a été le coup de grâce pour les dernières reines du Luxembourg encore en activité.

L'ultime marche se déroula dans le soiré, lors le transfert de Luxembourg à Arlon de la rame ayant assuré le train 2116. C'est une nouvelle page de l'histoire ferroviaire belge qui se tourne.



↑ **PHOTO 119-11** Le 13 décembre 2013, une grande opération caritative s'est déroulée entre Kortrijk et Ieper. Deux trains à vapeur ont été mis en marche sur ce trajet, le premier remorqué par la 29.013 de la SNCB-Holding, le second par la P8 du PFT (voir page 4). La 29.013 remorqua une rame de quatre voitures I10 qui furent transférées d'Oostende à Kortrijk par la 2842. Cette machine resta par la suite accouplée en queue de la rame pour alimenter les voitures en électricité. Passage de la rame à Ingelmunster. Bruno MALFAIT.

↓ **PHOTO 119-12** Bien qu'ayant perdu leur roulement au changement d'horaire, les trois dernières 20 n'ont pas dit leur dernier mot, puisqu'elles ont remplacé régulièrement des 13 défaillantes jusqu'au 31 décembre. Le 15 décembre 2013, jour du changement d'horaire, la 2001 remorque l'IC 97 "Iris" Bruxelles-Midi - Basel, ici en passage à Florée, entre Namur et Ciney. A noter que, depuis cette date, les EC 90/91 et 96/97 sont limités à Basel et composés uniquement de voitures SNCB. Serge MARTIN.



RECTIFICATIONS

Dans le tableau page 6 du *EL 117*, dans "radiations", pour la 182 il y a 26-06-2013 FSD, il faut **17-07-2013** FSD.

Dans le tableau page 9 du *EL 118*, dans "Réceptions", les 08556 et 08557 ont deux dates de mise en service, la date correcte est **01-10-2013** GCR pour les deux rames.

RADIATIONS

Au moment de clôturer ce numéro, nous apprenons la radiation de pas moins de 82 engins au 31 décembre 2013.

A cette date disparaissent les séries 20, 74, 82 (les 82 utilisées par OSR ne sont pas concernées), 91, automotrices séries 151 - 170 et 595 - 600. Tous les détails dans notre prochain numéro.

RÉCEPTIONS

08107 : 25-10-2013 FKR
 08108 : 25-10-2013 FKR
 08109 : 25-10-2013 FKR
 08110 : 25-10-2013 FKR
 08111 : 25-10-2013 FKR
 08112 : 25-10-2013 FKR
 08113 : 02-12-2013 FKR
 08114 : 02-12-2013 FKR
 08115 : 02-12-2013 FKR
 08116 : 02-12-2013 FKR
 08117 : 02-12-2013 FKR
 08118 : 02-12-2013 FKR
 08119 : 12-12-2013 FKR
 08120 : 12-12-2013 FKR

08121 : 12-12-2013 FKR
 08122 : 12-12-2013 FKR
 08558 : 25-10-2013 GCR
 08559 : 25-10-2013 GCR
 08560 : 02-12-2013 GCR
 08561 : 02-12-2013 GCR
 08562 : 12-12-2013 GCR
 08563 : 12-12-2013 GCR

MUTATIONS

601 : FKR > FSD 05-08-2013
 602 : FKR > FSD 05-08-2013
 603 : FKR > FSD 05-08-2013
 604 : FKR > FSD 05-08-2013
 605 : FKR > FSD 05-08-2013
 606 : FKR > FSD 05-08-2013
 607 : FKR > FSD 05-08-2013
 608 : FKR > FSD 05-08-2013
 609 : FKR > FSD 05-08-2013
 610 : FKR > FSD 05-08-2013
 611 : FKR > FSD 12-11-2013
 612 : FKR > FSD 12-11-2013
 613 : FKR > FSD 12-11-2013
 614 : FKR > FSD 12-11-2013
 615 : FKR > FSD 12-11-2013
 616 : FKR > FSD 12-11-2013
 617 : FKR > NK 12-11-2013
 618 : FKR > NK 12-11-2013
 619 : FKR > NK 12-11-2013
 620 : FKR > NK 12-11-2013
 621 : FKR > NK 12-11-2013
 622 : FKR > NK 12-11-2013
 623 : FKR > NK 12-11-2013
 624 : FKR > NK 12-11-2013
 625 : FKR > NK 12-11-2013
 626 : FKR > NK 05-08-2013
 627 : FKR > NK 05-08-2013
 628 : FKR > NK 05-08-2013
 629 : FKR > NK 05-08-2013

630 : FKR > NK 05-08-2013
 631 : FKR > NK 05-08-2013
 632 : FKR > NK 05-08-2013
 633 : FKR > NK 05-08-2013
 634 : FKR > NK 05-08-2013
 635 : FKR > NK 05-08-2013
 691 : GCR > FSD 12-11-2013
 692 : GCR > FSD 12-11-2013
 693 : GCR > FSD 12-11-2013
 694 : GCR > FSD 12-11-2013
 695 : GCR > FSD 12-11-2013
 696 : GCR > FSD 12-11-2013
 697 : GCR > FSD 12-11-2013
 698 : GCR > FSD 12-11-2013
 699 : GCR > FSD 12-11-2013
 700 : GCR > FSD 12-11-2013
 7741 : FNND > FKR 18-10-2013
 7763 : FKR > FNND 18-10-2013
 7857 : FNND > FKR 12-11-2013
 7864 : GCR > NK 12-11-2013
 7865 : GCR > NK 12-11-2013
 8217 : FSR > NK 23-05-2013
 8263 : FSR > NK 23-05-2013
 8269 : NK > FSR 14-03-2013
 08041 : FKR > GCR 12-11-2013
 08042 : FKR > GCR 12-11-2013
 08043 : FKR > GCR 12-11-2013
 08044 : FKR > GCR 12-11-2013
 08045 : FKR > GCR 12-11-2013
 08046 : FKR > GCR 12-11-2013
 08047 : FKR > GCR 12-11-2013
 08048 : FKR > GCR 12-11-2013
 08049 : FKR > GCR 12-11-2013
 08050 : FKR > GCR 12-11-2013

SORTIES DE PARC

7730 : 10-10-2013 FNND
 7731 : 10-10-2013 FNND
 7794 : 14-11-2013 FNND

7796 : 05-11-2013 FNND
 7798 : 31-10-2013 FNND

MISES EN PARC

159 : 09-10-2013 NK

SORTIES DE RÉVISION

307 : 11-2013 MOD
 318 : 10-2013 MOD
 342 : 05-2013 MOD
 348 : 11-2013 MOD
 350 : 11-2013 MOD
 361 : 05-2013 MOD
 412 : 10-2013 MOD
 453 : 05-2013 RI
 502 : 10-2013 RI
 518 : 10-2013 RI

DÉMOLITIONS

5209 : FSR 11-2013
 8241 : Ecore, Aubange 11-2013

VENTE

7336 : Genova Interporta 01-2014
 7376 : Genova Interporta 11-2013
 7377 : Genova Interporta 11-2013

ABRÉVIATIONS

FKR : Merelbeke
 FNND : Antwerpen-Noord
 FSD : Oostende
 GCR : Charleroi-Sud
 GR : Grande Révision
 MKM : Stockem
 MOD : modernisée
 NK : Kinkempois
 RI : Révision Intermédiaire

Le 31 décembre, la 2003 assura les derniers services confiés à la série, en l'occurrence les trains 2127 Luxembourg - Bruxelles et 2108 Bruxelles - Luxembourg. L'ultime marche se déroula dans la soirée lors du transfert de Luxembourg à Arlon de la rame ayant assuré le train 2116. C'est une nouvelle page de l'histoire ferroviaire belge qui se tourne.

série 21

● Le 26 novembre, la 2113 a été victime d'une collision avec un camion suivie d'un important incendie dans les installations de Schaerbeek. La SNCB souhaitait procéder au retrait des 2101 à 2130 durant l'année 2014, la 2113 ne sera plus que probablement pas réparée. La 2107, elle aussi impliquée dans une collision à un passage à niveau, attend toujours la décision définitive concernant sa mise hors service. La seconde tranche de la série - 2131

à 2160 - ne devrait quant à elle pas survivre au-delà de la fin de l'année 2015.

série 28

● Le roulement F0 qui concernait les TRAXX série 28 utilisées en trafic marchandises intérieur a été supprimé; les trains ont été confiés aux machines de la série 13.

série 29

● Le roulement de la série 29 a une nouvelle fois été réduit d'une journée, passant à trois jours. Les TRAXX assurent principalement les relations Antwerpen - Bobigny et Muizen - Calais.

40443 Ⓞ XFCFAF 10.00 - FIZG 13.55
 40444 Ⓞ④ FIZG 15.20 - XFCFAF 19.16
 41800 Ⓞ③⑤ LZR 06.13 - XFDOU 08.37
 43115 Ⓞ④ XFBOB 00.58 - FNND 10.50
 43115 Ⓞ XFBOB 04.46 - FNND 10.21
 43194 Ⓞ FNND 13.27 - LKV 15.36
 43197 Ⓞ③ XFBOB 00.58 - FNND 10.50
 43197 Ⓞ XFBOB 04.52 - LKV 08.20/16.18 - FNND 18.09

46443 Ⓞ XFCFAF 05.19 - RHODE 09.24
 46446 Ⓞ FIZG 15.20 - XFCFAF 19.16
 46450 Ⓞ⑤ FIZG 15.20 - XFCFAF 19.16
 46455 Ⓞ③⑤ XFCFAF 10.00 - FIZG 13.37
 47807 Ⓞ XFVS 07.31 - FNWHZ 11.33
 47874 Ⓞ BPEL 15.28 - XFSOM 18.03
 48803 Ⓞ XFSOM 11.53 - LZVHW 14.18
 49855 Ⓞ③ XFSOM 12.34 - BPEL 15.13

Abréviations :

BPEL : Zeebrugge Pelikaan,
 FIZG : Muizen,
 FNND : Antwerpen-Noord,
 FNWHZ : Antwerpen-Waaslandhaven,
 LKV : Kortrijk,
 LZR : Zeebrugge,
 LZVHW : Zeebrugge-Voorhaven West,
 RHODE : Antwerpen-Rhodesië,
 XFBOB : Bobigny (FR),
 XFCFAF : Calais-Frethun (FR),
 XFDOU : Dourges Delta 3 (FR),
 XFSOM : Somain (FR)

→↘ Le 26 novembre 2013, la 2113 a percuté un camion à ordures qui traversait imprudemment un passage à niveau non gardé situé à la sortie du faisceau de garage des trains de voyageurs à Schaerbeek. Il s'en est suivi un important incendie qui a gravement endommagé la locomotive. Pierre HERBIET.



série 55 TVM

● Cette année, trois locomotives de la série 55 TVM subiront une grande révision à Salzinnes. A cette occasion, il est prévu de les repeindre dans la nouvelle décoration grise.

Des TRAXX pour les NS

En décembre 2013, les *Chemins de fer néerlandais* (NS) ont confirmé la commande de 19 locomotives TRAXX MS pour remplacer, en service intérieur, les rames *Fyra* rejetées au début de l'année. Les locomotives seront livrées à partir de fin 2014 et seront engagées avec des voitures ICM sur les relations Amsterdam - Rotterdam - Breda (décembre 2014) et Den Haag - Eindhoven (décembre 2015). Elles remplaceront les 16 locomotives du même type actuellement en leasing auprès d'*Alpha Trains* (186 111 à 122) et *Maquarie Rail Europe* (186 144, 149, 236 et 239).



BB36000 SNCF

Le graphique F2 qui regroupe les services des BB36000 de la SNCF assurés en collaboration avec *SNCB-Logistics* a été fortement réduit entre autre à l'occasion de la reprise en *open access* du trafic *Arcelor* entre Dunkerque Grande-Synthe (Fr) et Kinkempois par *SNCF-Fret*.

Voici la liste des trains SNCB assurés de jour par des BB36000 :

44816 ⓄⓄ FNND 14.37 - XFSOM 19.52
 44816 R6 FNND 14.35 - XFSOM 19.01
 44837 ⓄⓄ XFSOM 08.02 - FNND 12.00
 44837 R6 XFSOM 08.20 - FNND 13.10
 46357 Ⓞ XFSOM 10.08 - FCL 12.21
 47881 Ⓞ-Ⓞ XXBLA 13.28 - FCL 15.39
 47894 Ⓞ FCL 17.29 - XFSOM 19.31

Abréviations :

FCL : Châtelet
 FNND : Antwerpen-Noord
 XFSOM : Somain (FR)
 XXFMC : Mouscron Frontière
 XXBLA : Blandain Frontière



série 57 (G2000)

● La SNCB n'a finalement pas mis un terme au contrat de location des cinq G2000 de la série 57. De légères modifications ont été apportées au roulement de la série, que vous trouverez ci-après.

GP01

49804 ①②④ FLS 11.50 - LKV 12.55 /

/ 15.57 - XFNES 20.13

49804 ③⑤ FLS 14.30 - XFNES 20.13

49804 ⑥ FLS 11.39 - LKV 12.40/15.29
- XFNES 18.14

GP02

48846 ①-⑥ LKV 08.38 - XFBG 10.05

48855 ①-⑤ XFBG 12.54 - LKV 14.12

48855 ⑥ XFBG 12.54 - LKV 14.59

GP03

41768 ③⑥ FHV 04.10 - XFGEN 11.42

41771 ①④ XFGEN 14.52 - FHV 21.50

Abréviations :

FHV : Havinnes; FLS : Aalst

LKV : Kortrijk; XFBG : Bully-Grenay (FR);

XFGEN : Gennevilliers (FR)

série 62

● Deux des trois dernières locomotives de ligne encore vertes - les 6244 et 6256 - sont entrées à Salzennes pour révision intermédiaire respectivement le 19 août et le 17 septembre 2013. Elles ressortiront au début de l'année repeintes dans la nouvelle livrée bleue *Infrabel*. Il ne subsiste désormais plus qu'une seule locomotive arborant une décoration verte : la 6219. Voir à ce sujet notre article p. 22 à 27.

● Depuis le nouvel horaire du 15 décembre 2013, les 62 TBL2 ont perdu leur service de planton à Leuven (voir page 9), remplacées par deux locomotives de la série 18. Les quatre machines (6225, 6227, 6313 et 6324) ont été purement et simplement radiées le 31 décembre 2013.



PHOTO 119-13 ↑ Les 7376 et 7377 ont été vendues à la société Genova Interporta à Genova en Italie. Le 29 novembre 2013, dans la cour à marchandises de la gare de Schaerbeek, chargement sur des remorques routières des deux machines, la 7377 à droite, la 7376 à gauche, pour leur transfert vers Genova en Italie. Pierre HERBIET.



↑ **PHOTO 119-14** La location des G2000 de la série 57 a momentanément été prolongée. Le 1er novembre 2013, la 5709 assure le train 49810 Aalst - Nesle, ici en passage à Denderleeuw. Notons au passage que le pont visible est un des tout derniers exemplaires des ponts en béton typiques de l'axe Bruxelles - Oostende. Ce pont, appelé le "Kemelbrug" ("pont du chameau"), est en très mauvais état et sera remplacé en 2015. Wim DE RIDDER.

← **PHOTO 119-15** Le 26 novembre 2013 à l'Atelier Central de Salzennes, quatre 62 subissent simultanément une révision intermédiaire à l'issue de laquelle elles ressortiront dans la nouvelle décoration bleue d'*Infrabel*. Sur cette photo, on voit trois 62 et une 55; de droite à gauche : les 6251, 6244, 6238 et 5506. Cette dernière est entrée le 11 octobre 2013 pour recevoir la TBL1+. Yves QUOILLIN.



Automotrices

séries 151-270 : c'est fini !

● Les deux dernières automotrices de la série 151 à 270 ont finalement été arrêtées le 5 novembre 2013. Il s'agit de la 270 (en matinée) et de la 204 (vers 22h00). Cette dernière est temporairement garée à Stockem pour une éventuelle préservation.

série 08 Desiro

● Les automotrices *Desiro* continuent de voir leur nombre augmenter avec pas moins de 185 exemplaires réceptionnés par la SNCB, bi- et mono-courant. Le nombre de relations confiées aux nouvelles automotrices s'étoffe proportionnellement aux réceptions. Depuis le 15 décembre, les quatre graphiques concernant les *Desiro* regroupent un total de 116 journées.



↑ C'est l'automotrice 204 qui a assuré le tout dernier train de sa série, le 5 novembre 2013. Elle est depuis garée à l'atelier de Stockem pour une éventuelle préservation. Le PFT était intéressé, mais faute de place, il nous faut abandonner ce projet. Stockem, 22 novembre 2013. Terrence LABAR.



← **PHOTO 119-16**
Tous les jours, des automotrices de la série 151 à 270 sont démolies au chantier ECORE d'Aubange. Les châssis s'empilent les uns sur les autres, tandis que les deux voitures de la 180 sont ensevelies sous les restes de leurs soeurs. Aubange, 30 octobre 2013. Pierre HERBIET.

PHOTO 119-17 →

Plusieurs voitures intermédiaires d'automotrices du type 96 ont reçu un pelli-culage spécial à l'occasion de la journée "Jobtrein" 2013 organisée le 20 novembre. Ici, sur la voiture 5532 de l'automotrice 553.

Christian AUQUIERE.



Voitures

Mise en service des premières M6 à 200 km/h

La première rame de voitures M6 autorisées à 200 km/h a été mise en service le 4 décembre 2013 sur les IC-A Oostende - Eupen. Cette rame, composée de 9 voitures (sept B, une A et une BD), tourne dans un roulement de deux journées. Le jour A, elle assure les IC-A 506 - 533 - 513 - 540 - 520; le jour B elle assure les IC-A 529 - 509 - 536 - 516 - 542 (roulement du lundi au vendredi).

Cette rame n'est pas réversible mais circule encadrée par deux locomotives de la série 18 fonctionnant en unité multiple. La stabilité des voitures-pilotes M6 ne permet en effet pas de circuler au-delà de 160 km/h avec la voiture en tête.

Au total, 60 voitures M6 seront adaptées pour la circulation à 200 km/h (voir à ce sujet *EN LIGNES 117* page 16).

Il s'agit des véhicules suivants, qui forment cinq rames :

- M6B n° 62232 à 62276 (45 unités)
- M6A n° 61067 à 61076 (10 unités)
- M6BD n° 69072 à 69076 (5 unités).

↓ **PHOTO 119-19** Le 12 décembre 2013, passage à Dolhain-Gileppe de la première rame de M6 200 km/h assurant l'IC-A 534 Eupen - Oostende. Michel HANSSENS.



↑ **PHOTO 119-18** Passage à Itterbeek, ligne 50A, à la sortie de Bruxelles, de la première rame mise en circulation, sur l'IC-A 533 Eupen - Oostende. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

Elles formaient deux rames assurant les trains suivants (tous les jours) :

KR69 : 506 - 513 - 540 - 520

KR70 : 529 - 509 - 536 - 516 - 543

A partir du 3 février, quatre rames supplémentaires seront engagées :

KR69 ①-② : 506 - 533 - 515 - 542

KR69 ③-④ : 506 - 533 - 513 - 540 - 520

KR70 ①-② : 529 - 509 - 536 - 516 - 543

KR71 ①-② : 507 - 534 - 514 - 541 - 521

KR71 ③-④ : 504 - 531 - 511 - 538 - 518 - 545

KR72 ①-② : 530 - 511 - 538 - 519

Grâce à l'introduction de voitures M6 dans les IC-A, le nombre de places of-

fertes dans les trains concernés a augmenté de près de 356 places, passant de +/- 840 à 1200 pour une rame de neuf voitures.

Dans les faits, la circulation à 200 km/h n'aura duré que quelques jours puisque, dès le 18 décembre, une limitation de vitesse à 170 km/h était imposée aux voitures M6 suite aux plaintes de voyageurs incommodés par les mouvements de lacet ressentis à 200 km/h.



Appel d'offre pour un nouveau matériel à double étage

Le 23 décembre 2013, la SNCB a lancé une adjudication pour la fourniture de "trains-blocs" à double étage d'une capacité totale estimée à 145.000 places assises.

L'appel d'offre concerne la fourniture de quatre types de voitures :

- voitures motrices Bmx équipées d'un poste de conduite;
- voitures B non motorisées;
- voitures AB non motorisées;
- voitures BDx non motorisées avec poste de conduite.

Ces trains devront former des rames de quatre et de six véhicules. Ce matériel devra être accouplable et compatible avec les voitures des types M5 et M6.

Leur vitesse devra être au minimum de 200 km/h. Les voitures motrices devront être bicourant 3 et 25 kV.

La commande, d'une valeur de € 3 milliards, devrait être conclue dans le courant de 2014 pour une livraison étalée jusqu'en 2025 à raison de +/- 160 voitures par an (+/- 13 par mois).

Ce genre de rames sera donc une première. Elles se composeront d'une automotrice à une seule caisse pourvue d'un seul poste de conduite, qui remorquera un certain nombre de voitures. Afin de rendre l'ensemble réversible, une voiture-pilote sera accouplée à l'autre extrémité. Ce type de rames n'existe pas actuellement.

Ce matériel permettra de liquider non seulement les voitures du type M4, mais également toutes les automotrices à l'exception des nouvelles *Desiro* et des types 96 (441 à 490 et 501 à 570).



PHOTO 119-20 ↑ Outre le logo "200", on remarquera les deux petits marquages rouges sur les extrémités de la caisse à hauteur des tampons (indication d'aide visuelle pour les agents de triage). Ici, la voiture de seconde classe 62244.



PHOTO 119-21 ↑ La voiture de 1^e classe 61067. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

PHOTO 119-22 ↓ Le 7 décembre 2013, l'IC-A 537 à destination d'Oostende attend le départ à Eupen. Jean-Yves LAMBIET.



Location de voitures I6 à la société HKX

Depuis le 23 juillet 2012, la société privée allemande HKX (*Hamburg - Köln Express GmbH*) exploite trois relations voyageurs aller-retour entre Hamburg et Köln, en concurrence directe avec les IC et ICE de la *Deutsche Bahn* (DBAG) (voir à ce sujet *EN LIGNES* 112 page 45).

Pour assurer le service, HKX prévoit l'utilisation de voitures issues des automotrices 4010 des ÖBB, radiées il y a plusieurs années. En attendant la révision et l'homologation de ce matériel, les rames HKX sont composées de voitures louées à diverses sociétés, dont des voitures du *Nord Ostsee Bahn* (NOB), faisant partie du groupe *Veolia*. Suite au retard dans la mise en service d'automotrices *Flirt* de *Stadler* commandées par la *Bayerische Oberlandsbahn*, une autre entité de *Veolia*, pour le nouveau service 'Meridian' autour de Rosenheim (Bavière), *Veolia* a eu besoin de véhicules



↑ **Détail du pelliculage apposé sur la voiture 12.626. Forest-Voitures, 14 novembre 2013.** François-Xavier LEEMANS.

supplémentaires pour réaliser un service temporaire en rames tractées et a récupéré ses voitures. Le HKX a été obligé de chercher une nouvelle solution intermédiaire qui se concrétisa par la location d'une série de neuf voitures du type I6 B

de la SNCB. Il s'agit des 12.601, 12.605, 12.607, 12.619, 12.626, 12.627, 12.630, 12.634 et 12.648. Ces voitures ont été préparées à Forest-Voitures où elles ont reçu un pelliculage HKX. Elles ont quitté la Belgique le 15 novembre 2013.

↓ **Le 16 novembre 2013, passage à Bremen-Mahndorf du train HKX 1802 Hamburg Altona - Köln Hbf. La rame comprend dix voitures, dont cinq I10 SNCB (deux en tête et trois en queue). La traction est assurée par deux locomotives du type ES64 U2 encadrant la rame. C'est la ES64 U2-034 qui mène le train.** Thorsten SCHULZ.



en bref...

- Depuis le changement de service du 15 décembre 2013, les EC 90/91 "Vauban" et 96/97 "Iris" sont limités au trajet Basel - Bruxelles-Midi et retour. En outre, c'est la SNCB qui fournit les voitures du types I6. Les I6 font donc leur retour en trafic international journalier. A l'exclusion des voitures ICM des NS assurant le trafic *Benelux*, il n'y a plus de voitures étrangères circulant en trafic régulier en Belgique.

↑ La rame HKX en cours de préparation au faisceau de Forest-Voitures le 14 novembre 2013.
François-Xavier LEEMANS.

→ Les neuf voitures sont revenues à Liers dans le courant du mois de décembre pour y subir un entretien.
Liers, 10 décembre 2013.
François-Xavier LEEMANS.

↓ Le 7 décembre 2013, passage à Köln-Deutz du train HKX 1803 Köln Hbf - Hamburg Altona. La rame de six voitures comprend trois I6, les 12.626, 12.648 et 12.601. Le train est remorqué par la ES64 U2-030 louée à MRCE.
Michel HANSENS.



PHOTO 119-23 →

Le nouveau point d'arrêt de Hamont est en cours de finition. Les trains IR-e Antwerpen-Centraal - Neerpelt y auront leur terminus en principe à partir du mois d'avril.

Dennis VANSUMMEREN,
20 octobre 2013.



Démolition de la gare de Blankenberge

La démolition de la gare de Blankenberge a débuté en novembre 2013. Cette gare, dessinée par Henry Van de Velde (le créateur du monogramme "B"), avait été inaugurée le 3 avril 1937 et rendue accessible aux voyageurs le 20 juillet suivant. Elle remplaça la première station datant de l'ouverture de la ligne Brugge - Blankenberge le 26 juillet 1863.

Au sujet des deux premières gares de Blankenberge : voir l'article paru dans *EN LIGNES* 89 pages 62-63.

Un tout nouveau bâtiment sera construit et devrait être mis en service dans le courant de 2015.

Ces deux photos ont été réalisées le 2 décembre 2013. Il ne reste plus grand chose du bâtiment. Daniël MOENS.



Herbesthal : deux wagons bientôt en monument

En prologue aux commémorations du début de la Première Guerre mondiale cette année, deux wagons d'origine allemande construits avant la Première Guerre seront restaurés et placés en monument sur l'emplacement de l'ancienne voie 1 de la défunte gare d'Herbesthal. Un montant de €35.000 est budgété pour restaurer ces véhicules. Ce travail sera effectué dans les ateliers d'écoles techniques de la région de manière à sensibiliser les élèves par une participation active.

Herbesthal, 14 octobre 2013.
Hans HOLZ.

PHOTO 119-24 →

Cet automne, le train B-Telecom a été remorqué par une locomotive de la série 18. La rame était réversible grâce à la présence d'une voiture-pilote du type I11. Le 31 octobre 2013, le train à effectué le trajet Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins via Leuven, Diest, Hasselt, Glons, et retour. Le train arrive ici à Hasselt.

Johny BRAUNS.



en bref...

● Depuis le 1er décembre 2013, la vitesse de la section Mechelen-Nekkerspoel - Berchem (ligne 25) a été portée à 160 km/h.

● A peine deux ans après sa rénovation, la gare de Charleroi-Sud va subir un nouveau plan d'orientation d'un coût de €110 millions, soit près du triple de la facture initiale. Au programme : l'établissement d'une large galerie commerciale sous les voies, une verrière de plus de 30.000 m² au-dessus des voies, la construction de logements et d'un quartier d'affaires, l'aménagement d'un parking souterrain. Une salle de spectacle polyvalente est également projetée.

PHOTO 119-25 →

Le 23 octobre 2013, la 7768 traverse la gare d'Herentals en remorquant deux wagons transportant des substances nucléaires en provenance de Mol et à destination du centre de retraitement de La Hague en France. Johny BRAUNS.



Mechelen : déplacement du plus vieux bâtiment des chemins de fer belges

Dans le cadre des grands travaux de rénovation actuellement en cours à la gare de Mechelen (voir *EN LIGNES* 102 p. 18 à 25), le plus vieux bâtiment des chemins de fer belges, qui se trouvait exactement sur le trajet où passera un tunnel pour les voitures sous le Leuvense Vaart (canal de Louvain), a dû être déplacé. Ce patrimoine unique datant de 1836, était originellement un vieil atelier de menuiserie et de peinture faisant partie de l'Arsenal (Atelier Central) de Mechelen. Plus tard, il servit à d'autres fonctions, mais conserva son architecture. En 1998, il a été classé comme monument historique.

Le bâtiment a été déplacé sur une distance de 34 mètres; cette opération a constitué un véritable tour de force vu ses dimensions et sa forme en L. Une nouvelle fondation en béton armé de 40 cm a d'abord été placée sous le bâtiment. L'opération de poussage a duré 2 jours à l'aide de 90 vérins hydrauliques. Pendant les préparatifs, des archéologues ont eu la possibilité de procéder à des fouilles. Photo Mechelen in Beweging, 6 septembre 2013. Texte Roel DESAEGHER, 13 septembre 2013.



2630

Livraison à la SNCB : 12-02-1971

Numérotation : 2630 12-02-1971

Dépôts successifs : Ronet : 12-02-1971
 → Stockem : 03-06-1984
 → Monceau : 27-09-1993
 → Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 15-12-2011

Démolition : Van Heyghen, à Gent, décembre 2012

PHOTO 119-26 2630 + 2376, De Hoek, 20 mars 1979.
 Jean-Luc VANDERHAEGEN.



2631

Livraison à la SNCB : 25-02-1971

Numérotation : 2631 25-02-1971

Dépôts successifs : Ronet : 25-02-1971
 → Stockem : 03-06-1984
 → Monceau : 27-09-1993
 → Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 21-03-2012

Démolition : Van Heyghen, à Gent, octobre 2012

PHOTO 119-27 Remersdael, 22 avril 1987.
 Michel HANSSENS.



2633

Livraison à la SNCB : 10-03-1971

Numérotation : 2633 10-03-1971

Dépôts successifs : Ronet : 10-03-1971
 → Stockem : 03-06-1984
 → Monceau : 27-09-1993
 → Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 26-03-2012

Démolition : Van Heyghen, à Gent, octobre 2012

PHOTO 119-28 Florée, 26 mars 2012.
 Michel HANSSENS.



2634

Livraison à la SNCB : 23-03-1971

Numérotation : 2634 23-03-1971

Dépôts successifs : Ronet : 23-03-1971
 → Stockem : 03-06-1984
 → Monceau : 27-09-1993
 → Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 15-12-2011

Démolition : Van Heyghen, à Gent, mars 2013

PHOTO 119-29 Namur, 9 août 1993.
 Jean-Yves LAMBIET.



2635

Livraison à la SNCB : 05-04-1971

Numérotation : 2635 05-04-1971

Dépôts successifs : Ronet : 05-04-1971
⇒ Stockem : 03-06-1984
⇒ Monceau : 27-09-1993
⇒ Charleroi-Sud : 05-03-2000

Mise hors exploitation : 11-12-2011

Démolition : Van Heyghen, à Gent, mai 2013.

PHOTO 119-30 2635 + 2633, Villers-la-Ville, 16 avril 2008.
Serge MARTIN.



5305

Livraison à la SNCB : 18-07-1955

Numérotation : 203.005 : 18-07-1955
5305 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Haine-St-Pierre : 18-07-1955
⇒ Latour : 19-07-1955
⇒ Stockem : 01-06-1992

Mise hors exploitation : 02-11-2011

PHOTO 119-31 Godinne, 5 juin 1980.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



6201

Livraison à la SNCB : 24-04-1961

Numérotation : 212.101 : 24-04-1961
6201 : 01-01-1971

Dépôts successifs : Schaerbeek : 24-04-1961
⇒ Merelbeke : 00-00-196x
⇒ Aalst : ?
⇒ Merelbeke : 02-06-1984

Mise hors exploitation : 08-03-2011

Démolition : atelier de Merelbeke, novembre 2011.

PHOTO 119-32 Aalst, 25 août 1986.
Jean-Luc VANDERHAEGEN.



7336

Livraison à la SNCB : 06-07-1973

Numérotation : 7336 : 06-07-1973

Dépôts successifs : Monceau : 06-07-1973
⇒ Hasselt : 11-05-1985
⇒ Charleroi-Sud : 03-07-2006
⇒ Schaerbeek : 10-06-2007

Mise hors exploitation : date inconnue, en 2011 ou 2012
Vendue à Gleisfrei en Italie en avril 2013

PHOTO 119-33 Châtelet, 24 avril 1984.
Yves STEENEBRUGGEN.



Les 6244 et 6256 ont perdu leur robe verte



PHOTO 119-34 Le 2 avril 2005, les 6244 et 6256 furent affrétées par le PFT pour un voyage en Flandre zélandaise. Les voici aux côtés de la 204 399 de Railion Nederland devant l'élégante remise de Terneuzen (NL). Yves STEENEBRUGGEN.

Avec l'entrée des 6244 et 6256 à l'Atelier Central de Salzignes, il ne subsiste désormais plus qu'une seule locomotive de ligne dans la livrée verte : la 6219.

6244

Jusqu'à son entrée à Salzignes, la 6244 avait conservé sa robe d'origine, avec au fil du temps quelques adaptations. Elle avait été mise en service le 22 mai 1964 à Dendermonde, avec Merelbeke comme atelier d'entretien.

Elle conserva sa décoration d'origine jusqu'à l'application de la nouvelle numérotation à quatre chiffres le 1er janvier 1971. A ce moment, la pointe jaune entre les phares fut supprimée de façon à permettre l'inscription de son numéro au milieu du nez. Elle subit sa première révision intermédiaire à l'atelier de Schaerbeek du 1er août

1977 au 5 octobre 1977. Elle ressortit toujours habillée de la même décoration, mais avec une bande jaune entre les phares. Le 1er juin 1981, elle est mutée à Saint-Ghislain. Si la 6256 arborait la livrée verte 1970, la 6244 était encore habillée de la robe d'origine.

PHOTO 119-35 Le 11 février 1985, la 6244 assure l'omnibus 8731 Geraardsbergen - Ath, ici en passage entre Deux-Acres et Les-sines. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





PHOTO 119-36 En été 1986, l'omnibus 8736 Geraardsbergen - Ath arrive à Lessines. Pierre HERBIET.

En 1988, le PFT obtint l'autorisation de repeindre la 6244 dans sa version d'origine avec les pointes jaunes, et renumérotation en 212.144, à l'occasion du voyage d'hiver qui se déroula le 11 mars 1989 entre Mons / Antwerpen et Bertrix via l'"Athus-Meuse", en compagnie de la 201.010 (5910). Cette peinture, réalisée à l'atelier de Saint-Ghislain par le PFT, fut achevée le 5 mars 1989.

Après ce mémorable voyage, la locomotive

conserva cette décoration. Le PFT la réutilisa une seconde fois le 8 août 1992 pour un voyage sur la *Vennbahn* avec la 210.077 (6077) du PFT et la 201.001 (5930) de la *Vennbahn*.

Entretemps, à la fermeture de l'atelier de Saint-Ghislain, elle fut mutée à Monceau le 30 septembre 1991.

Du 6 novembre 1995 au 9 février 1996, la 212.144 subit une révision intermédiaire à l'Atelier Central de Salzinnes.

Elle ressortit repeinte, toujours dans la livrée verte d'origine mais sans les pointes jaunes, et renumérotée 6244. Elle avait en outre la particularité d'avoir un monogramme "B" sur ses faces d'extrémité et d'avoir son numéro apposé en grands chiffres sur les parois latérales.

Elle fut par la suite mutée à Merelbeke le 5 mars 1999, puis à Antwerpen-Noord le 12 décembre 2004.

PHOTO 119-37 Le 8 mars 1989, la 212.144, alias la 6244, assure la desserte du zoning industriel de Feluy. Elle remorque le train 68601 Feluy-Zoning - Saint-Ghislain. Serge MARTIN.







↑ **PHOTO 119-38** La 6244 à Aulnoye (FR), en tête du train L5979 à destination de Mons, le 18 septembre 1996. Serge MARTIN.

← **PHOTO 119-39**

Le 9 février 1996, la 212.144 ressortit de révision repeinte dans la livrée verte avec une bande jaune. Son numéro est inscrit en chiffres de grande dimension sur ses parois latérales. Le 15 juin 1996, elle manoeuvre une rame de minerai en compagnie de la 5121 à Marcinelle. Le train se trouve sur la ligne industrielle 260 Blanchisserie - Monceau. Pascal DUBOIS.

Le 2 avril 2005, elle participa avec la 6256 à un troisième voyage pour le PFT, entre Bruxelles et Terneuzen.

Depuis le 12 avril 2012, elle fait partie du parc de traction de TUC-Rail pour les trains de travaux.

C'est le 19 août 2013 qu'elle est entrée à l'Atelier Central de Salzinnes pour révision intermédiaire. Elle ressortira dans les prochains jours dans la nouvelle décoration bleue *Infrabel*.

6256

Jusqu'à présent, la 6256 a été repeinte à quatre reprises. Bientôt, elle ressortira de révision habillée dans une cinquième robe : la nouvelle livrée bleue *Infrabel*.

Cette locomotive fut mise en service à la remise de Sint-Niklaas le 28 août 1964.

Du 31 octobre 1970 au 10 décembre 1971, la machine était stationnée à Aarschot, avec entretien à Leuven. Lors de l'application de la nouvelle numérotation à quatre chiffres le 1er janvier 1971, elle perdit ses pointes jaunes.

Elle passa ensuite cinq années à Kin-kempois, jusqu'au 3 juin 1976.

Au milieu de 1973, la peinture de ses faces d'extrémité fut rafraîchie. A cette occasion, elle reçut une bande jaune entre les phares.



↑ Lors de l'application de la nouvelle numérotation à 4 chiffres, la 6256 a simplement perdu ses pointes jaunes. Lier, avril 1971.

Photo Ivo VAN OOST, collection Yves STEENEBRUGGEN.



↑ Au milieu de 1973, ses phares furent reliés par une grosse bande jaune.

Photo André PAIX, collection Yves STEENEBRUGGEN.



↑ **PHOTO 119-40** La 6256 a été repeinte dans la livrée verte "1970" le 25 octobre 1974. Le 23 septembre 1979, elle remorquait un semi-direct entre Gent-Sint-Pieters et Mechelen, ici en passage à Merelbeke. C'est à Kinkempois, qu'elle fut équipée d'un troisième feu blanc (provenant d'une locomotive à vapeur) pour pouvoir aller à Maastricht. Julien CASIER, collection PFT.

Elle subit une révision intermédiaire à l'atelier de Latour du 27 septembre au 25 octobre 1974. C'est à ce moment qu'elle fut repeinte dans la nouvelle livrée verte "1970".

Le 3 juin 1976, elle s'installa à Dendermonde (entretien Merelbeke), puis à Merelbeke.

A l'occasion d'une seconde révision, elle ressortit le 23 janvier 1984 repeinte en

jaune.

Le 11 juillet 1996, l'atelier de Merelbeke repeignit la 6256 dans une variante de la décoration verte "1970". La différence par rapport à la livrée 1970 classique résidait dans la largeur de la grosse bande jaune agrandie, surtout sur les faces d'extrémité, afin de garder une bonne visibilité.

Elle changea encore à trois reprises d'atelier d'entretien : Antwerpen-Noord le

12 décembre 2004 (pour TUC-Rail), Schaerbeek (Infrabel) le 14 décembre 2008, et Charleroi-Sud depuis le 14 décembre 2009.

La 6256 est entrée à l'Atelier Central de Salzennes un mois après la 6244, le 17 septembre 2013. Elle ressortira elle aussi bientôt revêtue de la nouvelle décoration bleue *Infrabel*.

↓ **PHOTO 119-41** La 6256 est sortie de révision habillée en jaune le 23 janvier 1984. Quelques semaines plus tard, en avril 1984, elle assurait la traction du train de désherbage vu en passage à Sint-Maria Lierde en direction de Zottegem (ligne 122). Pierre HERBIET.





↑ **PHOTO 119-42**

Le 13 avril 1988, la 6256 assure l'omnibus 1737 Eeklo - Gent - Leuze. Départ de Frasnés-lez-Anvaing. Serge MARTIN.

PHOTO 119-43 →

La 6256 retrouva sa robe "vert 1970" le 11 juillet 1996. Ses bandes jaunes furent toutefois élargies afin d'améliorer la visibilité. En outre, un monogramme "B" fut placé sous la petite grille située entre les phares. Le 17 mars 1999, elle stationne à Gent-Sint-Pieters en tête du train L762 à destination d'Eeklo. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



← **PHOTO 119-44**

Une des dernières photos de la 6244 en vert, immortalisée le 3 mai 2013 alors qu'elle assurait la traction du train de désherbage. Elle opère ici à Winterslag, sur la ligne 21C Genk-Goederen - Bilzen. Andy ENGELÉN.

LA FIN DES SABENA



↑ **PHOTO 119-45** Arrivée à Bruxelles-Nord d'une navette SABENA en provenance de l'aéroport. Photo Julien CASIER, collection PFT.

Le 3 octobre 2013, la dernière automotrice SABENA a été mise hors service. Il s'agissait de la 598. L'occasion nous est donnée de retracer l'histoire de cette petite série d'automotrices.

Première liaison

La première liaison vers l'aéroport de Bruxelles fut inaugurée le 22 mai 1955. C'était alors la toute première fois qu'un aéroport était relié à un centre-ville par

une relation ferrée.

La gare était alors appelée Melsbroek (qui devint Bruxelles-Aéroport le 29 mai 1960, puis Bruxelles-National-Aéroport le 27 mai 1979). Cette liaison partait de la gare de Bruxelles-Central, où une voie (1A) en im-

passé avait spécialement été construite à l'extrémité du quai des voies 1 et 2, entre octobre 1952 et octobre 1953. Sur le quai même, un ascenseur menait directement dans le bâtiment SABENA, d'où partaient et arrivaient les voyageurs.

↓ **PHOTO 119-46 NB** De 1955 à février 1971, le service SABENA fut assuré par les autorails du type 602, future série 42 puis 43. Le 29 mars 1965, le 602.05 (futur 4235 et 4335) vient de quitter l'aéroport et emprunte la voie de raccord qui le mènera sur la ligne 36 (Liège - Bruxelles) à hauteur de la gare de Zaventem. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Le service était alors assuré par les nouveaux autorails du type 602, future série 42 puis 43, spécialement aménagés pour la relation, avec des compartiments de 1e et 2e classe, et un grand fourgon.

Cette dernière était exploitée indépendamment du réseau SNCB, avec une tarification spéciale en collaboration avec la SABENA (abréviation de *Société Anonyme Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne*), société qui exploitait alors l'aéroport et des lignes aériennes. Les billets et titres de transports SNCB n'étaient pas valables sur la ligne. Les places assises étaient alors réservées prioritairement aux passagers aériens.

Electrification de la ligne 36C

Pour moderniser la liaison, il fut décidé à la fin des années 1960 d'électrifier la courte ligne 36C entre Zaventem et l'aéroport.

Pour son exploitation, on commanda une série de six automotrices doubles qui seront dénommées "SABENA", dérivées des nouvelles automotrices des types 66 et 70 (228.601 à 640 et 641 à 654).

Les automotrices SABENA se distinguaient par leur aménagement disposant d'un grand confort, composé uniquement de sièges individuels, et leur livrée extérieure spéciale.

Leur aménagement se décomposait de cette manière :

Voiture AD :

- un poste de conduite et un comparti-



↑ La 852 à Bruxelles-Nord. Contrairement aux automotrices des types 66 et 70, les SABENA n'avaient pas de plate-forme d'accès pour les voyageurs à l'extrémité de la voiture AD dont l'espace était occupé par le compartiment à bagages. L'endroit où aurait dû être situé cette plate-forme est à gauche de la porte donnant accès au compartiment à bagages. A cet endroit, il n'y a pas de fenêtre.

Julien CASIER, collection PFT.

- un grand compartiment à bagages de 3,5 tonnes, avec portes d'accès;
- un compartiment de 1e classe fumeur de 16 places assises;
- un 2e compartiment de 1e classe fumeur de 16 places assises;

- une plate-forme d'accès et une toilette.
- un 3e compartiment de 1e classe fumeur de 12 places assises.

Voiture AB :

- un poste de conduite et le compartiment haute tension;

↓ PHOTO 119-47 Cette vue de la 855 arrivant à Bruxelles-Nord permet de bien analyser sa décoration et les inscriptions.
Photo Julien CASIER, collection PFT.



- un compartiment 2e classe fumeur de 19 places assises;
- une plate-forme d'accès et une toilette;
- un second compartiment 2e classe fumeur de 15 places assises;
- un grand compartiment de 1e classe fumeur de 28 places assises;
- une seconde plate-forme d'accès;
- un second compartiment de 1e classe fumeur de 12 places assises.

Dans la pratique, la SABENA ne faisait pas de distinction entre les 1e et 2e classes. En outre, il n'y avait pas d'espace non fumeurs.

Leur principale différenciation extérieure par rapport aux automotrices des types 66 et 70 était bien sûr leur belle décoration aux couleurs de la SABENA, bleu et blanc. Les caisses étaient bleues, entrecoupées par deux bandes blanches, une large (30 cm) et une mince (6 cm), ceinturant entièrement l'automotrice sous les fenêtres, mais étaient interrompues aux portes y compris les portes d'intercirculation et leur cadre. Ces deux bandes étaient séparées l'une de l'autre de 4 cm.

Leur toiture était également bleue.

L'inscription SABENA encadrée par deux monogrammes "B" était peinte au-dessus



↑ **PHOTO 119-48** La 851 à Bruxelles-Nord. C'est à partir du 28 mai 1972 que les navettes s'arrêteront également à Bruxelles-Nord. Jusqu'alors, les trains reliaient Bruxelles-Central à l'aéroport sans arrêt. Photo Julien CASIER, collection PFT.

de chaque caisse, dans l'espace compris entre le haut des fenêtres et la limite de la toiture.

A gauche et à droite de chaque porte d'accès (sauf les portes du fourgon), dans le gros bandeau blanc, était apposé le monogramme de la SABENA (à gauche) et l'inscription "Belgium World Airlines" (à droite). Un petit monogramme "B" était apposé au milieu de chaque caisse, dans la grosse bande blanche.

Initialement, il avait été envisagé de leur

attribuer les numéros 222.001 à 006. Par la suite, on décida de les numéroter 228.851 à 856. Toutefois, en raison du retard de leur livraison, elles reçurent directement la nouvelle numérotation à quatre chiffres : (0)851 à 856.

Elles furent livrées à la SNCB au début de 1971 et affectées à l'atelier de traction électrique de Schaerbeek :

851 : 24-02-1971

852 : 09-02-1971

853 : 02-03-1971

↓ **PHOTO 119-49** Sur cette photo en gros plan de la 852 arrivant à Bruxelles-Nord, on voit bien les différentes inscriptions. Julien CASIER, collection PFT.



854 : 15-03-1971
 855 : 01-04-1971
 856 : 19-04-1971

La ligne 36C (Y Zaventem - Bruxelles-Aéroport) fut mise sous tension le 1er mars 1971. C'est officiellement à partir du 23 mai 1971 que la liaison fut assurée par les nouvelles automotrices. Dans la pratique, elles commencèrent déjà à desservir la ligne à partir de mars 1971.

Reprise par la SNCB

A la fin des années 1970, il fut décidé d'intégrer la liaison de l'aéroport dans le réseau SNCB. Ce transfert s'opéra à la date du 27 mai 1979. A partir de ce moment, la tarification SABENA fut remplacée par la tarification classique SNCB, en tenant compte cette fois des deux classes.

Le service ne changea pas pour autant, proposant toujours en moyenne trois trains par heure.

Sur les automotrices, les inscriptions SABENA furent supprimées. Seules les deux premiers compartiments contigus au compartiment à bagages (voitures AD) furent conservés en tant que 1e classe; les autres furent simplement déclassés en 2e classe. Des bandes jaunes furent apposées au-dessus de ces compartiments de 1e classe. La première automotrice adaptée fut la 855 sortie de



↑ **PHOTO 119-50** A partir du 27 mai 1979, le service SABENA est entièrement repris par la SNCB. En avril 1980, la 852 vient de quitter l'aéroport. C'est le 9 mai 1979 qu'elle sortit de l'atelier de Schaerbeek modifiée pour la SNCB.

Photo Julien CASIER, collection PFT.

l'atelier de Schaerbeek le 7 mai 1979.

Renumérotation

Peu après, il fut décidé de renuméroter les six automotrices, en prévision de l'élargissement du parc des automotrices

quadruples de la série 800 (projet abandonné et remplacé par la construction des nouvelles automotrices doubles 731 à 782). C'est ainsi que les 851 à 856 devinrent dans l'ordre les 595 à 600 à dater du 7 octobre 1980.

↓ **PHOTO 119-51** La 853 après sa modification pour la SNCB. Atelier de traction électrique de Schaerbeek, 18 janvier 1980. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 119-52 →

La 854 quelques mois avant sa renumérotation, en route vers l'aéroport. Zaventem ligne 36C, avril 1980.

Julien CASIER, collection PFT.



PHOTO 119-53 →

Les six automotrices sont renumérotées 595 à 600 au 7 octobre 1980. Voici la 597, l'ex. 853, quittant Bruxelles-Nord en direction de la Jonction Nord-Midi le 13 janvier 1981.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 119-54 ↓

Quelques jours plus tard, toujours à Bruxelles-Nord, le 31 janvier 1981, la neige a fondu. La 598 (ex. 854) quitte la gare vers Bruxelles-Central.

Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↑ **PHOTO 119-55** A partir de juin 1984, le service vers l'aéroport ne nécessitait plus l'engagement que de trois automotrices. C'est ainsi que l'on pouvait apercevoir sporadiquement une SABENA assurer un service en remplacement d'une autre série d'automotrices. Elles étaient alors surtout engagées sur les omnibus vers Nivelles. Le 24 juillet 1984, la 599 (ex. 855) s'arrête à Rhode-Saint-Genèse avec l'omnibus 8084 Nivelles - Bruxelles-Nord. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

↓ **PHOTO 119-56** Le 6 août 1984, c'est la 596 (ex. 852) qui était engagée sur l'omnibus 8058 Bruxelles-Nord - Nivelles, ici à Uccle-Calevoet. Jean-Luc VANDERHAEGEN.



PHOTO 119-57 →

L'aménagement intérieur des automotrices SABENA. Les porte-bagages longitudinaux ne permettaient pas d'y installer les valises. On remarquera également la décoration SABENA. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.



PHOTO 119-58 →

Après juin 1984, le service SABENA étant réduit, on commença à utiliser les automotrices en surplus pour d'autres services, comme ici pour le transport du courrier postal. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.



PHOTO 119-59 ↓

Le 24 juin 1991, les 596 et 645 furent utilisées pour assurer un train spécial vers le parc d'attraction Walibi. Le convoi est garé à Wavre. Roger CRIKELAIRE.



SAMEDI 5 AVRIL 2014

"HOMMAGE AUX LOCOS DIESEL SERIE 62"

Le premier voyage de la saison nous mènera dans la région gantoise, sur les quelques lignes non électrifiées qui existent encore en Belgique. Nous y effectuerons un hommage aux locomotives Diesel de la série 62 qui, bien que n'assurant plus de service commercial, sont toujours bien présentes sur le réseau en tête de trains de travaux *Infrabel*. Elles portent d'ailleurs assez curieusement plusieurs livrées dont la nouvelle livrée bleue *Infrabel*.

Nous vous proposons un périple au départ de Bruxelles. Le départ est fixé à Bruxelles-Midi vers 8h15 et Bruxelles-Nord 8h25. L'embarquement est possible à Aalst (8.50) et Gent-Dampoort (9.20).

Nous vous dirigerons ensuite vers Zelzate et effectuerons plusieurs parcours sur la ligne 55.

Après la ligne 55, nous reviendrons à Gent-Zehaven via Sifferdok pour ensuite nous diriger Zottegem par la ligne 122 puis Renaix par les lignes 89 et 86.

Nous reviendrons ensuite à Bruxelles par les lignes 89 et 50. Le retour à Bruxelles-Midi aura lieu vers 19h30.

Comme à l'accoutumée, de nombreux arrêts-photos seront prévus. Les voitures que nous utiliserons seront les voitures M2 du Patrimoine historique de la SNCB, remaquées par différentes locomotives série 62.

Cette excursion est avant tout réservée aux amateurs ; ceux qui veulent toutefois voyager sur des lignes qui ne sont pas parcourues régulièrement par des trains de voyageurs sont évidemment les bienvenus.

Si cette excursion vous intéresse, ne tardez pas à renvoyer votre formulaire d'inscription avant la date limite qui y est indiquée.

Nous vous souhaitons d'ores et déjà un agréable voyage en notre compagnie.

Le PFT asbl.

Inscription "on line" possible sur
www.pfttsp.be



BULLETIN DE PARTICIPATION

Voyage n° 154

" HOMMAGE AUX LOCOS DIESEL SERIE 62 "

Samedi 5 avril 2014

Formulaire également disponible sur www.pfttsp.be

Ce formulaire doit être renvoyé avant le 24 mars 2014 à l'adresse suivante, accompagné d'une enveloppe timbrée self-adressée :

PFT - Voyages
Boîte Postale 40
BE - 7000 MONS

Le montant de votre participation doit nous parvenir pour le 26 mars 2014 au plus tard.

Une somme de 5 euros sera retenue en cas de désistement et demande de remboursement. Il n'y a pas de remboursement après la date limite d'inscription fixée au 24 mars.

Vos coordonnées :

NOM + Prénom.....
Adresse..... N°..... Boîte.....
Localité..... N° postal.....
Abonné EN LIGNES n°.....(fac) Compte bancaire.....
Adresse électronique :@.....

Votre choix :

- Participants adultes abonnés EN LIGNES et enfants de 6 à 16 ans à 49 euros
- Participants adultes ordinaires à 55 euros
- Enfants en-dessous de 6 ans : déconseillé

Total :€

Mode de paiement :

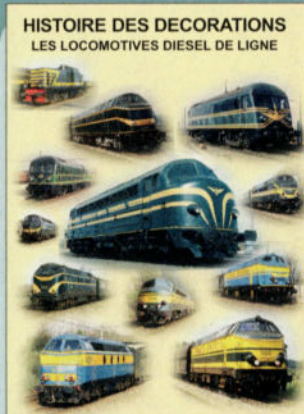
- Virement sur le compte bancaire BE 57 0001-1201789-35 du PFT Bruxelles en mentionnant en communication le numéro du voyage (voyage 154) et votre nom; le code BIC est GEBABEBB et le numéro complet du compte est BE57-0011 2017 8935
- Paiement par carte Visa ou Eurocard.
Numéro de la carte (en 16 chiffres).....

Validité

Nom du Titulaire :

Je déclare renoncer à tout recours contre le PFT en cas d'accident ou changement inopiné de la composition ou de la traction du train.

Date et signature,

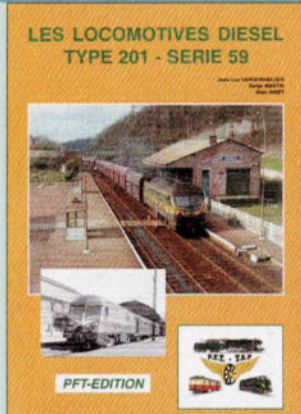


LES DÉCORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB

TOME I
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

Cet imposant ouvrage décrit en détail toutes les décorations portées par les locomotives Diesel de ligne.

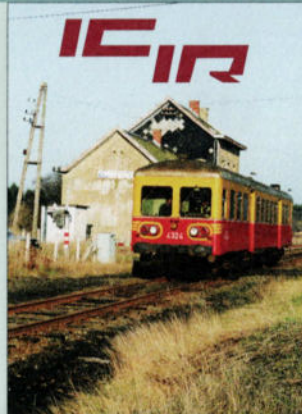
A4 - 288 pages - plus de 500 photos, dessins et plans, la plupart en couleurs - couverture cartonnée - € 59,00 - kp 2



LES LOCOMOTIVES DIESEL TYPE 201/SÉRIE 59

Cet ouvrage consacré à l'histoire complète des locomotives de la série 59 traite des nombreux projets étudiés, des caractéristiques techniques, la construction, les services assurés, les affectations, les décorations, leur descendance en Belgique et à l'étranger, etc.

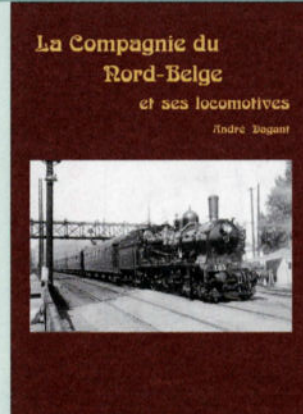
A4 - 280 pages - 570 photos, plans et tableaux - couverture cartonnée - € 49 - kp 2



IC-IR 1984-2004

Le "Plan IC-IR" en images, avec une illustration de toutes les gares et points d'arrêt supprimés et rouverts durant cette période.

A4 - 216 pages
400 photos en couleurs
couverture cartonnée
€ 35,00 - kp 2



LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE

Cet ouvrage exceptionnel écrit par André Dagan traite de la genèse du réseau, des grandes étapes de la traction, et décrit en détail toutes les séries de locomotives avec leurs caractéristiques et numérotations.

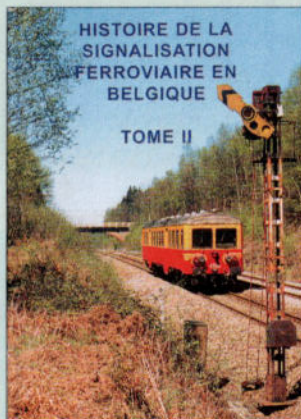
Format A4 - 356 pages
400 photos et plans
couverture cartonnée
€ 59 - kp 5



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.

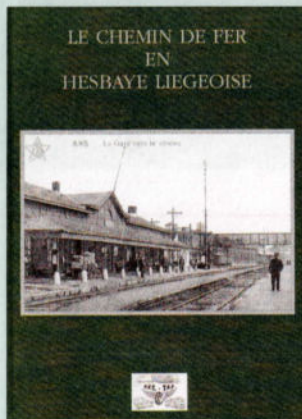
A4 - 191 pages
278 photos et plans
couverture cartonnée
€ 24,50 - 950 g



HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Ce deuxième tome traite de la signalisation mécanique.

A4 - 252 pages
220 photos et plans
couverture cartonnée
€ 35,00 - kp 2



LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

Description et histoire des lignes 31, 32 et 36 (Liège-Haut-Pré - Waremme).

A4 - 168 pages - 276 photos
couverture cartonnée
€ 23,50 - 750 g



LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Histoire de toutes les lignes de la région montoise.

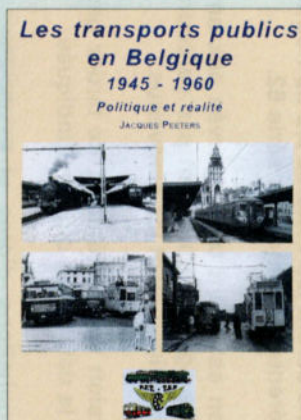
A4 - 160 pages - 258 photos
couverture souple
€ 23,50 - 750 g



INDICATEUR DE 1940

Réédition de l'indicateur de 1940 sous l'occupation allemande.

A4 - 48 pages
€ 6,50 - 250 g



LES TRANSPORTS

Histoire des transports publics en Belgique de 1945 à 1960.

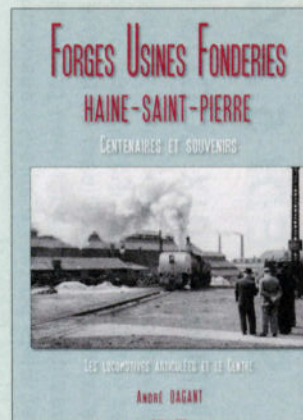
A4 - 287 pages - +/-300 photos en noir-blanc - couverture cartonnée
€ 45 - kp2



RAILEXPO 2010

Description de tout le matériel SNCB ayant existé de 1950 à 2010.

A4 - 52 pages couleurs - bilingue français-néerlandais
€ 10,00 - 250 g



F.U.F.

L'histoire des Forges, Usines et Fonderies d'Haine-Saint-Pierre.

A4 - 280 pages unilingue français
€ 38,00 - KP2



UN SIECLE DE VAPEUR 2
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales; vapeurs NS, SNCF, DB et CFL.
 21 x 27 cm - 134 photos N-B - couverture cartonnée - € 27,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 3
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.
 21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 4
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.
 21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



UN SIECLE DE VAPEUR 5
 Recueil photo présenté en 5 chapitres : 1835 - 1930; 1931-1945; 1946-1966; vapeurs industrielles et vicinales.
 21 x 27 cm - 128 photos N-B + 8 photos couleurs couverture cartonnée - € 32,00 - 750 g



NOS CHEMINS DE FER 1 - ONZE SPOORWEGEN 1
Les polycourant
 Recueil photo ayant pour thème les locomotives polycourant belges et étrangères circulant sur le réseau belge.
 132 pages - 126 photos couleurs - couverture cartonnée - € 27,00 - 750 g



NOS CHEMINS DE FER 2 - ONZE SPOORWEGEN 2
Autorails 1980-2005 - tome 1
 Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce premier tome reprend les séries 40-41-43-44 et 45.
 112 pages - 106 photos couleurs - couverture cartonnée - € 25,00 - 700 g



NOS CHEMINS DE FER 3 - ONZE SPOORWEGEN 3
Autorails 1980-2005 - tome 2
 Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce second tome reprend les séries 46, 49, ES et historiques.
 112 pages - 110 photos couleurs - couverture cartonnée - € 25,00 - 700 g



NOS CHEMINS DE FER 4 - ONZE SPOORWEGEN 4
L'Europe des Gros Nez
 Recueil photo ayant pour thème les locomotives Diesel des séries 52-53-54 de la SNCB et leurs soeurs européennes.
 132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



NOS CHEMINS DE FER 5 - ONZE SPOORWEGEN 5
La série 51
 Recueil photo ayant pour thème les locomotives Diesel de la série 51. Chaque machine est représentée, ainsi que celles encore existantes.
 132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



NOS CHEMINS DE FER 6 - ONZE SPOORWEGEN 6
Nos tramways 1
 Recueil photo ayant pour thème les trams belges. Il est divisé en différents chapitres : SNCV, MIVA, STIB, STIC, MIVG, STIL et STIV. Textes bilingues.
 132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



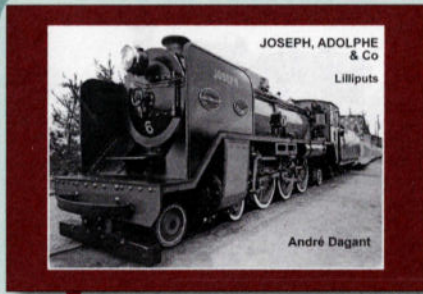
NOS CHEMINS DE FER 7 - ONZE SPOORWEGEN 7
La série 22
 Recueil photo ayant pour thème les locomotives électriques de la série 22. Chaque machine est représentée, avec deux décorations différentes.
 168 pages - photos couleurs - couverture cartonnée - A4 - € 28,00 - 750 g



DE TRAMS IN BEELD 1
LES TRAMS EN IMAGES 1
 Recueil de 200 photos couleurs de trams vicinaux dans les années '1960 : Bruxelles, Anvers, Côte, Hainaut, Grottes de Han et réseaux urbains.
 21 x 27 cm - 208 pages - textes bilingues - couverture cartonnée - € 38,00 - 1100 g

LIVRE EN VOIE D'ÉPUISEMENT

Livres PFT-éditions



LES LILLIPUTS
L'histoire des six Pacific "Lilliput" construites par Tubize pour l'Exposition de Bruxelles de 1935.
A4 oblong - 143 pages - couverture cartonnée rigide - reliure au fil de lin - textes bilingues - nombreuses photos N-B -
€ 29,00 - 750 g



LES CHEMINS DE FER BELGES EN MOUVEMENT
L'évolution des chemins de fer belges depuis la SNCB jusqu'aux trois sociétés (période de 1992 à 2010) - français ou néerlandais
168 pages - photos couleurs - couverture cartonnée - A4 - € 30,00 - 750 g



LA SAGA DES GARES A DOUR ET EN HAUT-PAYS
Ce livre de 96 pages décrit en détail l'ancienne ligne 98A Dour-Roisin-Bavay (FR), par les Hauts-Pays.
A4 oblong, 106 pages - 70 photos N-B et couleurs - couverture cartonnée - € 22,00 - 750 g

En Lignes

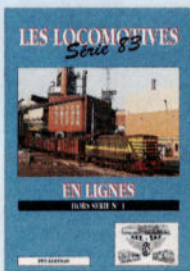
EN LIGNES

- abonnement 2014 (débuté au 01-01-2014, même pour les prises d'abonnement durant l'année en cours)
 - Belgique € 40,00
 - étranger (Europe) € 46,00 (hors Europe sur demande)
 - numéros 19 à 20, par numéro : € 3,97 100 g
 - numéros 41 à 45, par numéro : € 7,50 210 g
 - numéros 46 à 52, par numéro : € 7,50 260 g
 - numéros 53 à 58, par numéro : € 7,00 260 g
 - numéros 59 à 106, par numéro : € 8,50 260 g
 - à partir du numéro 107 : € 9,00 260 g
- Numéros 64, 80 et 85 épuisés !

reliure pour 12 EN LIGNES € 11,50 kp 2



EN LIGNES - hors série



hors série n°1
LES LOCOMOTIVES SERIE 83
A4 - 50 pages
100 photos
€ 9,75 - 255 g



hors série n°3
LES LOCOMOTIVES TYPE 230-231
A4 - 60 pages
80 photos
€ 12,25 - 210 g



hors série n°4
LES LOCOMOTIVES SERIE 92
A4 - 80 pages
100 photos
€ 14,75 - 255 g

Articles divers

Pin's

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 verte € 2,50 16 g
- Pin's locomotive Diesel série 60 jaune € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 bicolore € 2,50 16 g
- Pin's locomotive électrique 101.012 vert foncé € 2,50 16 g
- Pin's locomotive à vapeur type 81 € 2,50 16 g

DVD

- Parade de Gros Nez sur la L128 : € 15,00 150 g
- A toute vapeur sur la ligne du Bocq : € 21,00 150 g

Calendriers LOCO

- Années disponibles : 2005, 2011, 2012, 2013
par calendrier : € 5,00 kp2

LOCO 2014 € 11,00 kp2



Parade Gros Nez



A toute vapeur sur le Bocq



Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans ce EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 119-24) peuvent être obtenues au format 10x15 cm ou 13 x 18 cm en couleurs, sauf les numéros suivis de la mention NB (par exemple PHOTO 119-29 NB) qui sont des photos noir et blanc.

ATTENTION : numéro(s) et format à préciser à la commande sur carte postale, lettre, courriel ou fax. Le cadrage des photos peut ne pas correspondre avec celui publié.

Date limite de commande : le 30-03-2014

Date de livraison : +/- 25-04-2014

Les photos des EN LIGNES précédents ne sont plus disponibles !

Renseignements et commandes :

- ☎ +32(0).65/51.07.76
- Fax : +32(0).65/66.45.41
- ✉ martinserge59@skynet.be (utiliser cette adresse obligatoirement pour les commandes par mail)

- ☐ Prix par photo 10 x 15 cm € 1,00 7 g
- ☐ Prix par photo 13 x 18 cm € 1,60 10 g



Photos-thèmes

Sauf indication, pochettes de 10 photos couleurs 10x15 cm

- | | | | |
|-----------|---|---------|------|
| ☐ N° 38 : | Les signaux mécaniques de Florenville | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 44 : | La locomotive 8275 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 49 : | Les 62/63 en vert "1970 Salzinnes" | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 50 : | Les 62/63 en vert "1970 Latour" | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 51 : | Voyage d'adieu des locos série 80 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 52 : | Les 62/63 en vert "1970 Kortrijk" | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 59 : | Les 5122 et 5135 en Italie | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 60 : | Vapeurs chinoises | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 61 : | Les 62 en activité au Luxembourg | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 62 : | Les autorails avant le plan IC-IR - série 1 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 63 : | Les autorails avant le plan IC-IR - série 2 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 64 : | Les autorails avant le plan IC-IR - série 3 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 65 : | Les 3600 CFL | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 66 : | Les 7301 à 7335 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 67 : | Les locotracteurs de la série 91 | € 10,00 | 75 g |

Photos-thèmes

- | | | | |
|------------|---|---------|-------|
| ☐ N° 69 : | Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 70 : | Les voitures Wegmann CFL | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 71 : | La 2302 (voir EN LIGNES 72) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 73 : | La 5117/5001 (voir EN LIGNES 74) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 75 : | La ligne 141 Court-St-Etienne - Genappe | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 76 : | Matériel belge en Italie (voir EN LIGNES 77) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 77 : | Essais avec divers matériel (voir EN LIGNES 77) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 78 : | La 8020 des CUP | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 79 : | Essais de la TRAXX en Belgique | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 80 : | La P8 et la 1603 CFL sur la L128 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 81 : | Les automotrices Benelux | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 82 : | Les 1181 à 1192 avec des Benelux | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 83 : | La ligne Liège - Gouvy en Diesel | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 85 : | Embarquement des 51 SecoRail (15 photos) | € 15,00 | 105 g |
| ☐ N° 86 : | Dix photos de 22 vertes | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 87 : | Les dernières 60 radiées en 1988 (EL 87 p. 8) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 90 : | 10 photos d'automotrices de la série 700 en vert | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 91 : | 10 photos d'automotrices de la série 800 en orange | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 92 : | 10 photos de la parade "Gros Nez" sur la ligne 128 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 93 : | 10 photos des dernières 73 de B-Cargo | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 94 : | 10 photos du transfert des 5167 et 5174 en Italie | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 96 : | 10 photos de la ligne 86 Renaix - Leuze | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 97 : | 10 photos de la L123 Geraardsbergen - Braine en Diesel | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 98 : | 10 photos de Class 66 (PB01, 02, 03) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 99 : | 10 photos de locomotives de la série 57 (G2000) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 100 : | 10 photos de locomotives de la série 23 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 101 : | 10 photos de locomotives de la série 800 des CFL | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 102 : | 10 photos d'automotrices postales (ex. 1935) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 103 : | 10 photos d'autorails de la série 43 à Aachen | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 104 : | 10 photos de locomotives de la série 20 en vert | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 105 : | 10 photos de l'automotrice historique de 1935 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 107 : | 10 photos de voitures actuelles de la SNCB | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 109 : | 10 photos de 26 vertes | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 110 : | 10 photos de 26 dans leurs trois décorations | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 111 : | 10 photos du spectacle vapeur du Bocq | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 112 : | 10 photos de Benelux tractés par les Traxx de la série 28 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 113 : | 10 photos de la gare d'Oudenaarde et traction Diesel | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 114 : | 10 photos prises entre Poperinghe et Comines | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 115 : | 10 photos prises entre Melle et Zotegem (L122) | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 116 : | 10 photos prises dans le port de Gent | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 117 : | 10 photos prises dans le port d'Antwerpen années '80 | € 10,00 | 75 g |
| ☐ N° 118 : | 10 photos de la loco Diesel 211.006 (6406) | € 10,00 | 75 g |



PHOTO-THEME 119

10 photos de locomotives de la série 60 en service sur la ligne Ottignies - Charleroi au début des années '1980.

Communication : photo-thème 119.

Commande - frais d'envoi

COMMENT COMMANDER ?

- Si vous habitez la Belgique, il suffit de verser la somme requise (articles et frais d'envoi) sur le compte BE57 0011 2017 8935 du PFT, BP 40, BE-7000 Mons
- Si vous habitez à l'étranger, vous pouvez effectuer un virement international. Le code BIC est GEBABEBB; le code IBAN est BE57 0011 2017 8935.
- Vous pouvez aussi régler par Visa ou Eurocard en indiquant votre nom, adresse, numéro de la carte (16 chiffres), la somme en euros, la date de validité et vous signez. Un formulaire est disponible sur notre site Internet.

Dans tous les cas, n'oubliez pas de mentionner en communication les articles commandés !

Tous nos articles sont disponibles lors des journées "Portes ouvertes" de notre abri-musée de St-Ghislain. Les titulaires d'une carte d'abonné bénéficient à ces occasions d'une réduction de 10%. Cette réduction est également valable au stand PFT en gare de Spontin, lors des journées de circulation sur la ligne du Bocq.

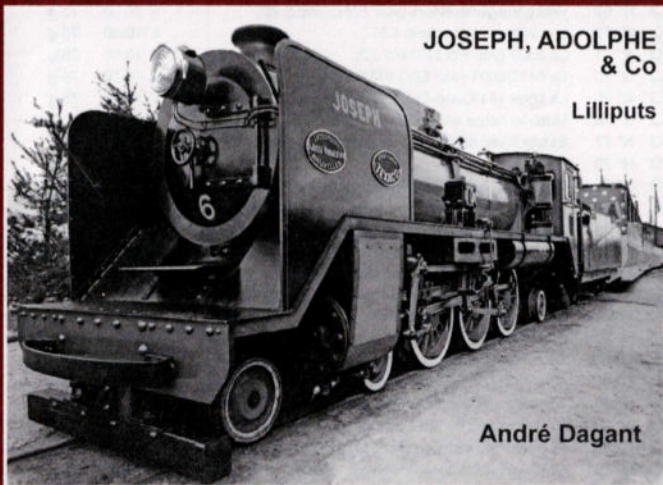
FRAIS D'ENVOI : calculez le poids des articles commandés et ajoutez le montant des frais d'envoi à votre commande (kp = kilopost)

	BELGIQUE	EUROPE	RESTE DU MONDE
jusque 100 g	€ 1,50	€ 1,50	€ 3,80
jusque 350 g	€ 2,20	€ 2,20	€ 7,50
jusque 1000 g	€ 3,70	€ 3,70	€ 18,00
jusque 2000 g	€ 5,20	€ 5,20	€ 35,00
Kilopost 2 kg (kp 2)	€ 6,50	€ 6,50	€ 65,00
Kilopost 5 kg (kp 5)	€ 9,10	€ 9,10	€ 65,00
Kilopost 10 kg (kp 10)	€ 9,10	€ 18,20	€ 130,00

Remarque importante concernant les frais d'envoi

Les frais postaux sont maintenant identiques pour un envoi en Belgique ou en Europe. Il faut néanmoins compter un délai de quelques jours supplémentaires si vous habitez hors de Belgique.

Vous pouvez aussi envoyer un courriel à l'adresse pftsp@gmail.com pour connaître le montant réel des frais d'envoi avant de passer votre commande.



JOSEPH, ADOLPHE & Co

Lilliputs

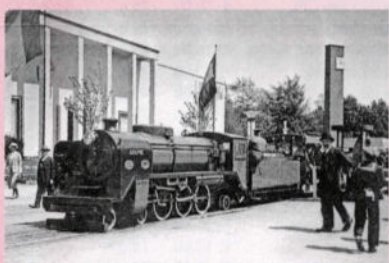
André Dagant

Les locomotives "Lilliput"

Les six locomotives "Lilliput" ont été construites par l'industrie belge pour participer à des expositions sur voie de 60 cm (Decauville). Elles ressemblaient aux célèbres "Pacific" type 1 et ont été mises en service pour la première fois à l'Exposition Universelle de Bruxelles de 1935.

Ces six machines ont eu des destinées diverses, et une seule a pu être récupérée en Belgique, par le *Stoomcentrum Maldegem*, où elle est en restauration.

Ce livre de 143 pages retrace la vie mouvementée de ces engins méconnus du grand public. Une abondante iconographie complète le texte bilingue français/néerlandais.



Format A4 oblong - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - 143 pages - Nombreuses photos noir et blanc et plans - Textes bilingues français/néerlandais - Prix : € 29 + frais d'envoi 750g - Communication : "Lilliput"

LA SÉRIE 22

Le septième volume de notre collection "Nos Chemins de Fer" est consacré aux locomotives électriques de la série 22. La première partie du livre présente deux photos de chaque locomotive, dans l'ordre chronologique. Pour chaque machine, un petit cadre présente ses numéros successifs, son numéro de construction, sa date de mise en service, son dépôt et sa date de radiation. Les photos sélectionnées concernent la période 1975-2010, avec quelques exceptions. La seconde partie du livre montre une photo de chaque décoration portée par les 22.



2213
no. 122 812
16-03-1984 FOM
+ 08-01-2004 OER

La 2213 (n°122 812, 15 Express) 202 Amsterdam - Photo prise à l'arrêt au gare de Breda. A cette époque, la 2213 était toujours pourvue de ses habitats de dégivrage. - Thoni HEYLEN

Op 20 februari 1979 veld de Expressen 202 Amsterdam - Foto uit de Antwerpen-Breda. Op dat ogenblik was de 2213 nog voorzien van uithuizen op de expressen. - Thoni HEYLEN



2211
no. 122 811
16-03-1984 FOM
+ 08-01-2004 OER

La 7 octobre 1976, passage à Oostende d'un train de tourisme à destination de la zone industrielle de production de café d'Anvers. Un an plus tard, le 15 octobre 1978, la 2211 remorque de rotation arrêtée au gare. Claude VANDECASTELLE

Trouvé le 7 octobre 1979 in Oostende van een trein met geen anderegen, afkomstig uit de haven van Antwerpen. Foto genomen op 15 oktober 1978 van de 2211 na een schieding de wachpost vertrek in het jaar. Claude VANDECASTELLE

Format oblong 231 x 165 mm - 112 pages en couleurs - Légendes bilingues français/néerlandais. Prix : € 28 + frais de port 750 gr - Communication : "série 22"

autés !

NOS TRAMWAYS 1 ONZE TRAMS 1

€28



NOS CHEMINS DE FER 6 - ONZE SPOORWEGEN 6

Nos tramways volume 1

Dans la série "Nos Chemins de fer" est sorti de presse le premier volume consacré à nos tramways. Cet ouvrage est divisé en différents chapitres qui présentent les différentes sociétés de transport en commun qui existaient en Belgique avant la régionalisation : SNCV, MIVA, STIB, STIC, MIVG, STIL et STIV. Un petit texte reprend l'historique de chacune des sociétés.



Format oblong 231 x 165 mm - 128 pages en couleurs - 118 photos - légendes et textes bilingues.
Prix : € 28 + frais de port 750 gr - Communication : "trams 1"

La saga des gares de la ligne 98

Cet ouvrage présente l'histoire de la principale ligne ferrée du Borinage (région de Mons) et s'attarde également à ses antennes. On découvre ainsi la ligne 98 de Mons à Warquignies, l'ancienne ligne 96, les gares de Mons dont la toute nouvelle gare "Calatrava".

De nombreuses photos inédites en couleurs sont prises dans chaque gare de la ligne et des cartes au format A3 représentent les installations.

Format A4 oblong - Couverture cartonnée rigide
Reliure au fil de lin - 174 pages - texte français.
Prix : € 30 + frais d'envoi 1100g.
Communication : "Ligne 98"



LES TRAMS EN IMAGES 1

Au format A4 oblong, identique aux tomes de la série "Un siècle de vapeur", il propose 200 photos en couleurs des trams vicinaux prises sur les réseaux existant encore dans les années 1960 : Bruxelles, Anvers, Côte, Hainaut et Grottes de Han. On retrouve également quelques photos des réseaux urbains.

Chaque photo est en pleine page et est légendée en français et néerlandais.

Format A4 oblong - couverture cartonnée rigide
Reliure au fil de lin - 208 pages - texte bilingue.
Prix : € 38 + frais d'envoi 1100g.
Communication : "Trams en images"



Dictionnaire du Patrimoine ferroviaire

L'Institut du Patrimoine wallon vient d'éditer une plaquette intitulée "Dictionnaire du Patrimoine ferroviaire".

Le but est de présenter aux amateurs et aux randonneurs qui utilisent le *Ravel* tout ce qu'ils peuvent rencontrer sur le terrain.

L'ouvrage est structuré en deux parties : d'une part, le dictionnaire proprement dit, avec tous les termes ferroviaires relatifs à la voie, aux ouvrages d'art, à la signalisation, etc., et d'autre part la préservation, la restauration et la mise en valeur de ce patrimoine qui longe les voies ferrées désaffectées.

Sans conteste un aide-mémoire qui permettra de mieux comprendre les termes que nous utilisons parfois dans les articles de "En Lignes" !

"Dictionnaire du patrimoine ferroviaire" - A4 - 116 pages - couleurs - nombreuses photos, cartes, planches, dessins - €15 + frais d'envoi - poids : 360 gr - communication : "dico"



Nouveauté de France



Les Editions du Cabri nous proposent, dans la série "Locovision", de parcourir la ligne de la vallée de la Tarentaise (FR), qui va de Chambéry à Bourg-St-Maurice. Le tournage a été effectué le 10 juillet dernier avec le TER 883115.

DVD La ligne de la Tarentaise - 2 heures - € 30 + frais d'envoi 150 grammes - Communication : DVD Tarentaise



↑ **PHOTO 119-60** Le 15 janvier 1985, la 595 est engagée sur les trains locaux entre Etterbeek et Halle. La voici à son arrivée au point d'arrêt de Saint-Job (ligne 26), lors d'un trajet vers Etterbeek. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.

↓ **PHOTO 119-61** En septembre 1984, la 597 arrive à Linkebeek avec le train L 8058 Bruxelles-Nord - Nivelles. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.



Avec la mise en oeuvre du catastrophique plan de restructuration du 2 juin 1984, la desserte fut réduite à deux trains par heure. Le service ne nécessitait plus que trois automotrices alors que, jusqu'à cette date, le roulement comprenait 5 journées.

A partir de ce moment, on commença à voir des automotrices SABENA disponibles utilisées sporadiquement sur d'autres relations, en particulier sur les omnibus vers Nivelles.

En 1985, un pictogramme représentant un avion fut collé sur la fenêtre des portes d'intercirculation pour améliorer la distinction du train.

Airport City Express

A partir du nouveau service du 24 septembre 1989, le service vers l'aéroport fut baptisé "Airport City Express".

A cette occasion, une nouvelle décoration fut appliquée sur les six automotrices, à commencer par la 598 sortie en juin 1989. La fine bande bleue se trouvant entre les deux bandes blanches fut remplacée par une ceinture rouge. Une énorme inscription "Airport City Express"



↑ **PHOTO 119-62** En septembre 1984, deux SABENA ont remplacé une automotrice postale sur les navettes vers Gent-Sint-Pieters. Les voici en cours de déchargement à Antwerpen-Centraal. Pierre HERBIET.

en lettres blanches fut pelliculée sur la partie inférieure des caisses.

A partir du nouveau service du 24 septembre 1989, une première métamorphose fut opérée dans la desserte de

l'aéroport. La SNCB avait en effet décidé de remettre trois trains par heure en créant, pour la première fois, une relation au-delà de Bruxelles. Il s'agissait en fait de la prolongation des IC-I Saint-Ghislain - Schaerbeek jusqu'à Bruxelles-National-

↓ **PHOTO 119-63** En juillet 1987, deux SABENA assurent un train L sur la ligne 26 en direction de Halle. Passage à la bifurcation de Linkebeek. On remarquera le pictogramme représentant un avion collé sur leur porte d'intercirculation. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.



Aéroport, avec deux arrêts supplémentaires à Diegem et Zaventem. Ceci fut possible du fait que ces trains avaient auparavant un battement de 30 minutes à Schaerbeek.

En raison des travaux de construction de la ligne 96N entre Bruxelles et Halle, l'horaire des IC-I Saint-Ghislain - Bruxelles-National-Aéroport dut être adapté, obligeant leur limitation à Schaerbeek. De ce fait, la SNCB remit en service une troisième navette entre Bruxelles-Central et l'aéroport. Une des trois navettes desservait la gare de Zaventem, la deuxième la gare de Diegem et la troisième était directe.

Le service à l'aide des automotrices SABENA soulevait régulièrement des plaintes de la part des voyageurs à cause du manque de places assises, surtout en 2e classe. En 1987, la SNCB envisagea bien de les transformer en réduisant la taille du fourgon pour aménager un nouveau compartiment de 2e classe, réduire le nombre de 1e classe et placer des porte-bagages. Ce projet resta sans suite.



↑ **PHOTO 119-64** Le 10 février 1988 en gare d'Etterbeek, croisement de deux SABENA engagées sur les trains locaux de la ligne 26. La 600 assure le train 6708 Bruxelles-Schuman - Halle; la 596 assure le train 6733 Halle - Bruxelles-Schuman.
Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.

↓ **PHOTO 119-65** La 598 reçut la première la nouvelle décoration "Airport City Express". La voici à sa sortie d'atelier, à Schaerbeek, le 17 juin 1989. Dès le nouvel horaire d'hiver du 24 septembre 1989, le service vers l'aéroport fut baptisé "Airport City Express".
Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↑ **PHOTO 119-66** Le 27 juin 1992, arrivée d'un Airport City Express assuré par la 598 à Bruxelles-Midi. Yves STEENEBRUGGEN.

Les SABENA en bordeaux !

De 1991 à 1993, les six automotrices ont subi une révision générale à l'Atelier Central de Mechelen. La 597 sortit la première, repeinte dans la décoration rouge-bordeaux standard RAL 3003. En outre, ses sièges furent recouverts d'un nouveau tissu ou simili-cuir. Voici leur date de sortie :

- 595 : 11-10-1991
- 596 : 23-07-1993
- 597 : 14-10-1992
- 598 : 23-12-1993
- 599 : 08-04-1993
- 600 : 17-11-1993

La fin des navettes

Au fil des ans, le nombre de voyageurs empruntant les navettes pour se rendre à l'aéroport ne cessa d'augmenter. De nombreux trains étaient surchargés. Vu la capacité réduite des automotrices SABENA, l'impossibilité de renforcer le service en augmentant le nombre de trains et l'impossibilité d'augmenter la composition des trains vu la faible longueur des deux voies du terminus de l'aéroport, la SNCB décida de remplacer les six rames par des automotrices de la série 900 dès le nouvel horaire

d'été du 28 mai 1995, et ce en attendant la construction de la nouvelle gare sous l'aéroport.

Dès ce moment, elles furent intégrées dans le roulement des automotrices classiques de Schaerbeek.

Départ pour Charleroi

Le 14 décembre 2003, elles quittent Schaerbeek pour rejoindre l'atelier de Charleroi-Sud. Elles sont alors incorporées dans le graphique MT et desservent un grand nombre de lignes wallonnes.

↓ **PHOTO 119-67** De 1991 à 1993, les SABENA ont perdu leur belle robe bleue pour revêtir la nouvelle décoration bordeaux. Devenues anonymes, elles continuèrent d'assurer les navettes vers l'aéroport. Le 13 mars 1995, la 596 vient de quitter l'aéroport et se dirige vers Zaventem. Jean-Luc VANDERHAEGEN.





↑ **PHOTO 119-68** Le 19 avril 2007, la 596 est active sur la ligne du Luxembourg. La voici dans les courbes de Mirwart, assurant le train L 5763 Namur - Libramont. Serge MARTIN.

↓ **PHOTO 119-69** La revoici le 15 juillet 2010 le long de la Meuse, quittant la gare de Marche-les-Dames avec le train local 5682 Namur - Huy. Yves STEENEBRUGGEN.



Dernière page

La dernière page de leur carrière se déroula à Liège. Elles furent en effet mutées une troisième et dernière fois vers l'atelier de Kinkempois le 10 décembre 2006, et engagées dans le graphique MR dans lequel tournaient les automotrices des séries 151 à 270 et 635 à 640, et qui couvrait une grande partie de la Wallonie. A noter qu'elles assuraient régulièrement les IR-Q Liège-Guillemins - Aachen Hbf.

Comme les graphiques sont rarement respectés, il n'était pas rare de les voir sur d'autres lignes, partout en Belgique.

La mise en service des nouvelles automotrices *Desiro* marquera la réforme non seulement des rames de la série 151 à 270, mais également des six SABENA qui furent arrêtées entre avril et octobre 2013 :

- 595 : 25-04-2013
- 596 : 23-09-2013
- 597 : 05-09-2013
- 598 : 03-10-2013
- 599 : 22-07-2013
- 600 : 29-09-2013

C'est donc la 598 qui assura le dernier service.

Un exemplaire échappera à la démolition, la SNCB-Holding ayant décidé de sauvegarder l'automotrice 600. Elle a rejoint Brugge durant le mois d'octobre afin d'y être abritée.

PHOTO 119-70 ↗↑

Rapidement, l'aménagement intérieur des automotrices SABENA était devenu incompatible avec le nombre de passagers en hausse constante. Malgré tout, elles conservèrent cet aménagement jusqu'à leur réforme.

La plus grande place perdue était le compartiment à bagages, inutilisé.

PHOTO 119-71 ↗

Un des compartiments de 2e classe, originellement de 1e classe, avec sièges individuels à 4 places de front.

PHOTO 119-72 →

Le compartiment de 1e classe. Le revêtement des sièges et des parois n'est pas celui d'origine. Ces trois vues ont été réalisées le 4 novembre 2010.





↑ **PHOTO 119-73** Le 23 avril 2010, la 599 assure avec une automotrice quadruple l'IR-k 3815 Jambes - Tournai, ici dans les environs d'Aiseau. Serge MARTIN.

↓ **PHOTO 119-74** Le 6 juin 2013, arrivée à Aachen Hbf de l'IR-q 5017 en provenance de Liège-Guillemins. Jean-Luc VANDERHAEGEN



ATHUS-MEUSE : DIX ANS DE TRACTION ÉLECTRIQUE (2)



Ce sera l'un des derniers fidèles à la ligne 162 : le 49742, qui avait pour mission de rapatrier une longue rame vide (correspondant au regroupement de deux trains de produits pétroliers) de Luxembourg-Triage à Feluy-Zoning, vient de passer Marbehan le 1er août 2007. Gilbert LAURENT.

Un an après que les séries 13 et 3000 en aient pris possession, l'Athus-Meuse est en passe de damer le pion à la ligne du Luxembourg...



Une tendance marquée sur l'Athus-Meuse : la chasse aux UM, dont seul un train du combiné sur cinq profite désormais. Au petit matin du 1er août 2013, le 32681 Antwerpen - Athus défile dans la tranchée d'Orgéo. Gilbert LAURENT.

Décembre 2003

Cette date est marquée par le report de Schaerbeek vers Ronet du terminal TRW, ce qui va se révéler tout bénéfique pour l'Athus-Meuse qui récolte sans coup férir les relations Ronet - Ambérieu et Ronet - Novara ainsi que, par ricochet, Antwerpen - Novara. Ce qui n'est pas vraiment du goût de la SNCF qui voit son trafic sur l'artère Nord-Est (entre Quévy, Aulnoye et la Lorraine) se réduire d'autant. Au demeurant, seuls quelques rares trains échappent à l'attraction de l'Athus-Meuse, à l'exemple de la relation Muizen - Ambérieu qui persiste à circuler via Quévy et la Lorraine. Même effet négatif sur la ligne 162 dont le trafic est amputé d'un quart et dont la vocation internationale a désormais du plomb dans l'aile : neuf trains sur dix sont limités à Stockem, Athus, Luxembourg, Bettembourg ou la Lorraine. Pour les destinations au-delà, ne subsistent que quelques trains nocturnes de sens nord-sud assurant une relation vers Aarau pour Hupac, du trafic diffus pour Sibelin, et des transports d'automobiles pour Safenwil (CH) et Lonato (I) pour un total de l'ordre de 2 à 3 trains par jour. La désertification continue...

Juin 2004

Après une période de latence marquée par une certaine prudence vis-à-vis de la mise en marche de trains de plus de 1800 t, la famille des 2000 t prend son essor : représentée dans un premier temps par le seul train de produits sidérurgiques 47944 Ebange - Antwerpen, cette famille chapeaute désormais une quarantaine de circulations par semaine, les principaux flux concernant Antwerpen - Creutzwald dans un sens et Bettembourg - Monceau / Antwerpen dans l'autre.

Deuxième fait marquant, certes plus anecdotique mais pas du tout neutre sur le plan du symbole, les rôles sont définitivement inversés : avec 30 trains par jour en moyenne alors que la L162 n'en écoule plus que 25, l'Athus-Meuse prend définitivement l'ascendant sur sa voisine.

Décembre 2004

Fait marquant et nouveau bonus pour l'Athus-Meuse, le carrefour Aubange - Athus - Rodange est à nouveau reconfiguré (6) avec mise en service du raccordement vers Mont-Saint-Martin. Ce qui ouvre la perspective d'un nouvel itinéraire vers le sud permettant d'éviter Bettembourg et le très chargé couloir mosellan Thionville - Metz - Nancy. D'entrée de jeu, un train sur trois s'y engouffre, soit une douzaine par jour ouvrable et 70 par semaine, au premier rang desquels l'armada des cinq trains de char-



Une simple traction sur la ligne 162, ou l'exception qui confirme la règle : immortalisée le 23 juillet 2003 à hauteur de l'évitement (aujourd'hui hors service) de Grupont, cette rame vide en provenance de Lonato (I) est de retour vers les usines Ford de Genk en marche 41910. Gilbert LAURENT.

bon pour la cokerie de Creutzwald et les trois rames vides en retour.

À l'inverse, l'Athus-Meuse connaît également un premier revers : résultat d'une image de plus en plus dégradée des prestations de la SNCF, quelques clients et logisticiens parmi les plus importants reportent leur trafic vers Montzen et la rive droite du Rhin. Dont Esso (courant Antwerpen - Bâle) et surtout

ICF-Ambrogio (de Zeebrugge et Antwerpen vers Metz-Sablon et l'Italie). Résultat pour l'Athus-Meuse : une perte sèche de 21 mouvements par semaine dans le premier cas et de 47 dans le second.

Ce qui explique que, fait nouveau et en dépit de nouveaux reports depuis les lignes 42 et 162, le trafic reste stable l'Athus-Meuse.

Vue de l'un des nombreux trains de charbon (jusqu'à cinq par jour) ayant relié Antwerpen-Zandvliet à Creutzwald (FR) : chargé à 2000 t, le 49813 approche du tunnel de Vonèche le 26 juillet 2006.. Gilbert LAURENT.



Juin 2005

À l'heure où les organisations *Belifret* (corridor vers Bâle et Modane) et *Interdelta* (corridor vers Lyon) montrent leurs limites, les interpénétrations des 13-3000 se font plus discrètes : leurs apparitions à Mulhouse se chiffrent au mieux à trois par jour (trains 44559, 45907 et 47513). Même raréfaction des parcours à rallonge, l'exception étant offerte par le seul 45907 couvert par une seule locomotive de Ronet à Mulhouse. En cause, au-delà de la volonté de la SNCF de "reprenre la main" : la livraison massive d'avril à août 2004 de la première tranche (et première moitié) des 60 BB-37000 *Alstom*; locomotives qui, grâce à leur aptitude à circuler sous 15 kV, présentent l'indéniable avantage de pouvoir accéder au triage de Basel-Muttenz. D'où ce coup de frein sur l'utilisation des 13-3000 en France.

Autre nouveauté : si aucun P120 n'est encore en vue, la catégorie G80 qui régnait presque sans partage en 2004 est aux abonnés absents. Un revirement de taille : à la notable exception du 49848 Creutzwald - Zandvliet, les P100 et surtout G100 ont pris le pouvoir, substantiels gains de temps à la clé avec par exemple un bonus de 8 à 10 minutes entre Ronet et Bertrix. Un nouvel atout pour l'Athus-Meuse : ces deux catégories qui représentent le *nec plus ultra* sur le réseau belge ne sont représentées que par 12% des passages à Quévy / Erquelinnes et 6% à Mouscron.

Retard presque anecdotique de 30 minutes pour ce train au long cours du sens sud-nord : le 40321 Milano - Zeebrugge, confié ce jour-là à une 3000 CFL, approche de Bertrix le 1er août 2013. Gilbert LAURENT.

Trafics comparés L162 - Athus-Meuse - Montzen

Trains	Été 2007				Été 2013			
	L162		Athus-Meuse		Athus-Meuse		Montzen	
	tr/j	UM	tr/j	UM	tr/j	UM	tr/j	UM
Combiné	5	88%	17	78%	16	21%	22,5	0%
Inter-triages	3	25%	15	75%	6,5	21%	17	0
Complets	4	100%	13,5	83%	6,5	41%	17,5	13%
Voitures	-	-	0,5	0%	1	0%	4	0%
TOTAL	12	78%	46	78%	30	35%	61	4%

Reste que les avancées se font attendre dans d'autres domaines, notamment celui de la conduite. Que Bertrix soit une gare où presque tous les trains observent un arrêt ne constitue pas une gêne majeure en soi. En revanche, qu'elle soit un lieu d'échange quasi systématique de conducteur, une situation héritée du passé, ne favorise guère la régularité. Facteur aggravant, les relais sont également légion à Thionville, Luxembourg-Triage, Ronet, Leuven... Et si l'on peut se réjouir que les 42 lignes du roulement des 13-3000 comportent encore quelques beaux parcours tels Gent - Bettembourg ou encore Zeebrugge - Thionville, le morcellement de la fonction conduite n'en paraît que plus anachronique. Avec, par exemple, trois conducteurs (un de Gent, un de Bertrix et un Luxembourgeois) avec relais à Ronet et Bertrix pour la conduite du 47711 de Gent à Bettembourg, trois conducteurs encore

(de Thionville, Ronet et Antwerpen) avec relais à Bertrix et Ronet pour le 44710 Bettembourg - Antwerpen... quand ce n'est pas quatre (deux de Gent et deux de Bertrix) avec relais à Gent, Leuven et Bertrix pour la conduite du 40329 de Zeebrugge à Thionville. Bref, difficile de faire plus chaotique.

Décembre 2005

Un tournant pour la ligne 42 qui se voit dépouillée de ses derniers trains. Absence la plus remarquée : le très assidu 47777, un train de sable trihebdomadaire Balen - Pétange qui change résolument de cap et s'aventure sur la dorsale wallonne à partir de Liège, puis sur l'Athus-Meuse après remplacement des deux locomotives Diesel par deux locomotives électriques à Ronet.

Un tournant également pour l'Athus-Meuse : dans la foulée (31 mars 2006)





Avril 2002 : sous la caténaire flambant neuve, deux 1800 CFL franchissent le viaduc de Thanville avec une rame de produits sidérurgiques en provenance de Dudelange et à destination de Gent-Noord. Gilbert LAURENT.

est créé *Sibelit* (Société pour l'itinéraire Belgique-Lorraine-Italie), un organisme où sont représentés les CFL, la SNCB, la SNCF et B-Cargo. Vocation : renforcer l'attractivité du corridor Antwerpen - Basel via la France face à son lointain mais néanmoins bien réel concurrent (Montzen et rive droite du Rhin) qui a bien meilleure presse. D'où la perspective d'actions coordonnées visant une rationalisation de l'exploitation de l'Athus-Meuse, tant au niveau de l'harmonisation des sillons que de la gestion des moyens de traction et des personnels de conduite. Ce pour quoi un centre opérationnel unique voit le jour à Luxembourg.

Juin 2006

Nouveau coup d'accélérateur dans le processus des transferts... et nouveau coup de pouce pour l'Athus-Meuse : en un an le trafic sur cette dernière grimpe d'un tiers (de 30 à 41 tr/j) quand celui de la ligne 162 régresse de 40% (de 21,5 à 13). Un nouveau pas est ainsi franchi dans l'ascension hiérarchique de l'Athus-Meuse : son trafic surpasse désormais celui de Quévry (14) et Erquelinnes (24) réunis.

Premiers responsables, les inter-triages (d'Antwerpen, Monceau et Kinkempois vers Stockem et Bettembourg) qui, après

le combiné en 2003, désertent massivement la ligne 42 et surtout la ligne 162, cette dernière voyant ainsi ce trafic divisé par trois (de 10 à 3,5 tr/j). Conséquence notable : en quittant la ligne 42, le 44867 Antwerpen - Woippy voit sa charge relevée de 1600 à 2200 t et devient ainsi le premier à figurer dans les colonnes horaires de l'Athus-Meuse avec cette charge.

Les trains complets font eux aussi partie du lot. Parmi les acquisitions de l'Athus-

Meuse : les trains *Arcelor* 47747/9 Gent - Belval (ex-L162) et 47865/7 Châtelet - Digoin (ex-Erquelinnes). Et d'autres suivront...

Gilbert LAURENT.

A suivre...

(6) *Dix ans plus tôt, la création du raccordement Aubange - Rodange avait fait sauter la servitude du rebroussement en gare d'Athus.*

Juillet 2003 : alors que l'Athus-Meuse est encore en phase de rodage, une rame de produits sidérurgiques serpente dans les courbes de Poix-St.Hubert avec le couplage 2303 + 2614 en tête. Gilbert LAURENT.



Transfert de locomotives chez BASF

Régulièrement, des locomotives utilisées par l'usine chimique BASF à Antwerpen sont échangées, donnant droit à des transferts entre l'Allemagne et Antwerpen. A noter que les locomotives utilisées par BASF dans le siège d'Antwerpen ne sont pas homologuées pour circuler sur le réseau Infrabel.

PHOTO 119-75 →

Le 30 août 2013, une locomotive Vossloh du type G1000 est remorquée par la V266 de Rurtalbahn vers l'usine BASF d'Antwerpen.

Tim VAN ROOY.



PHOTO 119-76 →

Quelques jours plus tard, une machine du type G1206 de Vossloh prend le chemin inverse, remorquée par la V264 de Rurtalbahn.

Tim VAN ROOY.



Une G2000 bleue chez RF

PHOTO 119-77 ↓ Le 4 novembre 2013, un train de conteneurs Crossrail circulant entre Aachen-West et Zeebrugge a déraillé à la bifurcation de Wilsele à Leuven. Une partie de la rame a été transférée de Wilsele à Hasselt par la G2000 n° 1103 de RF (Rotterdam Rail Feeding). Cette locomotive avait été utilisée pour les parcours d'homologation des G2000 en Belgique en mars 2005 (voir EL 67 p. 50-51). Cette photo montre l'arrivée de cette partie du train à Hasselt.





↑ Captrain assure de temps en temps des trains jusqu'en Flandre zélandaise. Le 4 septembre, la 6601 passe à Zelzate avec le train de papier 47729 (Terneuzen - Dortmund) en provenance de la firme Verbrugge à Terneuzen. Michel de ESCH.

↓ PHOTO 119-78 Le 6 décembre 2013, la V266 de Rurtalbahn a remorqué un train spécial de toluène entre Antwerpen-Waaslandhaven et Aachen West. Passage à Zichem, entre Aarschot et Diest. Dennis VANSUMMEREN.





L'opérateur français ECR étend progressivement ses activités en Belgique. Depuis le changement d'horaire du 15 décembre dernier, plusieurs nouvelles relations sont assurées par la filiale de *DB-Schenker*, vers Antwerpen, Zeebrugge ou Gent en provenance de diverses villes françaises. La traction est assurée par des locomotives Diesel Class 77 ou par des TRAXX de la série 186 suivant la destination.

ECR assure depuis le mois de septem-

bre la desserte de la cimenterie *Holcim* située à Obourg. Ce trafic était assuré par *Europorte* (Ex *Veolia Cargo*) depuis la réouverture du raccordement en 2009.

Voici les horaires des trains circulant de jour et assurés en TRAXX :

41761 @@ XXFMC 06.10 – LZR 07.28
 47818 ①-⑤ FGZH 18.45 – XXFMC 19.46
 47852 ①-⑤ LZR 19.33 – XXFMC 20.41
 47889 ①R1 XXFMC 06.39 – FGZH 07.36
 47891 @@④ XXFMC 14.08 – FGZH 15.08
 47891 ① XXFMC 08.36 – FGZH 09.37
 47892 ① FGZH 08.11 – XXFMC 09.07

Et ceux de jour assurés en Class77 :

41804 ①-⑤ NZT 06.13 – XXFMC 09.20
 41811 ①-⑤ XXFMC 12.58 – NZT 15.45
 47808 ①-⑤ Obourg 17.31 – XXBLA 20.00
 48832 ①-⑤ LZR 11.00 – XXFMC 12.47

Abréviations :

FGZH : Gent-Zeehaven,
 LZR : Zeebrugge,
 NZT : Antwerpen-Noordzeeterminal,
 XXBLA : Blandain Frontière,
 XXFMC : Mouscron Frontière



Depuis le début de l'année 2014, *Fret SNCF* assure en *open-access* l'intégralité du trafic *Arcelor* circulant entre *Dunkerque Grande-Synthe* (FR) et *Kinkempois*. Ce trafic reste principalement confié aux BB36000 à l'exception d'un train de 4000 tonnes circulant quotidiennement (train 47861 *Blandain Frontière* 08.18 - *Kinkempois* 11.30) et assuré par une unité multiple de TRAXX *Akiem*.



← **PHOTO 119-79** Le 30 octobre 2013, une rame vide de céréales remorquée par l'*EURO 4000 n° 4007* d'*Europorte* quitte le raccordement de la *Mouterij Albert NV* à *Ruisbroek*. *Simon DE RIDDER*.

↓ **PHOTO 119-80** Un peu plus tard, passage du même train au-dessus du canal de *Willebroek* sur la ligne *Puurs - Antwerpen*. La rame est poussée jusqu'en gare de *Boom* où la locomotive pourra effectuer un changement de front. *Simon DE RIDDER*





Pays-Bas : restauration de la D2

En 1941, *Vulcan Foundry* et *Andrew Barclay* ont livré 20 locomotives Diesel de 153 CV pour les manœuvres dans les dépôts de munitions du *War Department*. Initialement numérotées WD29 à WD48, elles furent renumérotées WD70029 à WD70048 en 1944.

Immédiatement après le débarquement en Normandie, des locomotives de cette série furent transportées vers le continent. En 1945, cinq locomotives (WD 70029, 70033, 70040, 70041 et 70045) furent répertoriées sur le réseau néerlandais et elles furent affectées au *Nederlandsche Tramweg Maatschappij* (NTM) à Drachten et à Oosterwolde, pour le service marchandises. En 1947,

les cinq locomotives furent vendues aux NS, renumérotées dans la série 160 (161 à 165) et engagées principalement au départ de Steenwijk vers Makkinga. Après leur mise hors service aux NS en 1957, les 162 (ex-WD70033) et 164 (ex-WD70041) furent vendues à la "*NV Nederlandsche Steenkolenmijnen Willem-Sophia*" à Spekholzerheide et reçurent les matricules D2 et D3 respectivement.

Après la fermeture des mines en 1970, les deux locomotives furent vendues en 1971 à la société *Van den Bossche* à Aartselaar en Belgique. La D3 fut immédiatement démolie, tandis que le D2 fut engagée durant quelques années sur le raccordement de la décharge de Mont-Saint-Guibert avant de retourner à Aartselaar après une avarie majeure. C'est là qu'elle fut repérée à la fin des

La D2 garée devant l'entreprise Frans Van den Bossche à Artselaar le 9 mai 1987. Durant quelques années, elle fut utilisée sur le raccordement de la décharge de Mont-Saint-Guibert.
Photo F. MULDER.

années 1980 par un groupe d'amateurs néerlandais de la STIBANS (*Stichting tot Behoud van Af te voeren Nederlands Spoorwagematerieel*) qui purent acquérir la locomotive après la faillite de l'entreprise. La 162 fut rapatriée aux Pays-Bas, à Amsterdam Watergraafsmeer, le 28 novembre 1996.

En 2009, une association dédiée à la 162, la *Stichting 162*, fut créée, et les travaux de restauration purent s'accélérer pour se terminer en 2013. Dans le cadre de l'exposition "*Sporen naar het front*" au musée des chemins de fer d'Utrecht pendant l'été, la 162 a été présentée dans la livrée noire du *War Department*, avec le matricule WD70033. Sa remise en état de marche fut ensuite achevée dans les ateliers du SHM (*Stoomtrein Hoorn Medemblik*) où elle est désormais hébergée.

Après le débarquement, plusieurs machines de ce type ont été utilisées en Belgique en 1945 : les 70029 et 70039 à Antwerpen-Zuid, les 70032 et 70044 à Oostende, la 70031 à Vilvoorde, et la 70042 à Merelbeke.

PHOTO 119-99 *La locomotive a été admirablement restaurée dans sa version du War Department, en noir. La voici à Wognum le 28 septembre 2013.* Philippe DE GIETER.



Grottes de Han : l'ART.90 fête ses 80 ans

L'autorail 90 ex-SNCV a fêté cet automne ses 80 ans. En service aux Grottes de Han depuis 1977, il a en effet été construit dans les ateliers de Cureghem de la SNCV en 1933 et mis en service sur les lignes du Brabant en 1934. C'était donc l'occasion de décorer ce 20 octobre 2013 cet ancêtre toujours actif.

Cependant, tout n'est pas rose pour les 5 autorails (90, 145, 159, 168 et 266) desservant tous les jours cette petite ligne touristique où ils effectuent sans cesse les rotations avec le plus souvent 3 baladeuses : leur fiabilité cause bien des soucis. L'idée de transformer la motorisation de ces autorails a fait son chemin : l'AR. 145 est dans les ateliers de la société *Green Propulsion* près de Liège pour être transformé en "autorail électrique", sans caténaire bien entendu; cette société est spécialisée en motorisation hybride. Si l'essai s'avère concluant, tous les autres autorails seront transformés, sauf l'ART. 90 qui gardera donc sa motorisation et sa boîte de vitesse typique.

L'ART. 90 fleuri à l'occasion de ses 80 ans ! Grottes de Han, 20 octobre 2013.
Jean-François MEYSMAN.

Une locomotive Henschel dans le parc Pairi Daiza

Une petite locomotive à deux essieux a été acquise en 2012 par le célèbre parc *Pairi Daiza* (ex. *Paradisio*) à Cambron-Casteau.

Cette machine fut construite par *Henschel* en 1917 (n° 15862) pour le *KuK-Kriegsministerium* à Wien, et reçut le n° 426 (type RIIIc). A ce moment, elle avait trois essieux (Ct) et un écartement de 600 mm. A partir des années 1920, elle fut utilisée dans différentes usines métallurgiques en Italie et reconvertie à l'écartement de 750 mm. Afin d'augmenter son poids adhérent, son essieu central fut supprimé. Sa dernière affectation fut l'usine *Fucino* à *Avezzano*, où elle portait le n° 9 "Aquila". Réformée dans les années 1970, elle fut placée en monument à *Bruneck* (It). En 1990, elle fut acquise par un particulier allemand, puis vendue en 2001 au *Rail-Rebecq-Rognon*. Après révision de sa chaudière, elle reprit du service en mai 2007, après 30 ans d'inactivité. Vendue en 2012 à *Pairi Daiza*, elle a été utilisée peu de temps sur la ligne qui fait le tour du parc avant d'être arrêtée pour avarie à la chaudière et garée sur un tronçon de voie près du village africain.



Pairi Daiza, 7 septembre 2013. Philippe DE GIETER.



Pays-Bas :
deux ex. 76 SNCB préservées par
le Stichting Historisch
Dieselmaterieel

Pour la construction des lignes TGV en Belgique, la SNCB acheta en 1995 aux Chemins de fer néerlandais (NS) une série de 25 locomotives de la série 2200. Ces locomotives furent numérotées dans la série 76 (7601 à 7625). Après la fin des travaux, les 76 ont été radiées début 2003 et la plupart furent démolies à Aubange en septembre et octobre 2004. Deux locomotives, les 7618 (ex-2205 NS) et 7608 (ex-2275 NS), ont pu échapper à la démolition, rachetées par l'association néerlandaise "Stichting Historisch Dieselmaterieel".

PHOTO 119-81 ↗ - **PHOTO 119-82** →
 Les deux locomotives étaient présentes à Amersfoort le 15 septembre, lors d'une exposition de matériel à l'occasion des 150 ans de l'arrivée du chemin de fer dans cette ville. La 7618 a été restaurée dans la version finale jaune et gris et a repris son ancien matricule NS (2205); elle est en état de marche. La 7608 est toujours dans sa version SNCB.

Philippe DE GIETER.



↑ ↗ Le futur Train World de Schaerbeek prend forme petit à petit. En novembre, avant le placement de la toiture au dessus du bâtiment, le tablier récupéré au pont du Luxembourg à Namur a été placé à l'intérieur de l'édifice, supporté par quatre piliers. Sur le pont, deux véhicules sont placés : le wagon pour transport d'équipage F4 de la cour royale (ex. n° 8938 Etat Belge) construit en 1899, et le wagon-citerne 91578 datant de 1901. Schaerbeek, 16 décembre 2013.

PHOTO 119-83 → Le déménagement du matériel se trouvant à l'abri-musée de Leuven se poursuit. Le 7 novembre 2013, la 6041 et la 204.004 ont assuré le transfert vers Monceau de la voiture postale 42087, de la voiture M1 70803 Croix-Rouge et d'une voiture M2 de 1^{er} place. Passage à Court-Saint-Etienne. Patricia CAVILLOT.



Suède : les énormes Dm3 ont baissé leurs pantographes



La société minière MTAB (*Malmtrafik i Kiruna*) a mis fin à l'utilisation des locomotives série Dm3, suite à l'arrivée d'un nouveau lot de locomotives modernes IORE de *Bombardier*.

Ces locomotives électriques 15 kV 16Hz avec transmission à bielles et faux essieu ont été mises en service par les Chemins de fer suédois (SJ) pour la traction des trains de minerai de fer entre les mines

de Kiruna, Svappavaara et Malmberget et les ports de Narvik (en Norvège) et de Luleå. Initialement, 39 locomotives doubles série Dm ont été livrées par *Nohab*, *Motala*, *Falun* et *ASEA* entre 1953 et 1970. Les Dm pouvaient déjà remorquer des trains de 3400 tonnes, mais à la fin des années '1960, les SJ souhaitaient augmenter les charges transportées et 19 Dm furent allongées entre 1967 et 1970 par l'ajout d'une section centrale

sans poste de conduite leur permettant de remorquer jusqu'à 5400 tonnes. Ces locomotives triples, reclassées dans la série Dm3, étaient alors les plus fortes du monde avec un effort de traction de 940 kN. Elles avaient une puissance de 7200 kW, pesaient 270 t, étaient longues de 35,25 m et pouvaient circuler à 75 km/h.

En 1996, la libéralisation du rail en Europe permit à la société exploitant les



↑ PHOTO 119-84

Le 23 juillet 2009, passage en gare de Stenbacken du train de minerai 9914 Kiruna - Narvik. En tête, la Dm 1201 + 1231 + 1202 (ASEA 1963). Philippe DE GIETER.

← PHOTO 119-85

La Dm3 984 + 983 + 982 (ASEA 1960) évolue en gare de Narvik le 26 mai 1982. Pierre HERBIET.

mines de créer son propre département de transport et les Dm3 furent transférées des SJ au MTAB. La nouvelle société souhaitant encore augmenter les charges transportées, l'infrastructure de la ligne Kiruna - Narvik fut renforcée pour permettre une augmentation de la charge par essieu de 25 à 30 t, des nouvelles locomotives furent commandées à ADTranz / Bombardier, ainsi que de nouveaux wagons. Les locomotives doubles IORE, développant 10800 kW apparurent en 2000 et remplacèrent progressivement les Dm3.

En 2013, le parc de locomotives IORE a atteint 17 unités (101-134), et les dernières Dm3 ont pu être radiées. La Dm3 1246-1247-1248 a été offerte par le MTAB au musée des chemins de fer suédois à Gävle, tandis que la Dm3 976-977-978, radiée en 2003 et possédant encore ses équipements d'origine, est conservée au *Norbottens Jarnvagnmuseum* près de Luleå.



↑ **PHOTO 119-86** La Dm3 1204-1233-1203 (ASEA 1963) à Absiko le 26 mai 1982. Cette locomotive a été radiée en 1991 et n'a donc pas fait partie du parc du MTAB. Pierre HERBIET.

↓ **PHOTO 119-87** Un train débouche d'un tunnel dans les environs de Rombak. En tête, la Dm3 1226-1242-1225 (ASEA 1963). Pierre HERBIET.





PHOTO 119-88 Le 25 mai 1982, passage à Kopparasen d'un train de minerai tracté par la Dm3 1206-1235-1205 (ASEA 1963).
Pierre HERBIET.

PHOTO 119-89 En février 1996, la Dm 1246 + 1247 + 1248 (ASEA 1970) affronte l'hiver nordique. Passage en gare de Bjornfsell.
Photo Rerie OLSEN, collection Tanguy BADIE.





PHOTO 119-90 Le 23 juillet 2009, la même Dm passe à Stenbacken en tête du train 9932 Kiruna - Narvik. Cette locomotive a été offerte par le MTAB au musée des Chemins de fer suédois à Gävle. Philippe DE GIETER.

PHOTO 119-91 Les Dm3 ont été remplacées par les 17 locomotives doubles construites par Bombardier et dérivées de la TRAXX. Le 23 juillet 2009, passage à Bergfors de la machine 105 + 103 en tête du train 9913 Narvik - Kiruna. Philippe DE GIETER.



Etat Belge : wagons cavaliers de 15 tonnes

Suite de notre numéro 118

Wagons type 1510a (3) puis 1510b (4)

Les wagons transformés à partir de 1918 avec caisse en bois furent classés dans le type 1510a (3) et étaient numérotés 165.000 à 169.200. Ils pouvaient transporter une charge de 15,5 tonnes. La série comportait des véhicules freinés et non freinés.

En 1938, ces wagons furent modernisés et reçurent une caisse métallique. Gardant leur numéro, ils devinrent le type 1510b (4). Ils restèrent mélangés freinés et non-freinés, avec une charge inchangée de 15,5 t.

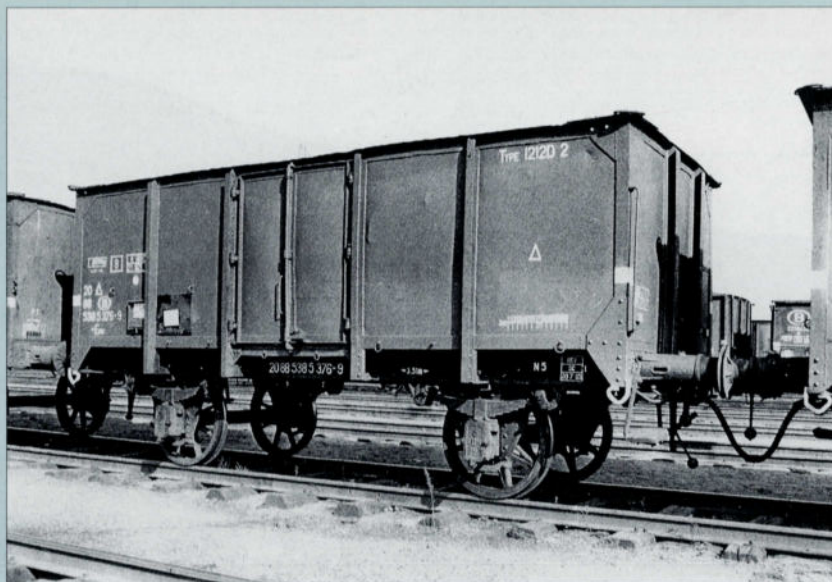
Wagons type 1212d (1) puis 1212D puis 1212D1 / 2 puis 1240A0

En 1942, un grand nombre de wagons-cavaliers fut transformé en wagons tombereaux de 21 t avec caisse métallique. Ceux-ci formèrent le type 1212d (1) et reçurent les numéros 129.001 à 131.000. Leurs mesures étaient un peu plus grandes que celle des véhicules transformés à partir de 1918, de même que l'entr'axe entre les essieux.

↗ Le wagon type 1212D2 n° 20 88 538 5 376-9, code lettre Emo, de la série 20 88 538 5 100-a à 6 149-a, ex. 1.129.000 à 1.131.999, ex. 129.001 à 131.000. Photo SNCB.

→ Le wagon type 1510B n° 2.217.173, de la série des wagons freinés 2.215.000 à 2.219.999. Photo SNCB.

PHOTO 119-92 NB ↓ Le wagon 1212D n° 1.130.488, de la série 1.129.000 à 1.131.999, ex. 129.001 à 131.000. Oostende, 9 avril 1958. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



En 1956, ils furent renumérotés (n° pré-ordinateur) 1.129.000 à 1.131.999 et formèrent le type 1212D. En 1957, la série fut augmentée au moyen d'une quantité de wagon fermés du type 2000a qui avaient été transformés à partir de wagons-cavaliers en 1947 et qui furent donc encore une fois retransformés en wagons tombereaux.

En 1964, la série complète fut renumérotée UIC 20 88 533 0 100-a à 0 899-a, type 1212D1, code-lettre Elmo, et 20 88 538 5 100-a à 5 999-a, type 1212D2, code-lettre Emo. Il semble que la série ait encore été augmentée à 20 88 538 6 149.

En 1969, les wagons restants furent mis hors service commercial, vu qu'ils n'étaient pas équipés de boîte d'essieux à rouleaux. A cause de leur âge trop élevé, il fut décidé de ne pas les équiper de telles boîtes. Toutefois, quelque temps après leur mise hors service, ces wagons furent remis en route comme "wagons-navettes", limités à 40 km/h, entre Poperinge et Moerbeke-Waas pour le transport de betteraves. Ils furent renumérotés 20 88 534 0 000-a à 0 7...-a et formèrent le type 1240A0. En 1972, la plupart des véhicules partirent vers les chantiers de démolition.

Quelques-uns furent encore utilisés à Zeebrugge auprès de la *Société Belgo-Anglaise*, pour la pousse des wagons sous les grues-portiques pour le déchargement des conteneurs. Ils sont restés le type 1240A0, code-lettre Elmo. Ils ne pouvaient pas quitter le quai.

Quelques-uns de ces wagons, parmi lesquels ceux utilisés à Zeebrugge, furent encore renumérotés comme wagons de service et devinrent les 30 88 941 5 500 à 5 5...-a du type 9415L1. Ils échappè-

rent ainsi encore quelques années à la démolition.

Wagons type 1510b (5) puis 1510B puis 1510B1 / 2

En 1943, une nouvelle série de wagons-cavaliers fut transformée en wagons tombereaux aux mesures quelque peu différentes, avec une distance entre les roues un peu plus grande et une caisse métallique un peu plus haute.

Ces wagons formèrent le type 1510b (5) dans la série 180.000 à 184.999. Ils pouvaient transporter une charge de 15,5 tonnes.

En 1956, ils furent tous renumérotés dans la série n° pré-ordinateur 1.115.000 à 1.119.199 pour les wagons non freinés,

et 2.215.000 à 2.219.999 pour les véhicules freinés. Ils formèrent le type 1510B. En 1964, une quinzaine de ces wagons fut encore renumérotée dans la série UIC 20 88 359 5 000-a à 5 999-a, type 1510B1, code-lettre Ekmo; et environ 80 unités dans la série UIC 20 88 359 7 000-a à 7 999-a, type 1510B2, code-lettre Ekmo. Quelques wagons dans la série Ekmo étaient pourvus du frein *Westinghouse*.

A peine renumérotés dans les séries UIC, les wagons restants furent mis hors service du fait qu'ils n'étaient pas équipés de boîtes à rouleaux et que leur âge élevé ne permettait plus d'en monter vu le prix trop élevé de cette opération. Les derniers furent mis hors service en 1966/67 et tous furent démolis.



↑ Le wagon de service type 9415L1 n° 30 88 941 5 509-9 (ex. type 1212D2) est utilisé à Zeebrugge au terminal Ferry-Boats comme wagon-choc pour déplacer les wagons pour transport de conteneurs sous les grues-portiques. Années 1970. Roger CRIKELAIRE.

PHOTO 119-93 NB ↓ Le wagon du type 1510B n° 1.117.173 de la série 1.115.000 à 1.119.199, ex. série 180.000 à 184.999 du type 1510b (5) est photographié à Schaerbeek-Formation le 21 mars 1956. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



Pays-Bas : Ct n° 6 "Magda" Museumbuurtspoorweg (MBS)

En 1925, La Meuse livra à la Métallurgie Hoboken-Overpelt à Olen deux locomotives-tenders à deux essieux de 22 tonnes. Elles portaient les numéros de construction 3176 et 3177. Ce type de machine a été produit de 1896 à 1929 à 28 unités, dont 26 pour la Belgique et deux pour la France.

Au début des années 1980, la machine 3176 fut sauvegardée par le TTZ (*Toeristische Trein Zolder*) et baptisée "Magda". Après la liquidation du TTZ, elle fut acquise en

1994 par une personne privée. En 1995 elle fut transférée sur le *Museumbuurtspoorweg* (MBS) aux Pays-Bas. Durant sa restauration qui débuta en 1998, il s'avéra que l'état de sa chaudière nécessitait son remplacement. Une nouvelle fut donc construite. La locomotive fut repeinte dans les couleurs de l'ancienne compagnie de la *Nederlandsche Centraal Spoorwegmaatschappij* (NCS) selon un schéma datant de 1920. Toujours baptisée "Magda", elle circule aujourd'hui sur la ligne du MBS entre Haaksbergen et Boekelo.

Le 10 juillet 2013, la locomotive n° 6 "Magda" du MBS à Haaksbergen. Mary VERHOEK.



ALLEMAGNE RDA wagon-citerne

En 1955-1956, les *Ateliers Métallurgiques de Nivelles* fournirent aux Chemins de fer est allemands *Deutsche Reichsbahn* (DR) des wagons-citernes à bogies.

PHOTO 119-94 NB
Plusieurs wagons-citernes destinés à la DR attendent leur envoi en Allemagne de l'Est. Nivelles, 21 juin 1962.
Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

Russie : Dt types OR et 2OR de Saint-Léonard

Pour les nouvelles lignes à voie étroite (75 cm) en construction dans les pays baltes et en Ukraine, *Saint-Léonard* livra à la "Première Compagnie de Chemins de Fer Secondaires de Russie" entre 1894 et 1899, 14 locomotives Ct (série A) et 13 locomotives Dt (série M).

Les deux séries étaient similaires, avec un châssis extérieur et des soutes à eau latérales.

Dans le district sud de la *Première Compagnie*, elles étaient chauffées au charbon, alors que sur les réseaux de Pernov-Reval et de Sventsyany, elles brûlaient du bois. La réserve de bois était placée au-dessus de la chaudière et des soutes à eau.

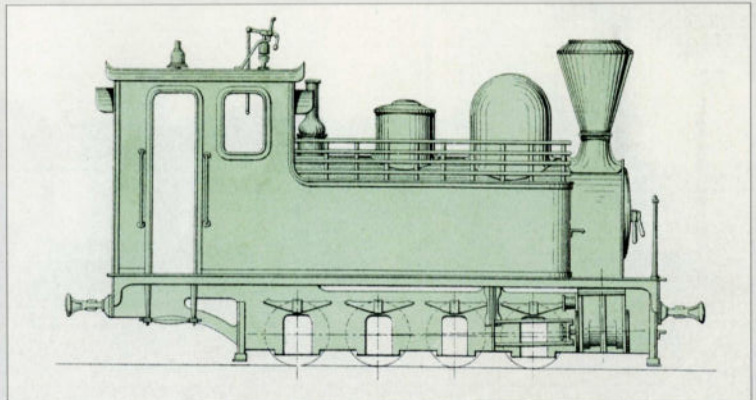
Les Dt de la série M, livrées entre 1894 et 1896 étaient presque deux fois plus puissantes que les A. Elles furent construites en 1894 (M.101 et M.102, St.Léonard 979 et 980), 1895 (M.103-M.110, 996-999 et 1003-1006) et 1896 (M.111-M.113, 1033-1035). Elles formaient les types OR et 2OR de *Saint-Léonard*.

Celles destinées au district Pernov-Reval furent livrées par bateau au port de Pärnu. En 1900, les M.101, M.102, M.105, M.106 et M.111 à M.113 y étaient affectées, avant la mutation à la fin de l'année des M.105 et M.106 vers Sventsyany en Lituanie, où elles rejoignirent les M.107 et M.108. En 1915, la M.107 fut expédiée en Estonie, les M.103 et M.110 vers Holonevskaya, la M.104 vers Gaivoron et la M.109 vers Zhitomir.

En 1927, les M de Pernov-Reval furent converties pour la chauffe au schiste bitumeux et reclassées dans la série Mt.200 à Mt.205 (dans l'ordre, les ex-M.101, M.102, M.107, M.111, M.112 et M.113). Vers la fin des années '1920, les soutes latérales des Mt.203 et Mt.205 furent enlevées et remplacées par des tenders à deux essieux et les locomotives renumérotées M.203 et M.205. L'opération inverse fut réalisée au milieu des années '1930.

Les Mt.201, Mt.203 et Mt.205 furent radiées en 1947 après plusieurs années d'inactivité. Les Mt.200 et Mt.204 ont été utilisées aux manœuvres autour de Tallinn jusqu'en juin 1956.

En 1950, la Mt.202 est arrivée à Gaivoron où elle fut utilisée pour les manœuvres à l'atelier jusqu'en 1973. Elle y a été placée en monument en 1984 et est la plus ancienne locomotive à vapeur encore en existence sur le territoire de l'ex-URSS.



Dessin montrant la locomotive dans sa version d'origine.
Document Saint-Léonard, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Voici leur numéro et date de construction, suivi de leur type *Saint-Léonard* et du numéro donné par les chemins de fer secondaires russes :

979 / 1891 - OR - n° M 101
980 / 1891 - OR - n° M 102
996 / 1895 - OR - n° M 103
997 / 1895 - OR - n° M 104
998 / 1895 - OR - n° M 105
999 / 1895 - OR - n° M 106
1003 / 1895 - 2OR - n° M 107
1004 / 1895 - 2OR - n° M 108
1005 / 1895 - 2OR - n° M 109
1006 / 1895 - 2OR - n° M 110
1033 / 1895 - 2OR - n° M 111
1034 / 1895 - 2OR - n° M 112
1035 / 1895 - 2OR - n° M 113

Une de ces machines existe encore, la Mt-202 (ex. M 107, Saint-Léonard 1003 / 1895), placée en monument à Gaivoron en Ukraine.



La MT-202 (Saint-Léonard 1003 / 1895) photographiée à Gaivoron en Ukraine le 18 juin 1982. Cette machine est aujourd'hui exposée en monument à Gaivoron.
Photo P. KLAUS, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Caractéristiques

Type :	Dt
Surface de la grille :	0,72 m ²
Surface de chauffe :	34,88 m ²
Timbre :	12 bars
Diamètre des cylindres :	280 mm
Course des pistons :	300 mm
Diamètre des roues :	0,650 m
Masse à vide :	16,25 t
Masse totale :	20,00 t
Longueur totale :	6,350 m

il y a 60 ans ...



PHOTO 119-95 NB Le 17 janvier 1954, le service voyageurs à la gare de Bruxelles-Allée Verte fut supprimé. Cette gare, qui fut la toute première du réseau belge, mise en service avec l'inauguration de la ligne Bruxelles - Malines le 5 mai 1835, resta toutefois provisoirement encore accessible au trafic des voyageurs. Le jour précédent sa fermeture, le 16 janvier, le train 9051 à destination d'Aalst quitte la gare, remorqué par la 29.240 du dépôt de Aalst. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO 119-96 Du 15 février 1982 au 11 janvier 1984, la 7004 subit une révision à l'Atelier Central de Salzennes, durant laquelle son moteur Diesel ABC 8DUS fut remplacé par le moteur Cockerill type 6TR240CO qui équipait auparavant la 6002. Le 10 janvier 1984, elle effectua un parcours d'essai entre Salzennes et Dinant. La voici en passage à Jambes-Nord, lors du parcours de retour vers Salzennes. Le lendemain, la machine rejoignit son dépôt d'Antwerpen-Dam. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

il y a 30 ans ...



il y a 30 ans ...



PHOTO 119-97 *Durant une période de 6 mois à partir de novembre 1988, un train baptisé "Technorame" a sillonné la Wallonie. Organisé par l'asbl Club Athena, il présentait un échantillon des technologies de pointe en matière de robotique, biotechnologie, espace, etc., dans lesquelles la Région wallonne investit pour assurer sa reconversion industrielle. C'est la 2109 qui assura sa traction. Pour l'occasion, la locomotive avait revêtu la décoration du train qui, le 20 janvier 1989, stationnait à Bruxelles-Midi. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.*

PHOTO 119-98 *Le 2 février 1994, la 2552 prit exceptionnellement à Quévy le relais du TEE 89 "Watteau" Paris Nord - Bruxelles-Midi. Passage du train à Forest-Midi. Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.*

il y a 20 ans ...



TOURNAY

Hier - Aujourd'hui

Cette rubrique "hier - aujourd'hui" un peu particulière vu la spécificité du sujet ne concerne pas l'actuelle gare de Tournai, mais bien la toute première.

C'est en 1842 que le rail arriva à Tournai (orthographié Tournay à l'époque). Il s'agissait de la ligne en provenance de (Gent) - Kortrijk via Mouscron. Construite et exploitée par l'Etat Belge, elle fut officiellement inaugurée par S.M. le Roi Léopold 1er durant trois jours, du 13 au 15 novembre 1842. Quelques jours auparavant, le 22 octobre 1842, un train officiel était déjà arrivé à Tournai, avec la présence du ministre des Travaux Publics, M. Louis Desmazières.

L'emplacement de cette gare n'était pas celui que nous connaissons aujourd'hui. Elle était en effet éloignée de l'actuelle d'environ 500 mètres, et était située sur le quai de l'Arsenal le long de l'Escaut en face du quai des Salines. Ses installations s'étendaient entre le célèbre Pont des Trous et le Pont de Fer qui permettait de traverser l'Escaut. Avant l'arrivée du chemin de fer, une promenade arborée très prisée était aménagée jusqu'au Pont des Trous. L'abattage des arbres souleva quelques protestations. Le Pont des Trous érigé au-dessus de l'Escaut, faisait partie des fortifications ceinturant la ville. Une ouverture dut être réalisée dans ce mur d'enceinte pour permettre le passage des trains. Il s'agissait d'une gare de rebroussement et non de passage.

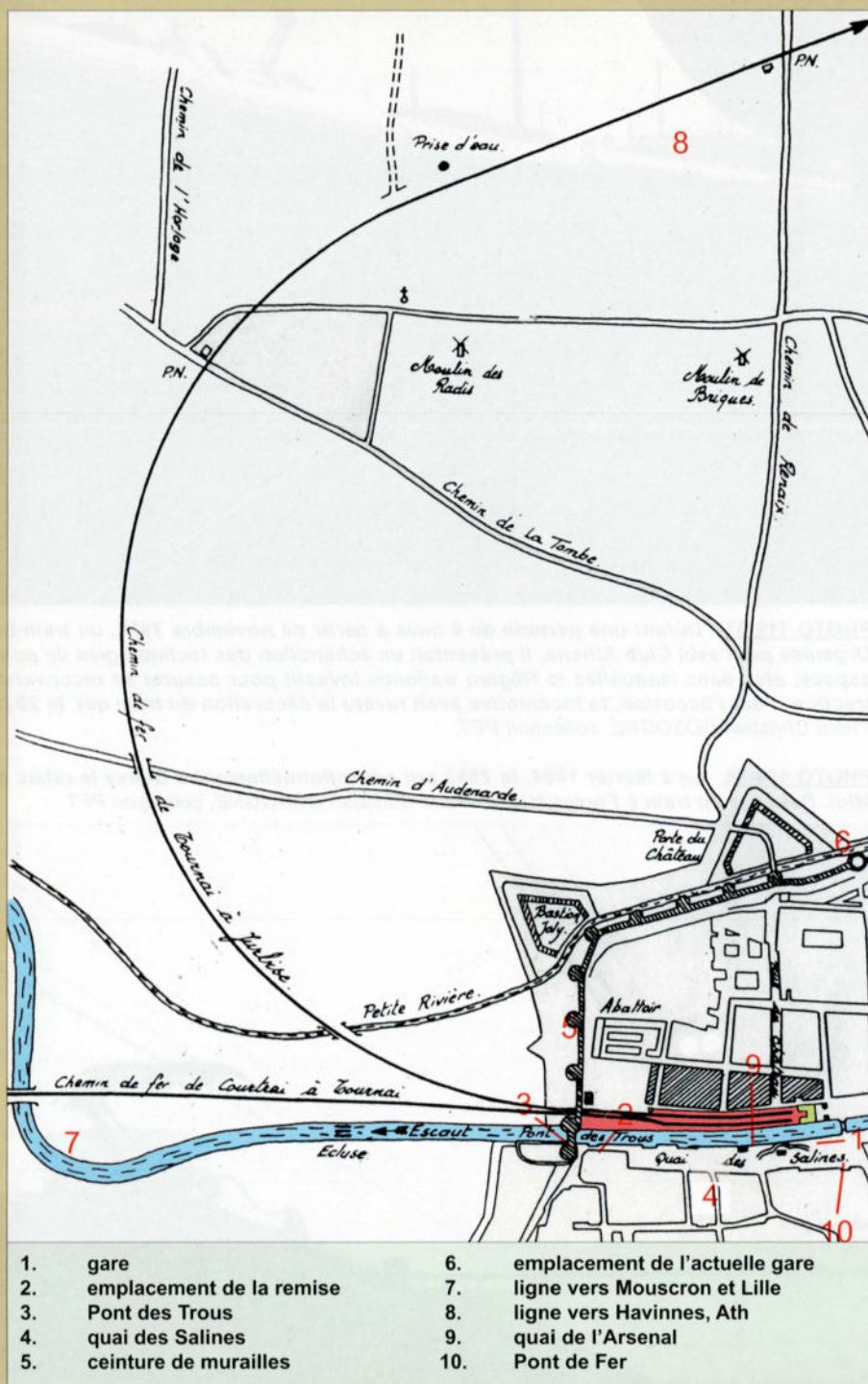
En 1843 fut construite une petite gare, sur le quai de l'Arsenal.

Le 30 octobre 1847, une seconde ligne aboutit à Tournai, celle en provenance de Maffle via Ath, construite par la compagnie du *Chemin de fer de Tournay à Jurbise* et exploitée par l'Etat Belge. Cette ligne arrivait alors à Tournai par le nord-ouest de la ville, via Havinnes, Rumillies et Kain, et rejoignait la gare à hauteur du Pont des Trous où fut installé un modeste poste d'aiguillage.

Avec l'accroissement du trafic, une remise pour locomotives fut bâtie en 1860 à proximité du Pont des Trous. Elle comportait deux voies.

La gare originale sera remplacée en 1854 par un nouveau et très joli bâtiment, plus important, érigé à l'extrémité des voies.

Devant l'accroissement continu du trafic et l'inauguration de nouvelles lignes,



dont Tournai - Lille le 1er décembre 1865, et Halle - Ath le 16 janvier 1866 permettant une liaison directe de Bruxelles à Tournai et au-delà vers Lille et Calais, les installations de la gare étaient devenues trop exiguës sans possibilité d'extension. C'est à ce moment qu'il fut décidé d'établir une toute nouvelle gare au nord, en bordure de la ville, assez loin du centre ville, sur un

terrain vague abandonné par l'armée. Le plan de déplacement de la station fut approuvé le 18 novembre 1868. Ces travaux gigantesques pour l'époque allaient bouleverser complètement le parti nord de la ville avec, en plus, l'établissement de trois nouvelles avenues aboutissant en éventail à la nouvelle gare. Il faudra encore attendre quelques an-

nées avant sa mise en service.

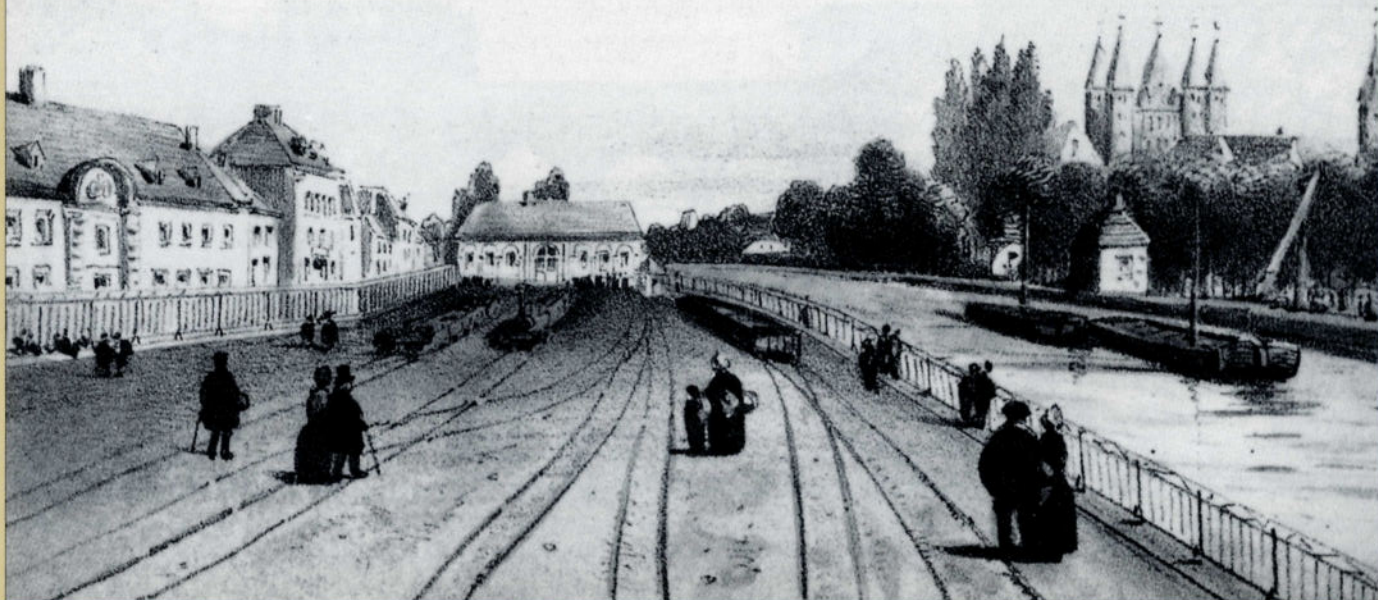
Le 18 mars 1875, les lignes de Bruxelles (via le nouveau tracé se détachant de l'ancien peu après la gare de Havinnes-Village) et de Mouscron, atteignirent la nouvelle gare. Ceci permit d'y transférer à partir du 2 avril 1875 le trafic des marchandises. La construction du monumen-

tal bâtiment débuta en 1876, pour une inauguration en 1879.

L'ancienne gare fut alors progressivement abandonnée. Son exploitation cessa fin 1879, mais elle servit encore jusqu'en 1882 comme garage et annexe marchandises avant d'être complètement démantelée. Le bâtiment de la gare resta

en fonction jusqu'en 1875. En 1884, il fut démonté pour être reconstruit à Leuze avec quelques modifications (achevé en octobre 1887), en remplacement de la gare d'origine. Aujourd'hui, c'est toujours cette gare qui est en fonction à Leuze, bien qu'ayant subi des modernisations au fil des ans.

Hier



Pour illustrer la première gare de Tournai, on ne dispose que de quelques gravures. Cette lithographie d'Alphonse Wauters a été réalisée vers 1844. Elle montre les installations de la gare qui comportaient quatre voies en impasse. Le bâtiment est celui datant de 1843, qui sera remplacé en 1854 par un ensemble plus important. De l'autre côté de l'Escaut se trouve le quai des Salines et la célèbre cathédrale Notre Dame. Collection Mauricie HENNEQUIN /PFT.

Le même site aujourd'hui. Combien de promeneurs et même d'habitants savent-ils que ce site hébergeait autrefois la première gare de Tournai ? Paul DEWIT, 22 juin 2013.

Aujourd'hui



Hier



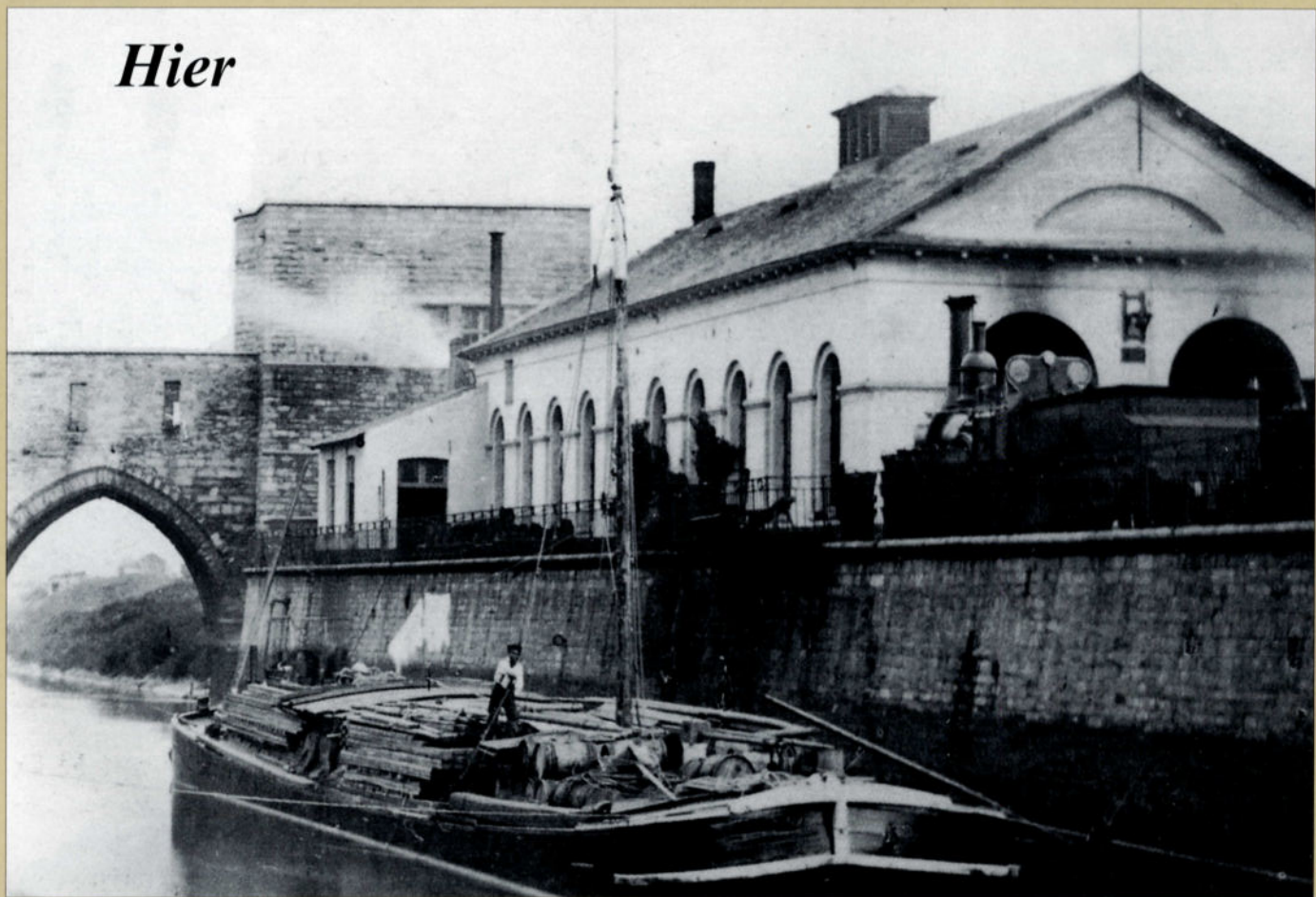
Le fameux Pont des Trous, dessiné par Emile Puttaert. Cet ouvrage, qui faisait partie des fortifications encerclant la ville, enjambait l'Escaut. A droite, on voit la remise à locomotives qui fut construite en 1860. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Le Pont des Trous aujourd'hui. En 1947, il fut élargi et surélevé pour permettre le passage de péniches de grand gabarit. Paul DEWIT, 22 juin 2013.

Aujourd'hui



Hier



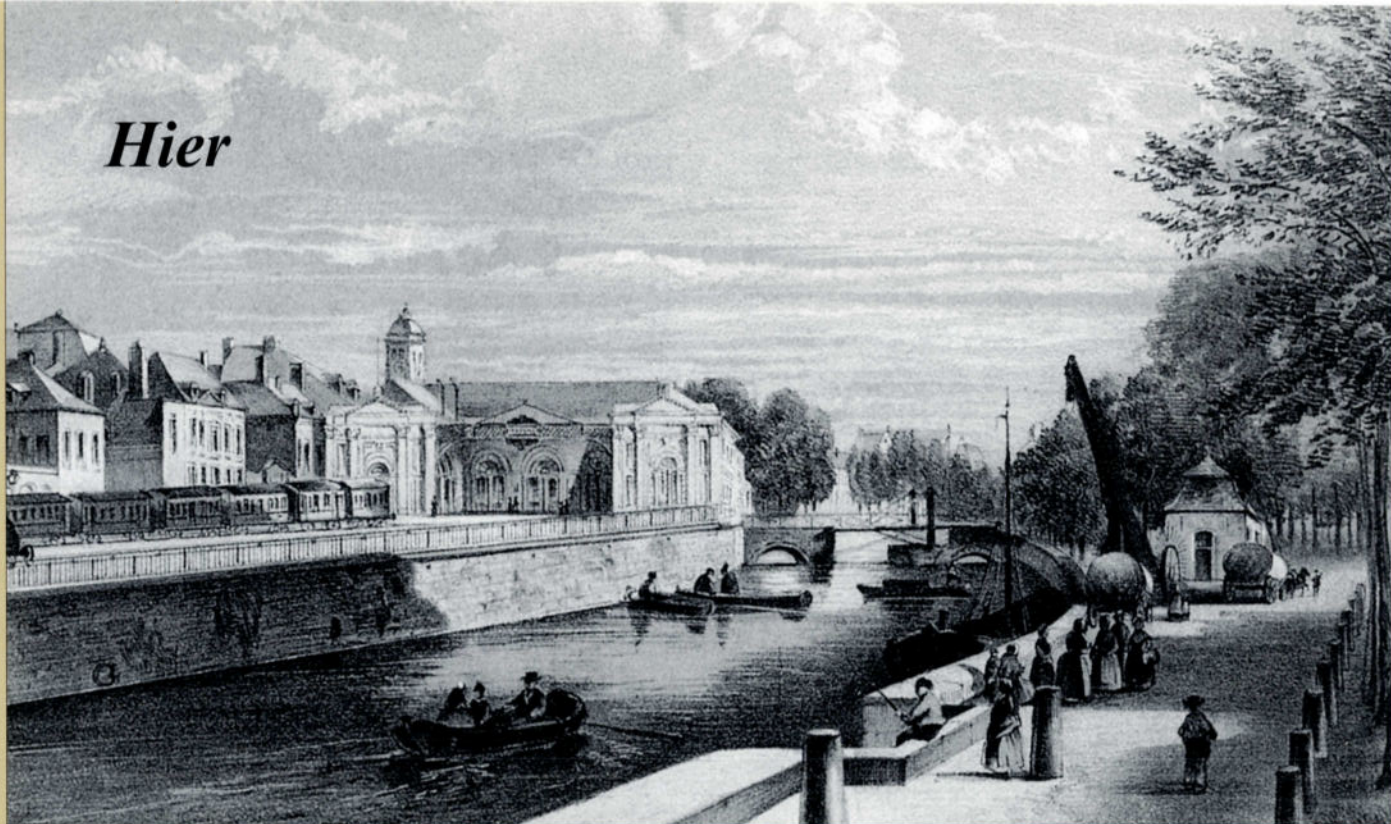
Voici vraisemblablement la seule photo existant montrant la remise aux locomotives, réalisée dans les années 1860 au début de la photographie. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Le même site aujourd'hui. A l'emplacement de la remise se trouve maintenant le quai des Vicinaux. Paul DEWIT, 22 juin 2013.

Aujourd'hui



Hier



↑ Cette gravure réalisée par Hoolans, montre la gare vue depuis le quai des Salines vers la fin des années 1850. Le bâtiment est celui construit en 1854. Désaffectée en 1875, elle fut démontée en 1884 et reconstruite à Leuze en remplacement de la première gare. Le Pont de Fer permet de traverser l'Escaut.

Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

→ La seconde gare de Leuze mise en service en octobre 1887 n'est autre que la seconde gare de Tournai. Collection PFT.

↓ Le site de la gare aujourd'hui. A droite, le quai des Salines; à gauche, à l'emplacement de la gare, le quai Andrei Sakharov. Paul DEWIT, 22 juin 2013.



Aujourd'hui



Russie : wagons-Chapelles

A la fin du 19^e siècle, les Russes construisaient l'immense ligne du Transsibérien qui traversait toute la Sibérie. Malgré les énormes difficultés rencontrées, les travaux s'exécutaient rapidement. Les conditions de travail étaient très particulières dans ces régions ingrates et très isolées.

Tout au long de la ligne, des gares furent construites en brique, auxquelles étaient accolées le réservoir d'eau. Elles étaient le plus souvent complètement isolées mais étaient indispensables pour assurer l'exploitation de la ligne. Très souvent, un buffet permettait aux voyageurs de se nourrir pendant les longs arrêts. Il fallut également construire des installations pour assurer la subsistance des agents du chemin de fer le long de la ligne.

Au fur et à mesure de l'avancement de la voie, les tronçons livrés à l'exploitation donnaient lieu à un courant énorme de voyageurs constitués non seulement d'ouvriers et du personnel se rendant sur les chantiers, mais également des hommes, des femmes et des enfants, partant coloniser les terres vacantes de la Sibérie.

Ces trains se composaient de trois classes : quelques voitures de seconde classe; des voitures de troisième classe construites spécialement pour le Transsibérien qui, la nuit, se transformaient en dortoir à trois rangées de couchettes; et des voitures de quatrième classe qui n'étaient en fait que des fourgons dont les parois étaient percées de quelques fenêtres et où l'on avait disposé des banquettes rudimentaires.

D'autres types de véhicules circulaient également : des wagons-lits, des wagons-restaurants, des wagons-salons et des wagons-écuries. Des wagons-épiceries étaient également mis en circulation, dans lesquels les ouvriers pouvaient acheter tout

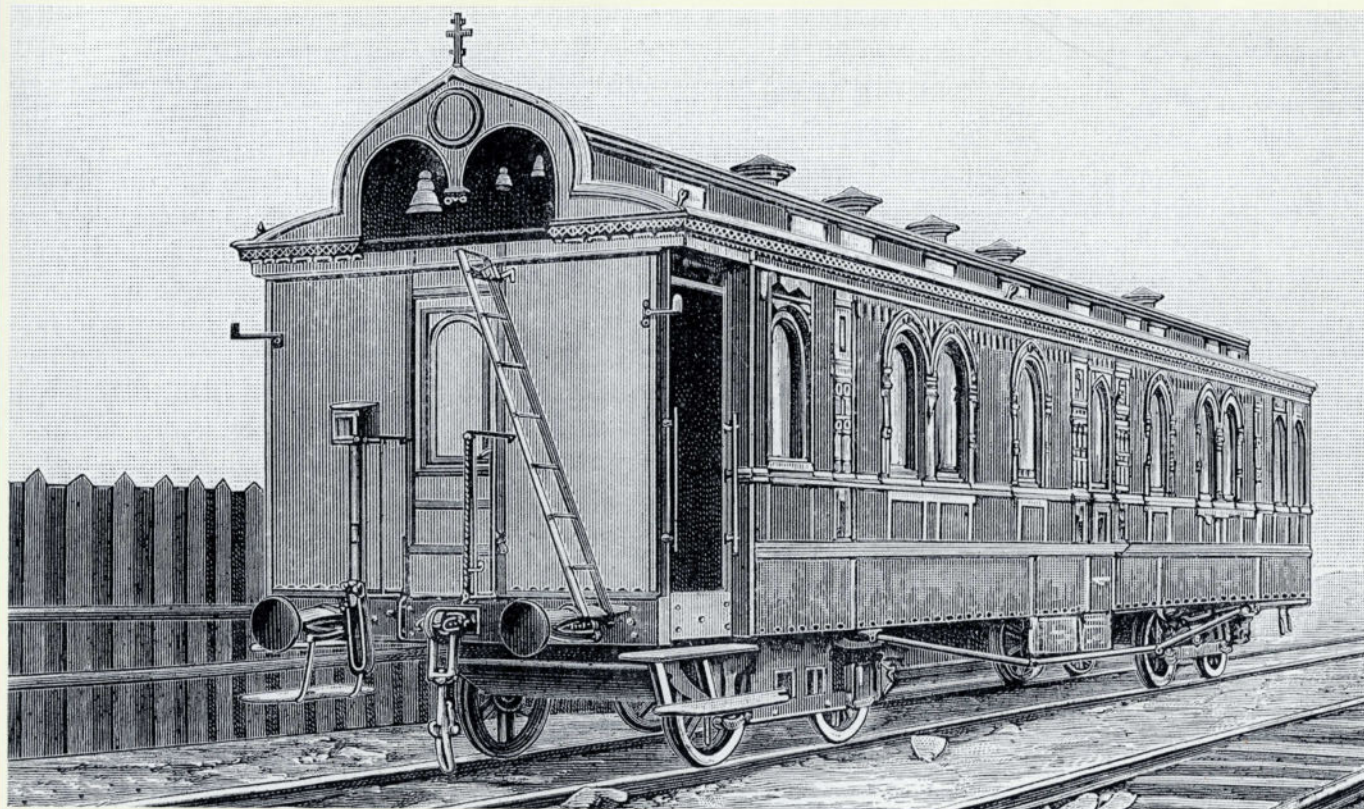
ce dont ils avaient besoin.

Vers 1896, un nouveau type de véhicule apparut : des wagons-chapelles. C'est le comité ordonnateur de la construction du Transsibérien qui, sous la présidence de l'Empereur, avait décidé la création de ces chapelles ambulantes. On avait fait remarquer que la plupart des employés des stations secondaires et ceux qui logeaient dans des baraquements intermédiaires pour la surveillance et l'entretien de la voie, ne pouvaient pas fréquenter les églises des villes ou villages qui étaient disséminés le long de la ligne. Il fallut donc, afin de satisfaire leurs besoins religieux, faire circuler des wagons aménagés en chapelle, pourvus de tous les objets nécessaires au culte orthodoxe et desservis par des prêtres nommés par le Saint Synode.

Extérieurement, ces voitures se distinguaient par leurs fenêtres dont la forme et les ornements avaient les caractéristiques du style architectural byzantin. Il y avait une porte à une extrémité et de chaque côté du véhicule, ainsi que deux portes d'intercirculation vers le reste du train. La caisse était montée sur deux bogies.

Au-dessus des portes d'entrée, le panneau extrême se découpait pour former une arcature double où était suspendu un jeu de cloches destinées à appeler les fidèles. Sur la toiture courait un large lanterneau. A l'intérieur, l'aménagement était très élégant, décoré de motifs très éclatants de l'art russe. Les parois étaient recouvertes de peintures représentant des images saintes. Un autel, un tabernacle et des flambeaux pour les cierges complétaient l'aménagement.

Les wagons-chapelles allaient de station en station le long de cette grande ligne.



Vue d'ensemble d'un wagon-chapelle en service sur le Transsibérien. Collection Robert FONTEYNE

