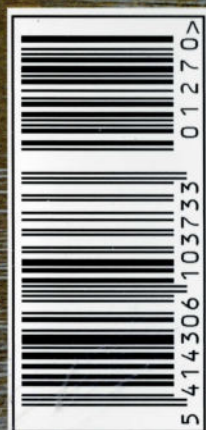


# EN LIGNES



**REVUE BIMESTRIELLE**  
**N° 127 - JUIN 2015 - € 9,00**  
**SUISSE : 9,50 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

# Le mot du Président

Chers lecteurs, notre association est dans l'incertitude. Le 13 juin approche, date théorique d'application des nouvelles lois concernant l'exploitation des chemins de fer touristiques et les circulations sur le réseau national. Je vous invite à lire notre article décrivant la situation qui pour nous est embarrassante et suscite l'inquiétude parmi nos bénévoles. Le PFT a déjà passé certaines crises et, avec des petits moyens et de la ténacité, il les a chaque fois surmontées. Ici, il est clair qu'il y a beaucoup à faire et il y aura un impact non négligeable sur la façon dont nous exercerons nos activités dans le futur. Je tiens particulièrement à remercier Alain Defechereux qui a effectué un travail colossal pour la mise en œuvre administrative de nos dossiers. Ses compétences et sa détermination ont permis de faire avancer les choses de manière significative. D'une manière générale, je m'inquiète de voir notre pays s'enfoncer dans un immobilisme total, par des réglementations de plus en plus difficiles et contraignantes, avec des délais irresponsables de permis, bureaucraties et procédures en tous genres...

Que ceci ne vous empêche pas de passer un bon moment à nous lire !



Dans quelques jours, l'exploitation de la ligne du Bocq sera prolongée jusqu'à Bauche. Voici le paysage que vous pourrez découvrir.

## 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 dessin : €25 / pièce par surface de 9 x 13 cm.

**CHERCHE** : le livre "Rollend materieel bij de Buurtspoorwegen 1885-1991" de Jos Block. Contacter Bernard DIEUDONNÉ par mail : [bernard.dieudonne@gmail.com](mailto:bernard.dieudonne@gmail.com)

## Rectifications - précisions

### EN LIGNES 126

- **page 14** : - dans le tableau, rubrique "démolitions" il y a 5182, il faut **5178**  
- dans la rubrique "sorties de révision" il y a 6317 : 22-01-2015 il faut **09-12-2014** (idem dans la légende de la photo du haut p. 18)
- **page 18** : - les deux dates de sortie de révision sont erronées. Il fallait lire **09-12-2014** pour la 6317 et **29-08-2014** pour la 6315.
- **page 62** : - photo du haut : la date de la photo est **25 août 1962** à l'**évitement de la station de Mortroux**. Cette machine ne fut pas sauvée par l'asbl AMUTRA, mais bien par la SNCV (à l'initiative de AMUTRA), qui la remit en état extérieur et l'envoya pour exposition à Schepdael. Cette locomotive avait été arrêtée en raison du mauvais état de sa chaudière. Elle est actuellement propriété de la SRWT et confiée à l'ASVi, qui l'expose au musée de Thuin. Elle est pour l'instant présentée à Liège (musée de Natalis) dans le cadre d'une exposition concernant la guerre 1914-1918, arborant une plaque directionnelle "Bruxelles - Liège"; sa remise en état de marche n'est hélas - actuellement - pas à l'ordre du jour, pour des raisons budgétaires. A noter que ce fut une des très rares machines vicinales à avoir été dotée du frein à air, en raison des charges remorquées sur Warsage - Trembleur.
- **page 63** : - photo du haut : plusieurs lecteurs nous ont écrit pour signaler que les trois motrices visibles sont toutes des type **N**.  
- photo du bas : la motrice 72 est ici dépourvue de plaques de ligne. Elle servait principalement en fin de carrière pour manoeuvrer les remorques au dépôt, et à leur adjonction / retrait à certains services de la ligne 1, aux heures de pointe, ainsi que de manière très occasionnelle aux dépannages, très rares sur ce réseau. Elle fut cédée à l'AMUTRA puis reprise par la SRWT, qui l'expose de fait à Natalis.

## 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) :

Alessandro ALBE, Johny BRAUNS, Julien CASIER, Robert COLLIGNON, Michel de ESCH, Freddy DELARBRE, Stefan DENAYRE, Jacques DERMIENCE, Wim DE RIDDER, Simon DERIDDER, Philippe DIEU, Andy ENGELEN, Michel de ESCH, Michel HANSSENS, Thierry HEYLEN, Alain JANMART, Gilbert LAURENT, Gérard MARTIN, Daniel MOENS, Paul PASTIELS, Gwenaël PIÉRART, Maarten SCHOUBBEN, SIEMENS, Guy SMETZ, la SNCB, Theo STOLZ, Michel THIRY, Christian VANHECK, Dennis VANSUMMEREN, Eddy VERVOORT.

### EN LIGNES

Les articles publiés n'engagent que la seule responsabilité de leurs auteurs. Aucun article ne peut être reproduit sans accord écrit du PFT.

### Adresse

PFT-asbl - Boîte Postale 40 - BE-7000 MONS - Belgique  
☎ GSM : +32.(0)473.39.35.54 FAX : +32.(0)65.66.45.41  
✉ pftsp@gmail.com Internet : www.pftsp.be

Numéro de TVA : BE 435.339.562

### Abonnement 2015

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 2015". 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 : Thierry Maroil : ☎ +32.(0)489/05.39.66  
Ligne 128 : Alain Defechereux : ☎ +32.(0)477/98.91.23  
Modélisme et bourses : philipperousman@yahoo.fr

### Imprimerie

Imprimé en Belgique par Geers Offset nv, Oostakker.

Dépôt légal : à la parution

**PHOTO 127-01** Depuis le mois d'avril, le célèbre parc animalier Pairi Daiza à Cambron-Casteau compte une nouvelle attraction : un train à vapeur. Gwenaël PIÉRART.

# EN LIGNES 127 - JUIN 2015

# sommaire



10

**La modernisation de la**



26

**Pairi Daiza à toute vapeur**



44

**Les voitures métalliques du N-B**



58

**Les P8 manquantes en 1946**



2 PFT-Service - Editorial

4 News PFT

6 Actualité belge

6 locomotives - statistiques

10 la modernisation de la 843

16 l'ES 401 réformé

18 divers

22 Touristiques

22 la voiture royale A2

25 la voiture postale 70302

26 Pairi Daiza à toute vapeur !

32 Sociétés privées

37 Actualité étrangère

37 Suisse

38 Allemagne - Pays-Bas

39 Pays-Bas

40 Quel avenir pour la

G2000 en France?

44 Les voitures métalliques à bogies du Nord-Belge

54 Il y a ...

56 Nées en Belgique

58 Histoire : les P8 manquantes en 1946

65 Hier - aujourd'hui

66 La page des trams

### COUVERTURE ARRIÈRE

**PHOTO 127-02** Le 14 février, passage à Griessen Leogang du Treski Bruxelles - Zell am See. Michel HANSSENS.

**PHOTO 127-03** Le 9 avril 2015, le train de désherbage est en action à Balen sur la ligne 15 entre Mol et Hasselt. La rame Weed-free est encadrée par les 6244 et 6315. Andy ENGELEN.



## Circulations

A l'heure d'écrire ces lignes, une pression inadmissible s'est installée sur toutes les associations touristiques du royaume. En effet, les recommandations imposées par la nouvelle loi sur l'exploitation des lignes musées sont très importantes, si bien qu'actuellement aucune association ne semble en mesure de respecter complètement les dispositions de la nouvelle loi. La démonstration écrite du respect de toutes les recommandations légales est indispensable pour recevoir une autorisation d'exploitation de la part du SSICF (Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer) avant la date fatidique du 13 juin.

Malgré toute la bonne volonté des personnes chargées de créer le système de gestion de sécurité au sein de chaque association (en majorité des bénévoles, faut-il le rappeler), les démarches restent très lentes, notamment en raison du délai de réponse très long de la part du SSICF lors de chaque question ou modification des textes en vue de respecter leurs exigences. C'est d'ailleurs une des raisons qui a poussé le SSICF à demander un report de la nouvelle loi auprès de son ministre de tutelle. Du côté des associations, la même démarche a été opérée.

**PHOTO 127-05** Le 16 avril 2015, la 7305 assure le ballastage de la section Purnode - Bauche. Cette vue est prise en direction de Bauche et Yvoir. Le Bocq coule à gauche de la voie. PFT-CFB.



**PHOTO 127-04** La 8051 en cours de restauration pour le compte de F. Bevers à Oostmalle. PFT.

Le choix du report de la loi est donc un choix politique à opérer par le cabinet du ministre de la Mobilité et des Transports. Au moment où vous lirez ces lignes, le sort des circulations musées en Belgique devrait être connu, mais actuellement c'est le noir le plus total, avec toutes les conséquences morales sur les bénévoles

et aussi financières dues à l'incertitude de pouvoir accepter des réservations pour groupes ou trains charters après le 13 juin... La situation est vraiment malsaine.

Si il y a encore un maigre espoir d'arriver à un résultat satisfaisant pour pouvoir exploiter nos lignes musées, il n'en va pas





**PHOTO 127-06** Le 553.29 n'attend plus que le remontage de son équipement de commande des portes avant de pouvoir reprendre du service. Schaerbeek, 18 avril 2015. PFT.

de même pour les circulations sur le réseau *Infrabel*, où les exigences sont encore plus poussées. Pour cela, sans un délai supplémentaire, plus aucun matériel historique ne circulera encore sur le réseau, la SNCB elle-même n'ayant pas encore introduit de demande de modification de son certificat de sécurité pour continuer à rouler avec son propre matériel historique...

La Belgique sera-t-elle le seul pays européen où toutes circulations ferroviaires musées seront impossibles? Nous sommes ici dans le règne du super-parapluie, une spécialité belge qui entraîne peu à peu notre pays dans un immobilisme le plus total et ce dans tous les domaines... La Belgique est encore en train de s'illustrer comme le pays le plus restrictif et timoré d'Europe centrale...

## LE CHEMIN DE FER DU BOCQ

Malgré les grandes incertitudes qui règnent sur l'application ou le report de la nouvelle loi régissant l'exploitation des lignes touristiques devant entrer en vigueur le 13 juin, les bénévoles oeuvrant sur le Bocq ont travaillé sans relâche pour finaliser la remise en service de la section Purnode - Bauche. Le plus gros travail restant est le remontage d'un petit pont métallique qui a été retiré pour sa réfection. L'inauguration de la nouvelle section est prévue dans le courant du mois de juin.

En outre, des rails ont été remplacés dans le tunnel de Spontin, et des travaux d'entretien courant menés à bien.

## Matériel

A Schaerbeek, le 553.29 attend toujours la finalisation du remontage de l'équipement d'ouverture et fermeture de ses portes, ainsi que le remplacement de toute son installation électrique, ce qui pourrait encore durer plusieurs mois vu que d'autres chantiers sont prioritaires, comme par exemple la sonorisation des voitures rendues obligatoires par la nouvelle loi.

La caisse de la 5205 a été entièrement enduite au polyester. Dès la fin du ponçage, les travaux de peinture pourront débuter.

La caisse du 4333 est en cours de peinture. Il ne reste qu'à appliquer la couleur jaune.

Une équipe travaille à la restauration de la 8051, laquelle ira rejoindre la 26.102 à Oostmalle, devant l'entreprise de F. Bervers. Les travaux de peinture ont débuté. La machine, qui sera remise en état de marche, doit encore recevoir son moteur Diesel.

La majorité des bénévoles oeuvre sur la restauration du 551.26. Les portes ont été entièrement reconstruites et sont remontées.

La restauration de la 5927 avance à petits pas. Toutes ses grilles d'aération ont été restaurées et remontées.

Vous désirez rejoindre nos bénévoles? N'hésitez pas à venir nous rendre visite. Contactez Pierre HERBIET pour Schaerbeek au +32.(0)473/39.35.54 et Alain DEFECHEREUX pour la ligne Bocq (+32.(0)477.98.91.23.

## RETROTRAIN ET LA FONDATION ROI BAUDOIN

La *Fondation Roi Baudouin* encourage par son action le développement de projets sociaux et culturels, et c'est dans ce cadre que lui a été soumis le projet de réhabilitation de l'atelier des wagons de Saint-Ghislain, à transformer en musée du rail : Retrotrain.

Le procédé mis en place par la *Fondation Roi Baudouin* est simple : un numéro de compte est attribué au projet, et tous les versements qui y arrivent sont fiscalement déductibles. Une attestation est établie par elle chaque année pour les donateurs, pour autant que le montant total versé soit supérieur à € 40.

De nombreux travaux ont déjà pu être effectués grâce au soutien financier des donateurs, comme la sécurisation du lieu, le remplacement de volets mécaniques, le remplacement de boiseries extérieures, le renouvellement de la toiture du bâtiment principal, le remplacement de la toiture des voies 1 à 4.

Les dons sont obligatoirement affectés à la réhabilitation du site de Saint-Ghislain; ils doivent être effectués sur le compte bancaire BE10 0000 0000 0404 (code BIC : BPOTBEB1) de la Fondation Roi Baudouin, rue Brederode, 21 à BE-1000 BRUXELLES. En communication du bulletin de virement, il est indispensable de mentionner, sous peine de ne pas voir le montant attribué au projet, le terme : "L78599-asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme".

Les dons peuvent aussi être reçus de l'étranger, la Fondation faisant partie du réseau TGE (Transnational Giving Europe) qui regroupe des institutions ayant les mêmes buts. Tous les renseignements peuvent aussi être obtenus en consultant le site internet [www.kbs-frb.be](http://www.kbs-frb.be).

Un grand merci à ceux qui soutiennent la création du Retrotrain de Saint-Ghislain et qui se verront directement récompensés par le biais de la déduction fiscale. Sans cette aide précieuse, il est certain que les travaux ne pourraient être menés à bien.

### Locomotives

#### série 11

● Le 12 mars, des techniciens de l'atelier de Merelbeke ont testé à l'atelier de Stockem quatre locomotives de la série 11. Ces essais (traction, freinage, ...) auraient été réalisés en vue d'une revente à une société privée Néerlandaise qui désire assurer un trafic marchandise entre la Belgique et les Pays-Bas.

#### série 19

● Les locomotives de la série 19 pourraient enfin bientôt utiliser leur attelage automatique GF en service commercial. Après plusieurs années d'attente et d'essais, Siemens et la SNCB ont installé sur la 1908 un nouveau software (version F1.8) qui, une fois validé, devrait permettre à la SNCB d'utiliser pleinement le potentiel de cette série.

#### série 28

● La SNCB a pris la décision de louer auprès de l'entreprise de leasing Railpool une nouvelle série de locomotives TRAXX MS pour assurer les futurs services Benelux via la ligne 4. La direction



**PHOTO 127-07** Les 1601 et 1604 qui devaient être vendues à une société slovaque mais qui ne sont toujours pas payées (voir EN LIGNES 112 page 11), ont été transférées de Gent-Zeehaven vers Gent-Darsen dans le port de Gent, non loin du chantier de ferrailage Van Heyghem... Eddy VERVOORT.

prévoit la location d'un maximum vingt machines qui seront numérotées 2861 à 2880 afin de clairement les distinguer de celles de SNCB-Logistics.

La 186 183, numérotée 2861, est arrivée en Belgique le 27 février afin de débiter l'homologation d'un nouveau software compatible avec l'ETCS. Cette machine a été livrée à Railpool en janvier 2012, qui l'a louée une courte période à Kombirail puis à l'opérateur tchèque Metrans de février 2012 à février 2015. Elle assure le roulement des Benelux depuis le 17 avril.

Les autres exemplaires font partie d'une commande de 65 nouveaux engins (30 + 35 en option) passée par Railpool auprès de Bombardier en juin 2014 et sont en cours d'assemblage à l'usine Bombardier de Kassel en Allemagne.

L'arrivée de ces nouvelles machines va en outre permettre de réaffecter en trafic marchandises les 2806, 2809, 2812, 2813, 2815, 2821, 2832, 2833 et 2842 SNCB-Logistics actuellement utilisées sur les services Benelux.

Les contrats de location des 2802, 2803

RECTIFICATIONS	SORTIES DE RÉVISION	MISES EN PARC	DÉMOLITIONS
Dans le EL124, page 11, dans "Mutation", il faut ajouter 08062 à 08065 : FKR > GCR 23-06-14	326 : -03-2015 MOD	08592 : MKM > GCR 13-04-2015	2008 : 03-2015 ECORE, Aubange
Dans le EL126, page 14, dans "Réceptions", il y a 08196 : 30-01-2015 GCR, il faut 08196 : 02-02-2015 FSR.	357 : -02-2015 MOD	08593 : MKM > GCR 13-04-2015	2011 : 03-2015 ECORE, Aubange
	425 : -02-2015 MOD		2015 : 03-2015 ECORE, Aubange
	426 : -02-2015 MOD	<b>MISES EN PARC</b>	8226 : 01-2014 FNND
	449 : -02-2015 RI	602 : 08-04-2015 NK	8227 : 01-2014 FNND
	488 : -02-2015 RI	604 : 16-04-2015 NK	8229 : 01-2014 FNND
	490 : -02-2015 RI	606 : 18-04-2015 NK	8237 : 01-2014 FNND
	506 : -04-2015 RI	617 : 15-04-2015 NK	8238 : 01-2014 FNND
	519 : -03-2015 RI	687 : 18-04-2015 GCR	8249 : 01-2014 FNND
	535 : -03-2015 RI	690 : 15-04-2015 GCR	8264 : 01-2014 FNND
	913 : 10-02-2015 MOD	691 : 14-02-2015 GCR	8270 : 01-2014 FNND
	924 : 20-02-2015 MOD	694 : 14-02-2015 GCR	9122 : 01-2014 FNND
<b>RÉCEPTIONS</b>		699 : 14-04-2015 FSD	
08193 : 23-12-2014 FSR	<b>MUTATIONS</b>	701 : 14-04-2015 FSD	<b>VENTES</b>
08194 : 23-12-2014 FSR	634 : FSD > NK 13-04-2015	702 : 09-04-2015 FSD	5201 : 04-2015 PFT
08195 : 23-12-2014 FSR	636 : FSD > NK 13-04-2015	705 : 14-04-2015 FSD	7381 : 04-2015 PFT
08197 : 02-02-2015 FSR	637 : FSD > NK 13-04-2015	704 : 18-02-2015 FSD	7384 : 04-2015 PFT
08198 : 02-02-2015 FSR	638 : FSD > NK 13-04-2015	741 : 18-02-2015 FSD	7386 : 04-2015 PFT
08199 : 10-02-2015 FSR	639 : FSD > NK 13-04-2015	761 : 19-02-2015 LK	7388 : 04-2015 PFT
08200 : 10-02-2015 FSR	640 : FSD > NK 13-04-2015	762 : 19-02-2015 LK	7389 : 04-2015 PFT
08201 : 10-02-2015 FSR	684 : NK > FSD 13-04-2015	764 : 18-02-2015 LK	
08202 : 10-02-2015 FSR	685 : NK > FSD 13-04-2015	777 : 18-02-2015 LK	<b>ABRÉVIATIONS</b>
08203 : 10-02-2015 FSR	686 : NK > FSD 13-04-2015	780 : 18-02-2015 LK	FKR : Merelbeke
08204 : 20-02-2015 FSR	688 : GCR > FSD 13-04-2015	782 : 14-02-2015 LK	FNND : Antwerpen-Noord
08205 : 20-02-2015 FSR	689 : GCR > FSD 13-04-2015	820 : 03-04-2015 GCR	FSD : Oostende
08206 : 09-03-2015 FSR	693 : GCR > FSD 13-04-2015	837 : 03-04-2015 GCR	FSR : Schaerbeek
08207 : 09-03-2015 FSR	742 : FSD > LK 13-04-2015		GCR : Charleroi-Sud
08208 : 09-03-2015 FSR	08191 : FKR > FSR 13-04-2015	<b>SORTIES DE PARC</b>	GR : Grande Révision
08209 : 09-03-2015 FSR	08192 : FKR > FSR 13-04-2015	7785 : 04-03-2015 FNND	LK : Kortrijk
08210 : 09-03-2015 FSR	08590 : MKM > GCR 13-04-2015	7786 : 09-03-2015 FNND	MKM : Stockem
08590 : 02-02-2015 MKM	08591 : MKM > GCR 13-04-2015	7802 : 17-12-2014 FNND	MOD : modernisée
08591 : 02-02-2015 MKM			RI : Révision Intermédiaire
08592 : 02-02-2015 MKM			
08593 : 02-02-2015 MKM			
08594 : 20-03-2015 GCR			
08595 : 20-03-2015 GCR			

et 2844 seront quant à eux interrompus et les engins rendus à leurs entreprises de leasing respectives.

### **série 52**

● La 5201 a été vendue à MAV Nostalgie en Hongrie; c'est le PFT qui a servi d'intermédiaire pour cette vente.

### **série 73**

● Le PFT a acquis les 7381, 7384, 7386, 7688 et 7689, pour son usage personnel.

### **série ? - Class 66**

● Une première locomotive de la Class 66, la PB04, est arrivée à l'atelier d'Antwerpen-Noord fin avril, pour le compte de SNCB-Logistics. D'autres Class 66 sont attendues. Elles devraient assurer un trafic entre le port d'Anwerpen et Köln.

## **Automotrices**

### **série 601 à 782**

La mise en parc des automotrices doubles modernisées se poursuit à un rythme faible mais régulier. Une vingtaine d'exemplaires ont ainsi été garés à Oostende-Zeehaven durant les mois de février et avril 2015.

Il reste actuellement en service 97 rames réparties entre quatre ateliers de la manière suivante : 20 automotrices à Kortrijk, 20 automotrices à Oostende, 55 automotrices à Kinkempois et 2 automotrices à Charleroi.

#### **PHOTO 127-09** ↗

*Comme les locomotives de la série 29 sont en surnombre par rapport aux services actuellement repris dans leur roulement, elles assurent régulièrement des rotations vers Aachen West. Le 19 avril 2015, la 2901 passe sur le viaduc de Remersdael en tête du train 47560 Ludwigshafen - Antwerpen-BASF. Jean-Yves LAMBIET.*

#### **PHOTO 127-10** →

*Les 28 assurent toujours des trains de produits chimiques BASF entre Antwerpen et Ludwigshafen. Voici la 2841 en tête du 47563 Antwerpen Noord 07.28 - Ludwigshafen RHB 19.11, passant à Linz, gare située sur la rive droite du Rhin entre Köln et Koblenz. Stefan DENAYRE.*



**PHOTO 127-08** Le 15 avril, après avoir effectué des essais de nuit entre Schaerbeek et Leuven, la 2861 est transférée vers l'atelier d'Antwerpen-Noord. Depuis le 17 avril, la machine a intégré le roulement des trains Benelux. Thierry HEYLEN.





**PHOTO 127-11** Nouveauté du changement d'horaire de décembre 2014, les voitures M5 ont fait leur apparition dans certains trains P sur la ligne 96 en remplacement de M6. Cela concerne les P 8801 Schaerbeek 16.19 - Quévy 17.43 et 8802 Schaerbeek 16.57 - Quévy 18.26, et les pendants matinaux 7801 et 7802. Le 14 avril, la 2156 quitte Jurbise avec le 8801. Christian AUQUIÈRE.

**PHOTO 127-12** Autre changement, le train P 8600 circule désormais entre Bruxelles-Midi (15.42) et Dinant (17.29) à la place d'Arlon. La rame est maintenant composée de 10 voitures M4 encadrées par deux locomotives de la série 18. Le matin le train circule comme P7601 Namur 07.01 - Bruxelles-Midi 08.18. Ce 23 avril, arrivée en gare de Lustin du 8600 encadré par les 1886 et 1889. Christian AUQUIÈRE.



## Une quatrième voiture pour les Desiro?

Les derniers exemplaires des 305 automotrices *Desiro* ont été pris en écriture par la SNCB au mois de mars 2015, soit un an et demi plus tôt que ce qui avait été planifié par l'entreprise qui avait prévu les dernières livraisons pour l'automne 2016.

La SNCB envisage par ailleurs l'achat de voitures supplémentaires pour passer de trois à quatre caisses, sur un nombre de rames encore à déterminer. Ces voitures de seconde classe seraient équipées d'un WC (non accessible aux personnes à mobilité réduite), d'un espace pour vélos ainsi que potentiellement d'un Terminal de Vente Mobile semblable à ceux installés aux points d'arrêt, afin de supprimer le personnel d'accompagnement sur les lignes locales. La première ligne concernée, à titre d'expérience pilote, serait celle dite "de l'Ourthe", à savoir la ligne 43 qui relie Liège-Guillemins à Marloie. Peut-être la fin annoncée du dépôt d'accompagnateurs de Jemelle... qui pourrait, selon une autre rumeur, être regroupé avec celui de Bertrix, à Libramont. La limitation des trains de cette ligne à Marloie au lieu, depuis toujours, de Jemelle date de l'application du nouveau plan de transport du 14 décembre 2014; elle laisse penser que "l'histoire est déjà en marche" ... Si la livraison de ces voitures supplémentaires est envisagée à partir de 2017, certaines pourraient être livrées anticipativement par *Siemens* en compensation des problèmes de fiabilité rencontrés par la SNCB, qui réclame pas moins de €60 millions d'indemnisation au constructeur allemand. Rappelons que, dès l'origine du

contrat en 2008, la SNCB avait prévu dans le cahier des charges, la possibilité d'insérer si nécessaire une quatrième voiture dans le corps des automotrices *Desiro ML*. Tout le câblage nécessaire à cette opération a donc été prévu d'origine au sein des automotrices actuelles. Cette possibilité n'était cependant pas envisagée avant 2017 au plus tôt puisque la livraison des 305 automotrices devait initialement s'étaler de 2011 à 2016.

*Le 19 mars 2015, arrivée à Arlon des deux dernières automotrices Desiro, les 08594 et 08595. L'acheminement depuis l'usine Siemens de Krefeld-Uerdingen en Allemagne jusqu'à l'atelier SNCB de Stockem a été réalisé via Aachen HBF et les lignes 37, 37A, 43 et 162, avec un tête-à-queue à Liège-Guillemins et un autre à Arlon.*

Gérard MARTIN.



## Suppression des Thalys Liège - Paris via la dorsale wallonne et Oostende - Paris

Le *Thalys* Liège - Paris via la dorsale wallonne et son penchant flamand le *Thalys* Oostende - Bruxelles - Paris, ont finalement circulé pour la dernière fois le 31 mars 2015. Le prétexte invoqué est les travaux d'équipement de l'ETCS en gare de Namur rendant temporairement impossible la circulation des rames *Thalys*. En fait, c'est surtout une raison de rentabilité qui a justifié leur suppression, *Thalys*

préférant engager le matériel devenu disponible sur une relation plus rentable. Les voyageurs embarquant à Namur, Charleroi et Mons se voient ainsi contraints de faire soit un long détour par Bruxelles pour se rendre à Paris, soit utiliser un train IC Namur - Lille et prendre une correspondance à Lille-Flandres. Par contre, pour les voyageurs d'Oostende, Brugge et Gent, cela ne change pas grand chose, si ce n'est changer de train à Bruxelles (le *Thalys* mettait même deux minutes de plus pour effectuer le trajet d'Oostende à Bruxelles-Midi qu'un IC !). Une alternative réaliste mais néanmoins rejetée très rapidement pour des raisons communautaires, proposait un parcours a vide de Bruxelles à Charleroi, puis un *Thalys* Charleroi - Paris en correspondance avec les IC de la dorsale wallonne, et retour sur le même principe.



**PHOTO 127-13** Le 31 mars, départ de Mons du dernier Thalys 9406 Liège-Guillemins - Paris-Nord. Gwenaël PIÉART.



**PHOTO 127-14** Le nouveau look de la 843 est plutôt bien accepté. Il est vrai que la livrée rouge-bordeaux n'était pas vraiment réussie. Le 10 mars, elle traverse la gare de Vilvoorde lors du parcours d'essai vers Namur. Wim DE RIDDER.

## LA MODERNISATION DES 800

*Voici près de 40 ans que les premières automotrices quadruples de la série 800 ont été mises en service, sans jamais avoir été modernisées. Une rénovation complète s'imposait donc. Nous pouvons toutefois nous demander s'il est bien raisonnable d'encore investir dans une coûteuse modernisation pour du matériel d'un tel âge et dont l'avenir est compté, si ce n'est pour maintenir le travail dans les Ateliers Centraux de la SNCB.*

Il y a près de cinq ans déjà, le 14 octobre 2010, que la 843 était entrée à l'Atelier Central de Mechelen pour modernisation. L'automotrice a effectué sa première sortie dans sa nouvelle décoration le 10 mars 2015 à l'occasion d'un parcours d'essai de Mechelen à Hasselt et retour. Le 17 avril, elle assura un autre parcours d'essai de Mechelen à Bruxelles-Midi, puis de Bruxelles-Midi à Namur via Bruxelles-Nord et Ottignies, et retour à Mechelen via Charleroi-Sud et Bruxelles-Midi.



**PHOTO 127-15** ↑ En seconde classe, des banquettes ont été placées, mais malheureusement toujours avec la disposition de 3 + 2 places de front. Aussi bien en première qu'en seconde classe, les baies de fenêtre ont été renouvelées avec, à leur partie supérieure, deux petites fenêtres dont une peut s'ouvrir. Les tablettes et les poubelles ont été remplacées.



PHOTO 127-16 ↑ - PHOTO 127-17 ↓  
*Deux vues comparatives d'un compartiment de seconde classe. Les porte-bagages sont maintenant placés longitudinalement.*

La 843 a ensuite été acheminée à l'atelier de Schaerbeek pour pesage. Ces mesures ont révélé un surpoids problématique de quelque 4 tonnes dans chaque voiture.

Extérieurement, c'est bien sûr la nouvelle décoration qui attire l'attention. Bien qu'il s'agisse ici d'un domaine où chacun à sa propre sensibilité, d'un avis général, elle est très bien accueillie. Cette nouvelle robe lui va très bien, ce qui n'est pas le cas pour les automotrices "Break" 301 à 440. La couleur de fond des caisses est le gris RAL 7035. Une bande bleue en RAL 5013 est apposée au bas des caisses. La toiture et les bogies sont peints en gris RAL 7037; les nez de l'automotrice sont peints en jaune RAL 1021. Un pourtour gris peint autour des fenêtres en teinte RAL 7022 (comme appliqué sur les automotrices type 1996 et *Desiro*, voitures type I11 et autres...), aurait peut-être été plus esthétique.

Deux autres détails sont également fort visibles à l'extérieur : le groupe d'airco installé au-dessus de chaque cabine de conduite, et le placement de nouvelles baies pourvues à leur partie supérieure de deux petites fenêtres dont une peut s'ouvrir par glissement. L'aménagement intérieur a été entière-



ment redessiné. Un des plus gros changements concerne la suppression du compartiment fourgon, ce qui a permis d'agrandir le local de l'agent d'accompagnement et de construire une nouvelle armoire électrique dans laquelle pourra être placé l'équipement pour l'ETCS, ce qui leur garantirait un avenir au-delà de 2025 (les 800 auront alors près d'un demi-siècle!).

En première classe, la cloison qui séparerait les deux compartiments d'origine (fumeurs et non fumeurs) a été supprimée de façon à former un seul et grand compartiment. Des nouvelles banquettes d'un modèle semblable à celui équipant le matériel moderne remplacent les sièges d'origine.



PHOTO 127-18 ↑ - PHOTO 127-19 ↓

*En première classe, les deux compartiments d'origine, ont été réunis pour former un seul et grand compartiment. Les porte-bagages sont placés longitudinalement. Ci-dessous, l'aménagement d'origine.*

En deuxième classe, des nouvelles banquettes ont remplacé celles d'origine qui étaient entièrement rongées par la rouille. Elles sont recouvertes par le même tissu que celui utilisé sur le matériel moderne (automotrices *Desiro*, voitures type M6).

De nouveaux porte-bagages ont été installés longitudinalement au-dessus des fenêtres, tant en première qu'en deuxième classe. L'éclairage des compartiments est solidaire des porte-bagages. A noter que la faible ouverture des porte-bagages ne permet plus de placer une valise ou un sac volumineux.

Dans les deux classes, les tablettes d'origine ont été conservées, avec un nouveau recouvrement. Des nouvelles poubelles ont été placées sous les tablettes.

Dans la voiture 8433 (voiture intermédiaire sans les pantographes), un des compartiments a été reconverti en espace multifonctionnel, avec deux rangées de strapontins placés longitudinalement contre les parois, comme dans les automotrices *Break* et *Desiro*.

Les quatre toilettes ont été entièrement remplacées par des installations modernes.

La commande des portes a été remplacée par des boutons-poussoirs, aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur.



Au-dessus des portes d'intercirculation, un panneau d'affichage (SIV - Système Information Voyageurs) a été installé. Un panneau d'affichage est également placé au-dessus d'une fenêtre se trouvant vers le milieu de chaque voiture. Ces fenêtres ne disposent ainsi pas d'ouverture.

Les conducteurs n'ont pas été oubliés puisque la cabine de conduite a subi une cure de jouvence complète et a été équipée d'une installation d'air conditionné. Les appareils de commande et de me-

sures n'ont toutefois pratiquement pas changé, bien qu'à l'origine il était prévu de remplacer le manipulateur par un joystick.

Côté électrique, un convertisseur statique a remplacé le groupe moteur-alternateur.

A l'origine, il était prévu de remplacer l'attelage *Henricot* par un attelage automatique GF, mais ce projet a été abandonné.



**PHOTO 127-20** ↑ Un des compartiments de la voiture 8433 a été réaménagé en espace multifonctionnel à l'image de celui équipant les automotrices Desiro.

**PHOTO 127-21** → Les pupitres de conduite ont été entièrement relookés. Les appareillages sont toujours les mêmes sauf l'indicateur de vitesse. Les cabines sont pourvues d'un airco. La photo en bas permet de comparer avec un pupitre de conduite dans sa version d'origine.



**PHOTO 127-22** ↑ Les portes ont été conservées. Leurs poignées d'ouverture ont été remplacées par des boutons-poussoirs installés sur la paroi de gauche.





**PHOTO 127-23** *Le compartiment entièrement transformé de l'agent d'accompagnement.*

±

Nous regrettons que la disposition si chère à la SNCB de 2 + 3 places de front en deuxième classe ait été conservée (on devrait plutôt dire 1,5 + 2,5 places de front). Nous sommes certainement le dernier pays d'Europe où l'on trouve encore ce genre de disposition. Dans la plupart des cas, cette disposition ne sert à

rien car rares sont les voyageurs occupant à trois une banquette... Notons également l'absence d'air conditionné, ce qui à notre époque n'est plus un luxe.

La 843 ne devrait pas reprendre du service avant le mois d'octobre. Deux autres 800 sont entrées en atelier pour moder-

nisation : la 801 le 5 février 2014 et la 833 le 18 juin 2014. Leur sortie est programmée respectivement pour décembre 2015 et avril 2016. Afin de soulager Mechelen, les Ateliers Centraux de Gentbrugge et de Salzinnes assurent la révision de la caisse des quatre voitures de l'automotrice 801.

**PHOTO 127-25** *La voiture de première classe de la 801 est en révision à l'Atelier Central de Salzinnes. Robert COLLIGNON.*



**PHOTO 127-26 →**

*La 843 à trois époques différentes.*

*Le 14 janvier 1982, elle assure le direct 513 Antwerpen-Centraal - Charleroi, ici peu avant la gare de Rhode-Saint-Genèse.*

*Jean-Luc VANDERHAEGEN.*



**PHOTO 127-27 ↓**

*La 843 est sortie de révision générale repeinte en bordeaux le 24 mars 1990. Le 10 mars 2010, elle assurait l'IR-k 3833 Tournai - Jambes.*

*Pierre HERBIET.*



**PHOTO 127-28**

*Le 17 mars 2015, la 843 en route vers Namur, traverse la gare métamorphosée de Genval. Nous remarquons le disgracieux groupe d'airco placé au-dessus de la cabine de conduite, et les nouvelles baies de fenêtres.*

*Jacques DERMIENCE.*



### L'ES 401 réformé

L'autorail ES 401 a été réformé au début de l'année et vidé de ses équipements et outillage.

Pour rappel, il s'agit de l'ancien 4307 cédé au service ES le 1er juillet 1983. Il fut entièrement transformé, renuméroté ES 401 et affecté à la base ES de Schaerbeek. En 1993, il fut le premier autorail ES 400 à avoir été équipé d'un moteur Diesel Mercedes-MTU. Au total, six ES 400 en furent équipés (ES 401 à 404, 406 et 410). Les autres, à savoir les ES 405 (ex. 4326), ES 407 (ex. 4320), ES 409 (ex. 4309) et ES 411 (ex. 4324) furent retirés du service lors de la livraison des nouveaux autorails de la série ES 500 (le 4305 prévu pour devenir l'ES 408 ne fut jamais transformé).

Le service ES s'orienterait vers la réforme des tous les autorails ES 400 et l'acquisition de nouveaux engins.

#### PHOTO 127-29 ↗

*En octobre 1995, une équipe est en plein travail sur l'ES 401 en gare de Halle.*

*Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.*

#### PHOTO 127-30 →

*L'ES 401 fut repeint en jaune en 2001. Le 1er mai 2012 il se trouve à proximité de l'atelier des voitures de Schaerbeek.*

*Pierre HERBIET.*

#### PHOTO 127-31 ↓

*Le 16 mars 2015, l'autorail vidé de son outillage était garé au CPI (Centre de Production Infrastructure) de Schaerbeek, en attente de ferrailage.*

*Pierre HERBIET.*





**PHOTO 127-32** ↑ Toutes les semaines, les nouvelles rames Velaro d'Eurostar sont testées en Belgique, France et Allemagne, donnant lieu à de nombreux transferts. Le 9 avril 2015, la Vectron Diesel 247.901 remorquant la demi-rame 4006 passe au triage de Gremberg. Cette locomotive, construite par Siemens (n° 21761) et mise en service en 2010, a d'abord roulé à partir du 21 novembre 2014 pour la société Transpetrol GmbH. Le 15 janvier 2015, elle fut vendue au Prüfcenter Wegberg-Wildenrath appartenant à Siemens AG Verkehrstechnik, et reçut le numéro NEV 92 80 1247 901-2 D-PCW Stefan DENAYRE.

→ Le week-end des 23 et 24 avril, la rame 4003/4004 a effectué des essais entre Bertrix et Florenville. Passage à Saint-Médard le 23 avril. Gérard MARTIN.

**PHOTO 127-33** ↓ Le 15 avril 2015, la rame 4001/4002 retourne en Allemagne tractée par la DE 6307 de Crossrail, ici en passage à Alt-Hoeselt, entre Bilzen et Tongeren. Christian AUQUIÈRE.



## Une M1 en gare de Wilderen

Le 4 décembre 2014, la voiture M1 BD 49.051 a été placée sur un coupon de voie devant l'ancienne la gare de Wilderen.

Cette gare est située à trois kilomètres de Sint-Truiden, sur le tronçon Drieslinter - Sint-Truiden de la défunte ligne 23 (Drieslinter - Sint-Truiden - Tongeren). La gare de Drieslinter était quant à elle située sur la ligne 22 Tienen - Diest.

La gare a été entièrement rénovée en auberge appelée "Gasthof De Statie" (Auberge de la gare), avec des chambres d'hôtes et la possibilité de se restaurer et de déguster un large choix de bières et de vins.

Construite par *La Dyle*, la voiture 49.051 fut mise en service en avril 1937. Elle portait à l'origine le numéro 67.013. Sa mise hors service est intervenue par le P.V. n° 1 de 1985, du 14 février 1985. Elle sera entièrement rénovée pour servir de bar ou de restaurant.

**PHOTO 127-34** ↗

**PHOTO 127-35** →

**PHOTO 127-36** ↓

Trois vues de la gare de Wilderen réalisées le 22 février 2015. La maison du garde-barrières est également rénovée.  
Dennis VANSUMMEREN.



## Braine-le-Comte : démolition du block 15

Le block 15 de Braine-le-Comte a été démolé le week-end des 14 et 15 février 2015. Cette importante bâtisse en béton, logée à l'entrée de la gare côté Mons, a été construite au milieu des années 1930 en remplacement des deux postes de block qui se trouvaient aux extrémités de la gare. L'équipement d'origine consistait en un bâti électrique de type ACEC, composé de deux casiers, soit environ 50 manettes d'aiguillages, itinéraires et signaux. La tringlerie mécanique du bâti était reliée à des relais électriques logés dans la salle à relais adjacente.

Saboté durant la Seconde Guerre, il a été réparé à l'identique. Lors des travaux de modernisation et d'électrification de la ligne 96 Bruxelles - Mons au début des années soixante, la cabine électrique a été remplacée par un poste tout relais avec pupitre de commande métallique. Au milieu des années '1970, une dernière modification a entraîné le remplacement du bâti métallique par un autre, en mélaminé, standard, avec boutons-poussoirs au lieu de clefs instables. La commande des bifurcations de Soignies et d'Ecaussinnes a été ajoutée.

Le 15 octobre 2008, les installations commandées par le block 15 ont été reprises par le block 27 EBP de Mons. Le bâtiment est alors resté à l'abandon avant d'être vandalisé puis muré.

Bien qu'une procédure de classement ait été engagée, elle n'a pas abouti, et le block 15 a donc malheureusement disparu sous la tenaille de la déchetuse de l'entreprise *Stallaert*.

Plusieurs cheminots qui ont travaillé dans ce poste nommé "Braine Electrique" par les anciens, ont assisté à la disparition de ce qui fut leur lieu de travail pendant de nombreuses années.



↑ PHOTO 127-37 - ↓ PHOTO 127-38 Le block 15 faisait partie du paysage de la gare de Braine-le-Comte, avec le château d'eau adjacent, classé comme monument historique. Baudouin DIEU, 14 février 2015.



↓ PHOTO 127-39 Le 8 janvier 1988, la 6006 de Saint-Ghislain manœuvre devant le block 15. Cette locomotive est un des six prototypes dont cinq étaient affectés à la remise de Saint-Ghislain, la 6005 étant titularisée à Merelbeke. Baudouin DIEU.





**PHOTO 127-40** La remise de Leuven s'est vue amputée de la moitié de son bâtiment. Après l'enlèvement des voies en 2014, la partie gauche a été démolie fin 2014-début 2015.

Pierre HERBIET, 1er avril 2015.

### Suppression de Railtime

Le 17 avril 2015, l'application *Railtime* a été supprimée. Lancé en 2009, *Railtime* a connu un énorme succès de par sa simplicité d'utilisation, en 2011 la version mobile relativement bien réalisée est lancée.

La possibilité d'être réveillé à l'approche de la destination et la sauvegarde des numéros de train pour trouver rapidement son trajet régulier sont deux fonctions qui ont contribué au succès du service et qui ne sont pas transposées dans les équivalents de la SNCB.

Fin 2013, 70.000 visites uniques étaient constatées chaque jour sur le site et 28.000 utilisateurs exploitaient quotidiennement le canal mobile (59% sur smartphone et 41% sur tablette). Toutes plates-formes confondues, 500.000 applications ont été installées. La réforme des services ferroviaires belges entrée en vigueur le 1er janvier 2014, a eu pour conséquence le transfert des services d'informations au voyageur d'*Infrabel* vers la SNCB. Les navetteurs doivent maintenant utiliser l'interface *sncb.be*, compliqué et peu pratique. Cette situation est plus que désolante, pour une fois qu'un service marchait à la perfection et était apprécié du public. Nul doute que nos décideurs dans tous les domaines vivent sur une autre planète que celle de leurs clients... Vous avez dit : "service à la clientèle?"

**PHOTO 127-41** Dans un an, cette image appartiendra très probablement au passé. En effet, si les projets actuellement discutés se concrétisent, les trains IC 90/91 "Vauban" et 96/97 "Iris" Basel ↔ Bruxelles-Midi disparaîtront en avril 2016 à l'occasion de la mise en service de la deuxième section de la LGV Est. Des TGV circuleront alors de Luxembourg à Basel (avec circulation sur la LGV Est de Baudrecourt à Vendenheim) et le trafic Bruxelles - Strasbourg sera assuré par des TGV actuels Lille - Strasbourg amorcés/prolongés à Bruxelles. Bref, ce sera la fin des liaisons directes Belgique-Suisse et des trains internationaux classiques au départ de la Belgique, à l'exception des trains Benelux (mais qui n'existent qu'à cause de la débâcle du Fyra) et des IR Liège - Luxembourg. Fini donc la possibilité d'arriver en Suisse en direct au départ de la Belgique. Quand on regarde l'évolution des liaisons internationales au départ de la Belgique sur une quinzaine d'années, on peut vraiment parler d'une politique de "tout au TGV". A l'heure où on nous parle d'Europe, il est impossible d'aller en train depuis la Belgique vers des villes aussi proches que Maubeuge, Saint-Quentin, Dunkerque ou Valenciennes... La libéralisation du rail voulue par l'Europe montre une fois de plus le détricotage du réseau européen, la fin d'un service public. Lire également le texte se rapportant à EETC à la page 39.

Le 10 avril 2015, l'IC 90 "Vauban" Basel - Zürich vient de déboucher du tunnel d'Arzwiller et longe le canal de la Marne au Rhin, à Arzwiller. Christian VANHECK.



### SNCB-Logistics sous contrôle d'Argos Soditic

Un investisseur privé, le groupe de capital-investissement européen *Argos Soditic*, a pris le contrôle de *SNCB-Logistics* qui, après avoir injecté une grosse somme, en détient désormais 66,6 % du capital.

Le capital de *SNCB-Logistics* est ainsi renforcé, avec quelque € 95 millions, dont € 20 millions d'augmentation du capital par *Argos Soditic*, et € 50 millions d'autres financements externes. La SNCB convertira quant à elle en capital le prêt subordonné convertible de € 25 millions qu'elle avait consenti à la société.

Cette transaction a été acceptée par le Conseil d'administration de la SNCB qui recherchait depuis longtemps une solution de cette sorte.

Gilles Mougenot, président d'*Argos Soditic*, a déclaré : *"Argos se réjouit de donner un coup de pouce à SNCB-Logistics pour se développer et devenir l'un des plus grands opérateurs ferroviaires privés sur les marchés belge et européen. Vous avez une excellente équipe, qui a élaboré une stratégie claire et efficace, que nous soutenons et voulons poursuivre"*.

*SNCB-Logistics* déclare vouloir poursuivre son business plan que le management a élaboré pour devenir entièrement

rentable et réaliste. Il suppose de poursuivre la transformation de l'entreprise et de se focaliser clairement sur le développement de l'activité. *SNCB-Logistics* déclare être aujourd'hui une des plus grandes entreprises ferroviaires privées d'Europe; elle continuera sur sa lancée, avec un actionnaire privé qui l'a soutenue pleinement. Elle a l'ambition d'attirer plus de fret sur le rail en lançant les bons produits sur le marché, en rendant le rail plus accessible par une approche dynamique et innovante. *SNCB-Logistics* s'explique sur les piliers de sa croissance :

- *le client et ses besoins sont au centre de tout ce que nous faisons. Nous offrons les solutions ferroviaires de qualité dont nos clients ont besoin et proposons les produits qu'ils veulent vraiment : des liaisons ferroviaires rapides et fiables. Ainsi, nous avons lancé le Swiss Xpress et d'autres produits suivront;*
- *nous rendons le transport ferroviaire plus attirant, plus accessible, plus efficace et plus fiable. Nous œuvrons au "modal shift", c'est-à-dire que nous nous efforçons d'amener plus de volumes sur le rail;*
- *SNCB Logistics est aujourd'hui une organisation dynamique et forte. Avec*

*plus d'autonomie par nos propres moyens, des moyens financiers renforcés et du personnel compétent et motivé, nous pourrions passer à la vitesse supérieure pour réaliser nos ambitions de croissance.*

L'ancien actionnaire et le nouveau vont encore examiner les derniers détails. Par ailleurs, la Commission européenne doit elle aussi donner son feu vert sur cette transaction avant de pouvoir la finaliser.

*Argos Soditic* est une société d'investissement européenne indépendante, établie à Bruxelles, Paris, Milan et Genève. La société accompagne les entreprises et leurs cadres dirigeants pour la transformation et la croissance des entreprises de taille moyenne. *Argos Soditic* offre des solutions pour les situations complexes où la préférence va à la transition stratégique et la croissance plutôt qu'à l'utilisation d'un effet de levier financier. Depuis sa constitution en 1989, *Argos Soditic* a accompagné plus de 60 entreprises. Son approche se caractérise par un lien fort avec l'équipe de direction, un goût prononcé pour l'esprit d'entreprise, la transparence et une solide conscience de la responsabilité d'entreprise.

#### Swiss Express : un nouveau service pour SNCB-Logistics

Depuis le 15 mars 2015, *SNCB-Logistics* assure une nouvelle relation entre Antwerpen et Basel baptisée "Swiss Express". Il s'agit d'un trafic diffus par wagons isolés. Au départ d'Antwerpen, il circule les lundi, mercredi et vendredi. Au départ de Basel, il circule les mardi, jeudi et samedi.

**PHOTO 127-42** Le 15 mars, passage du "Swiss Express Basel - Antwerpen-Noord à Houyet. Simon DERIDDER.





### Deux nouvelles venues au Train World

Le 7 mars 2015, deux véhicules ont rejoint le *Train World* à Schaerbeek : la voiture royale A1 du train de Léopold II et la voiture postale 70302.

#### Voiture royale A1

On peut considérer que la commande de cette voiture fut passée sur ordre de Sa Majesté le Roi Léopold II au cours de l'été 1899, à la *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*. Cette procédure n'avait rien de surprenant, le Roi étant le patron du Ministère des Chemins de Fer et des Postes et actionnaire de la *Compagnie des Wagons-Lits*.

Cette voiture fut construite en 1901 par la *Compagnie Générale de la Construction*, à Saint-Denis (FR), une filiale des Wagons-Lits.



*La voiture royale A1 photographiée à sa mise en service en 1901. De chaque côté de la voiture, une double porte permettait d'accéder directement au salon du Roi.*  
Auteur inconnu, collection André DAGANT / PFT.

*Le 17 août 1930, un train royal attend le départ à Bruxelles-Midi. La voiture A1 se trouve en troisième position après la locomotive. Le train est remorqué par la superbe type 5 n° 5501 pavoisée de drapeaux. Construite par Tubize en 1930 (n° 2103), cette machine sera renumérotée 500 en octobre 1931 puis 5.004 en 1946. Elle fut radiée le 6 février 1953.* Auteur inconnu, collection M. HENNEQUIN / PFT.





Le chauffage était autonome, fourni par une chaudière logée à côté de la cuisine.

Quelques petites modifications ont encore été apportées après la Première Guerre (réaménagement de la chambre du Roi et du dernier compartiment destiné à sa suite, avec la suppression d'une série de lits superposés pour permettre l'installation d'une tablette rabattante et d'un lavabo) (voir figure 3).

Cette voiture, numérotée A2, remplaça la berline A1 qui datait de 1883. Elle sera par la suite renumérotée A1.

Elle fut utilisée pour la dernière fois les 21 et 24 novembre 1938 pour une visite de Sa Majesté le Roi Léopold III à la cour des Pays-Bas. Mise hors service le 1er avril 1939, elle fut remplacée par le nouveau train royal dont les trois premières voitures furent mises en service en mai 1939.

Les voitures A1, A2 et B1 de l'ancien train royal, sauvegardées, ont été restaurées par l'Atelier Central de Mechelen en 1965, dans le cadre de la célébration du centenaire du décès de Sa Majesté le Roi Léopold Ier.

Avant la mise à disposition de *Train World*, l'aménagement intérieur de la berline royale A1 (qui présente l'aménagement intérieur tel qu'il était dévolu à Sa Majesté le Roi Albert Ier après la Première Guerre mondiale) a été rafraîchi par une société spécialisée. La toiture a été repeinte par l'atelier SNCB de Schaerbeek. Des retouches de peinture doivent encore être faites sur la caisse.

(1) *La Princesse de Belgique Clémentine Albertine Marie Léopoldine, duchesse de Saxe, princesse de Saxe-Cobourg-Gotha est la fille du Roi Léopold II et de la Reine née Marie-Henriette de Habsbourg-Lorraine. Elle est née le 30 juillet 1872 au château de Laeken et décédée à Nice le 8 mars 1955.*

Avec la collaboration de Michel THIRY.

**PHOTO 127-43** → Le 7 mars 2015, la 7802 pousse la voiture royale dans le Train World.

Photo Gwenaël PIÉART.



Deux vues du salon du Roi, dans sa version finale. Collection PFT.



## Voiture postale 70.302

Cette voiture fut construite en 1930 par *Wagonfabrik Credé*, à *Niederzwehren*, près de *Kassel*, pour la *Deutsche Reichspost*, où elle reçut l'immatriculation "Han-nover 4364" (type Post4ü-b/20). De 1928 à 1935, 410 voitures de cette série ont été construites pour la *Deutsche Reichspost*. Dès la libération en septembre 1944, elle fut intégrée dans le parc de la *SNCB*, reçut le numéro 70.302 et mise à disposition de la *Poste Belge* en tant que propriétaire. En 1957, elle fut renumérotée 70.803.

Après sa mise hors service en 1981, elle fut initialement prévue pour le musée de la *Poste* à *Bruxelles*. C'est finalement dans le *Train World* qu'elle a trouvé une place. La *Régie des Postes* a préféré la voiture 70.302 comme pièce de musée au lieu d'un véhicule de construction belge. Au moment de son arrivée à *Train World*, la remise en état de présentation n'était pas terminée. Le personnel de l'atelier de *Monceau* a encore travaillé sur site à *Schaerbeek* durant 5 jours pour achever celle-ci.

Notons encore qu'une voiture de la même série, la 4485, est conservée en *Autriche* par le *Verband der Eisenbahnfreunde*, à *Schwechat*.

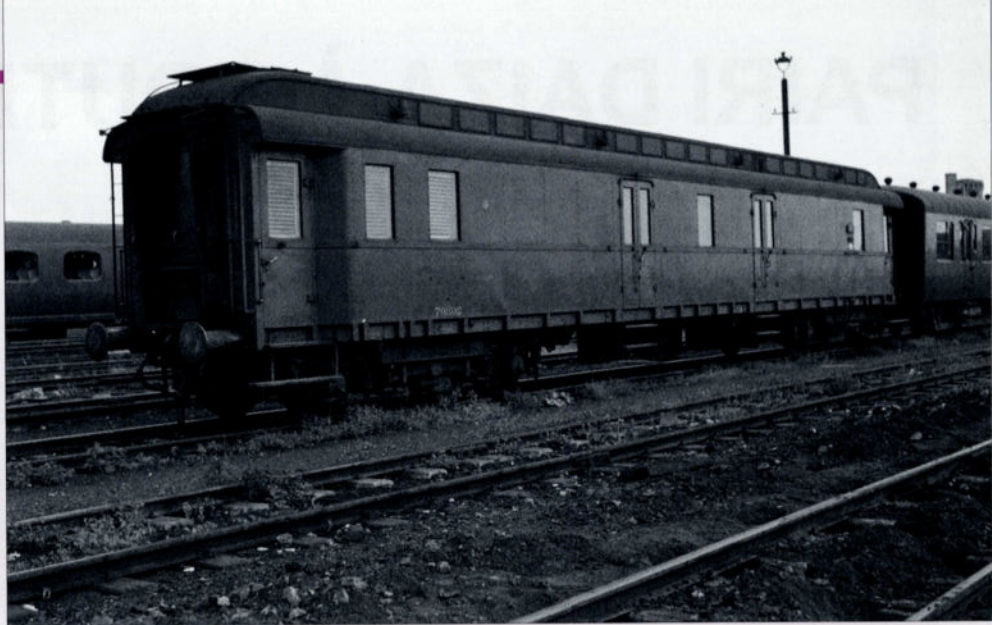
*Avec la collaboration de Michel THIRY.*

### PHOTO 127-44 NB ↗

La voiture postale 70.302 photographiée à *Forest-Midi* le 28 août 1953.

Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

PHOTO 127-45 → 127-46 ↓ La voiture postale a été restaurée à l'atelier des wagons de *Monceau*. C'est la 6041 qui l'a remorquée vers le *Train World*. La voici à son arrivée à *Schaerbeek* le 7 mars 2015. Photo Gwenaël PIÉRART.



# PAIRI DAIZA À TOUTE VAPEUR !



**PHOTO 127-47** Le 17 avril, lors d'une des premières circulations, le train remorqué par la Ty 3297 traverse le futur parc des Eléphants. Ce site n'est pas encore accessible aux visiteurs. Gwenaél PIÉRART.

**C'est sous un soleil radieux que la saison 2015 a démarré au célèbre parc animalier PAIRI DAIZA, avec une nouvelle attraction qui ne devrait pas laisser indifférents les amateurs que nous sommes !**

Situé à Cambron-Casteau, en bordure de la ligne 90 Jurbise - Ath, près du point d'arrêt de Cambron-Casteau, ce gigantesque et magnifique parc d'attractions de 54 hectares, fit la "une" de l'actualité en 2014 avec la venue de deux adorables pandas prêtés par la Chine, sous l'impulsion de son Ambassadeur M. Liqiang. En 2012, cette personnalité nous fit l'honneur de sa présence dans un train PFT mis en marche entre Bruxelles et Spontin.

M. Domb, le directeur et fondateur du parc ouvert en 1994, a une fois de plus fait preuve de créativité pour 2015. Connu pour ses affinités avec le rail, il a construit durant la période hivernale, un réseau ferré de 2300 mètres de long, entièrement neuf et très spectaculaire. Il remplace l'ancien réseau qui avait été établi dans le parc il y a plus de 15 ans et dont l'exploitation avait cessé voici plus de deux ans, et sur lequel circulait une fausse locomotive à vapeur fonctionnant avec un moteur Diesel (voir EL 71 page 39).



**PHOTO 127-48** Le 1er avril 2015, les ouvriers s'activent à terminer les travaux du réseau avant l'ouverture du parc le 11 avril. On voit ici les travaux de finition de la gare, à l'aide de la locomotive Diesel Diema. Pierre HERBIET.

Le nouveau réseau est construit en rail de 20 kg "Decauville" à l'écartement de 60 cm. Il est combiné à un vaste projet d'extension du parc pour les années à venir.

Une seule gare a été établie au nord du grand lac, à côté du moulin à eau et de la buvette du même nom. Une voie d'évitement y est établie.

La ligne compte 11 passages à niveau et 3 ponts. Une magnifique remise entièrement en bois a été construite. Elle comprend 3 voies où peuvent être garées les rames de 4 voitures en plus des locomotives. Le réseau est complété par une gare marchandises de deux voies et un triangle de retournement, pour ne parler que des points principaux de l'infrastructure.

Le PFT a pris une part active dans ce projet, avec la fabrication et la fourniture de la signalisation et le développement de l'implantation des 11 passages à niveau que compte le parc.

Près de la moitié du nouveau réseau se trouve en dehors du domaine, en bordure de la ligne 90, dans la future partie dédiée aux éléphants où le public ne pourra accéder qu'avec le train.

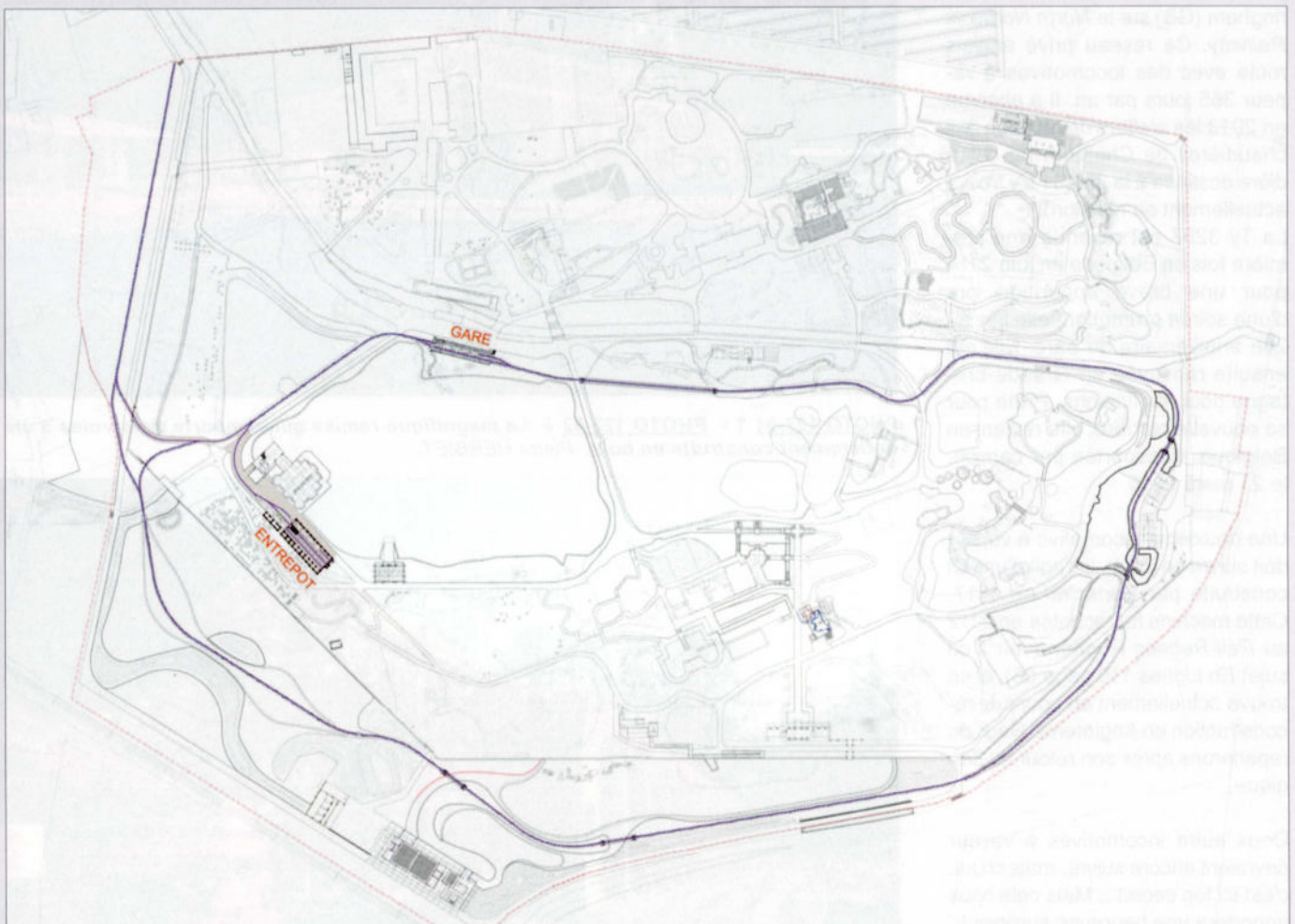


**PHOTO 127-49** Pour sortir du parc et traverser le futur royaume des éléphants, deux brèches ont été réalisées dans le mur d'enceinte. Gwenaël PIÉART.

Le projet ne s'arrête pas là puisque, en 2016, une gare d'échange avec la SNCB devrait voir le jour. Les voyageurs descendant au point d'arrêt de Cambron-Casteau auront alors une correspondance quai à quai avec le petit train de *Pari Daiza* !

Actuellement, le matériel moteur comprend trois locomotives :

- une petite locomotive Diesel à deux essieux "DIEMA" type DS40 datant de 1963. Elle a participé activement à la construction du réseau et assure maintenant les trains de maintenance et de travaux journaliers du réseau;
- une locomotive Diesel d'origine roumaine à 3 essieux *Faur* du type LH18 de 1984. Elle secondera la *Diema* en tête des trains de travaux.



**Plan du réseau actuel du parc Pairi Daiza. Dans le futur, il sera connecté au point d'arrêt SNCB de Cambron-Casteau.**

- la troisième est la plus intéressante puisqu'il s'agit d'une locomotive à vapeur polonaise à trois essieux (Ct), construite en 1954 par Chrzanow avec le numéro de construction 3297.

Cette bien jolie petite loco d'inspiration allemande, fait partie d'une série de près de 700 unités fabriquées pour les lignes industrielles principalement d'Europe de l'Est. Ce type d'engin existe aussi bien en voie de 60 que de 75 cm. La Ty 3297 fut acquise en 1982 par Désiré Jans, avec deux autres machines (Ty 3029 - Chrzanow 1953 et Ty 3444 - Chrzanow 1957) du même type, qui toutes étaient en service à la sucrerie de Dobrzecin où elles portaient les numéros 17, 21 et 24. Les trois locomotives furent exposées au Bakkersmolen (moulin des boulangers) à Wildert.

La Ty 3297 fut ensuite acquise par le Stoomcentrum Maldegem qui, faute de moyens, ne l'utilisera jamais. Elle est alors revendue au parc *Pairi Daiza* en 2013 et envoyée pour une révision complète à Sheringham (GB) sur le *North Norfolk Railway*. Ce réseau privé anglais roule avec des locomotives à vapeur 365 jours par an. Il a absorbé en 2013 les ateliers de révision des chaudières de Chatham (la chaudière destinée à la 26.101 s'y trouve actuellement en révision).

La Ty 3297 est revenue une première fois en Belgique en juin 2014 pour une brève apparition lors d'une soirée promotionnelle liée au 20e anniversaire du parc. Elle est ensuite renvoyée en Grande-Bretagne pour les finitions. Prête pour sa nouvelle carrière, elle revient en Belgique, transportée par camion, le 21 mars 2015.

Une deuxième locomotive à vapeur doit suivre en juillet. Il s'agit d'une Ct construite par *Henschel* en 1917. Cette machine fut rachetée en 2012 au *Rail Rebecq Rognon* (voir à ce sujet *En Lignes* 119 page 50), et se trouve actuellement en cours de reconstruction en Angleterre. Nous en reparlerons après son retour en Belgique.

Deux autres locomotives à vapeur devraient encore suivre, mais chuuut, c'est ici top secret... Mais cela nous apportera une heureuse surprise !



**PHOTO 127-50** En 2016, une gare d'échange sera aménagée au point d'arrêt de Cambron-Casteau sur la ligne 90 Ath - Jurbise. Sur cette photo, nous pouvons voir la ligne 90 à gauche. La bifurcation vers la gare SNCB sera aménagée à hauteur de l'endroit où se trouve le train. Gwenaël PIÉRART.



**PHOTO 127-51** ↑ - **PHOTO 127-52** ↓ La magnifique remise qui comporte trois voies a été entièrement construite en bois. Pierre HERBIET.



**PHOTO 127-53**

La petite locomotive Diema en tête d'un train de travaux dans le parc, à hauteur du moulin à eau. La gare est située juste à gauche de la photo. Ce type d'engin de 45 CV pour une masse de 6,5 t, a été construit à 152 exemplaires.

Pierre HERBIET, 3 avril 2015.



**PHOTO 127-54 →  
PHOTO 127-55 ↘**

La locomotive Faur. Au milieu, le 3 avril 2015. En bas, le 17 avril 2015, repeinte entre-temps en noir et rouge.

Gwenaël PIÉART.

Cette locomotive appartient à une importante série produite en Roumanie par l'usine Faur de Bucarest. Elle fut livrée neuve en 1984 (Faur n° 24963) au complexe industriel VEB Mansfeld Kombinat August Bebel Hütte à Helbra (ex. Allemagne de l'Est). Immatriculée L18H-005, elle servait à l'enlèvement des crassiers de mâchefer issus de la fusion du cuivre jusqu'en 1990, date de fermeture de l'usine. Elle a ensuite été reprise brièvement par IBS puis par le BEG Brohltalbahn. Pas assez lourde ni suffisamment puissante pour la voie métrique, elle a été acquise par une compagnie allemande qui l'a vendue à la société de Constructions Ferroviaires Giragr (CFG) en 2006, avant d'être rachetée par la Sté du Tramway Touristique de Saint-Trojan (STTST) exploitant "Le p'tit Train de Saint-Trojan" sur l'île d'Oléron (F). Elle fut alors envoyée en Roumanie pour y être entièrement modernisée et adaptée à l'écartement de 60 cm. Elle reçut un nouveau moteur Caterpillar type C7 de 180 CV, une nouvelle transmission hydraulique Clark; le groupe de refroidissement, le circuit électrique et le pupitre de commande furent renouvelés. Elle arriva à Oléron le 9 juillet 2008. Depuis 2014, la suite de sa carrière se déroule dans le parc Pairi Daiza.



Côté voitures voyageurs, le parc a commandé huit nouvelles voitures à bogies construites par Alan Keef LTD en Angleterre, dont quatre sont actuellement livrées et en service. Elles arborent une livrée type CIWL bleu et jaune; la deuxième rame sera au look TEE bordeaux et beige. Toutes les voitures ont un aménagement en bois très fin. Une voiture mixte fourgon est accouplée en queue de train et est spécialement équipée soit pour les VIP, soit pour le transport de chaises roulantes.

L'exploitation se fait pour le moment avec un seul train. A partir de juillet, il est prévu de faire circuler deux trains. L'espoir serait un départ toutes les 30 minutes, mais les prises d'eau et de charbon sont contraignantes. La vitesse des trains est de l'ordre de 10 à 15 km/h.

Les points de vue pour les photos sont extraordinaires et très nombreux. Nous ne pouvons que vous encourager à vous y rendre et de préférence en semaine, tant le public est nombreux le week-end. Nous ne manquerons pas de vous informer dans nos prochains numéros de l'évolution de cette magnifique initiative.

→ La construction des voitures chez Alan Keef LTD en Angleterre, le 30 octobre 2014.

PHOTO 127-57 ↓ La Ty 3297 traverse le site du futur parc des Eléphants, en cours d'aménagement. Pierre HERBIET.



PHOTO 127-56 ↑ La Ty 3297 en cours de révision dans l'atelier du North Norfolk Railway à Sheringham, où se trouve également la chaudière de notre 26.101. Gwenaél PIÉRART, 1er septembre 2014.





**PHOTO 127-58 ↑ - PHOTO 127-59 ↓** Deux vues réalisées dans le parc le 17 avril 2015. Nul doute que cette nouvelle attraction fait la joie des visiteurs. Ci-dessus, le train contourne la Lagune. Ci-dessous, la gare du petit train, à proximité du moulin à eau (à droite). Pour ceux qui ne connaissent pas Pairi Daiza, nous ne pouvons que leur conseiller d'y rendre visite; c'est certainement le plus beau parc animalier d'Europe. Gwenaël PIÉRART.



Rur.tal**bahn**

**PHOTO 127-60** → Le 2 mars 2015, la G2000 n° V206 a assuré son dernier service pour le compte du Rurtalbahnhof; sa location a en effet pris fin. Elle remorque un train de gaz à destination d'Antwerpen, en passage à Schulen.

Johny BRAUNS.



**PHOTO 127-61** → Revoici la V206 du Rurtalbahnhof remorquant le train de minerai de zinc 48511 Antwerpen-Groenland - Stolberg, le 13 février 2015. La photo est prise à s'Herenelderer, entre Bilzen et Tongeren. Rurtalbahnhof va cesser la location de toutes ses G2000.

Maarten SCHOUBBEN.



**PHOTO 127-62** ↓ Le 23 mars 2015, une rame de nouveaux wagons citernes ERMEWA pour le transport de gaz été transférée d'Aachen West à Antwerpen-Waaslandhaven Bundel Zuid. Le convoi passe à Schulen au crochet de la V266 de Rurtalbahnhof. Johny BRAUNS.





**PHOTO 127-63** Le 5 mars, une G2000 anonyme a remorqué un train vide d'autos Hyundai entre Zeebrugge-Voorhaven et Duisburg (Hafen) via Roosendaal. Il s'agit d'une G2000 portant le numéro 92 88 2272 001-9 B - RRF utilisée par Rail Feeding et louée à la société Alpha Trains. En 2013, elle portait le numéro RRF 1102. Après une collision avec un camion survenue le 22 mars 2013 entre Wondelgem et Zelzate, la machine est ressortie de réparation en septembre 2014 et réutilisée par RRF. En octobre 2014, elle retourna chez Alpha Trains mais pas pour longtemps, puisque fin novembre, elle fut relouée par RRF. Le train passe ici au point d'arrêt de Zwankendamme, juste après son départ de Zeebrugge. Daniel MOENS.

**PHOTO 127-64** ↓ Voici une autre G2000 anonyme en passage à Engis le 18 mars 2015. Il s'agit d'une machine construite en 2008 (n° Vossloh 5001579) appartenant à Alpha trains et louée depuis le 24 mai 2013 par Railtraxx. Le 18 mars 2015, elle assurait un service pour le compte de DB Schenker, pour le transfert de quelques wagons de chaux entre Hermalle-sous-Huy et Kinkempois. Ces wagons chargés sont ensuite incorporés dans le train vers Beverwijk. Guy SMETZ.





**PHOTO 127-65** A la suite d'importants travaux sur la ligne de Venlo, les trains de DB Schenker Nederland (DBS) ont circulé du 28 février au 22 mars via le point-frontière d'Aachen West/Montzen. Etant donné que les locomotives de la série 6500 de DBS ne sont pas autorisées à circuler en Allemagne, les trains concernés ont été tractés par des Class 77 d'ECR. Le 6 mars, la 77025 remorque le train de ferraille 48552 vers l'Allemagne. Il passe ici à Winterslag sur la ligne 21C Genk-Goederen - Bilzen. Ce train était auparavant assuré par SNCB Logistics (voir EL 126 pages 30-31). Maarten SCHOUBBEN.



**PHOTO 127-66** Du 18 avril au 31 mai, la section Bomal - Marloie de la ligne 43 est totalement interrompue au trafic pour permettre le renouvellement de traverses à l'aide du train P811. En conséquence, le trafic de chaux circulant entre Jemelle et Beverwijk (NL) et vice-versa est détourné entre Marloie et Kinkempois par Namur et la ligne 125. Le 24 avril, le train 47612 Jemelle - Beverwijk vient de franchir la Meuse à l'entrée de la gare de Namur. A droite, la ligne 154 vers Dinant. Simon DERIDDER.



# NAMUR

Dimanche 7 juin 2015

de 9h à 13h

## 12<sup>ème</sup> Bourse Ferroviaire

Organisée par le

**Rail Miniature Mosan**  
association sans but lucratif

à l'Institut Technique  
Henri Maus

Rue Courtenay (face au n°16)

En collaboration avec l'Association des Professeurs de l'Institut Technique Henri Maus

Position GPS de l'entrée : [N 50° 27' 55,4" - E 4° 52' 29,4"]

ou en décimales [N 50° 27,921' E 4° 52,484'] ou en degrés décimaux : [N 50,46531° E 4,87488°]

<http://www.club-rmm.be>

Renseignements : [secretaire@club-rmm.be](mailto:secretaire@club-rmm.be) ou [ffn-rmm@skynet.be](mailto:ffn-rmm@skynet.be)



Infographie - MODÉLISME & GRAPHISME - 0475 48 62 60

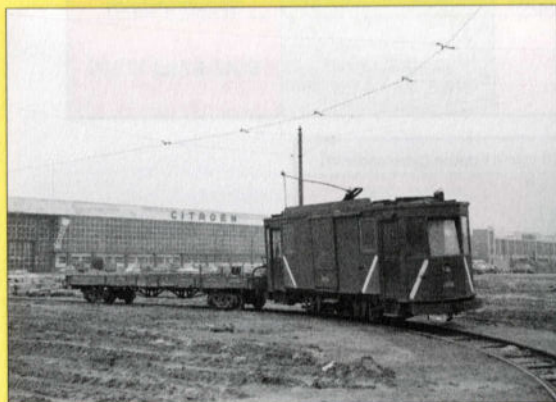
Centre Associatif & Culturel  
de Clémensart, Jantes-Namur

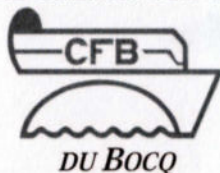
## SERVICE PHOTO

Pour rappel, les photos publiées dans les *EN LIGNES* et portant un numéro, comme par exemple 127-02, 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 127-29 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 à celui publié.

Pour plus de détails concernant les prix, dates limites de commande et modalité de commande : voir page 9 de cet encart.



**Train touristique / Toeristische trein: Spontin - Ciney - Purnode (Yvoir).**

Venez découvrir la ligne de chemin de fer la plus spectaculaire de Belgique et les multiples charmes de la vallée du Bocq, tout en voyageant à bord d'un omnibus des années '50. (Promenade ferroviaire commentée – accueil, cafétéria et boutique à la gare de Spontin les jours d'ouverture et durant les heures de circulation du train).

Le Chemin de Fer du Bocq est exploité par l'asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme depuis 1992 et permet de découvrir la vallée du Bocq sous un angle insolite. Construite de 1890 à 1907, fermée au trafic voyageurs en 1960 et au trafic marchandises en 1983, la ligne fut remise en service par des bénévoles passionnés qui souhaitent vous faire découvrir un patrimoine exceptionnel.

"Le Chemin de Fer du Bocq" maakt het U mogelijk om de verbazende charmes van deze wondermooie lijn te ontdekken aan boord van een typische stoptrein uit de jaren '50 (spoorwegwandeling met commentaar, onthaal, cafetaria en boetiek in het station van Spontin).

Le Chemin de Fer du Bocq wordt sinds 1992 uitgebaat door de vzw Toerisme en Spoor Patrimonium. Ze laat toe om de vallei van de Bocq vanuit een uitzonderlijk perspectief te ontdekken. Deze lijn werd gebouwd tussen 1890 en 1907; de laatste reizigerstreinen reden in 1960 en het goederenvervoer werd in 1983 beëindigd. De lijn werd heropend door gepassioneerde vrijwilligers die U dit uitzonderlijke erfgoed wilden laten ontdekken

# Nouveau: Ligne prolongée: terminus à BAUCHE !

Jours de circulation (voir couleurs) / Rijdagen (zie kleuren):

2015	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
Avril	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D
Mai	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	
Juin	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M		
Juillet	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V		
Août	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L		
Septembre	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M			
Octobre	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S		
Novembre	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L			
Décembre	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V	S	D	L	M	M	J	V		

L: lundi/maandag – M: mardi/dinsdag – M: mercredi/woensdag – J: jeudi/donderdag – V: vendredi/vrijdag – S: samedi/zaterdag – D: dimanche/zondag

**Horaires / Dienstregeling: pour effectuer un aller-retour complet sur la ligne:**

(Horaires complets sur [www.cfbcq.be](http://www.cfbcq.be))

départs de / vertrek uit Spontin:				
Di-Zo: 5+12+19/04 Di-Zo: 17/05, 21+28/06 Sa-Za: 4+11+18+25/07 Sa-Za: 1+8+22+29/08	Di-Zo: 6+13+20+27/09 Di-Zo: 4+11+18+25/10 Di-Zo: 1+8/11	Di-Zo: 5+12+19+26/07 Di-Zo: 9+23+30/08	Di-Zo: 2/08 Brocante de Spontin Rommelmarkt te Spontin	Sa-Za: 15/08 Di-Zo: 16/08
Autorail / Motorwagen	Autorail / Motorwagen	Vapeur+Autorail Stoomtrein+motorwagen	2 Autorails	Multiples Vapeur Stoomtreinen
- 12h05 14h05 16h05	10h05 12h05 14h05 16h05	10h05 12h05 14h05 16h05	toutes les heures de om het uur van 8h05 à / tot 19h05	9h45 à / tot 17h00

départs de / vertrek uit Ciney (gare SNCB voie 4 / station Ciney spoor 4):		
Di-Zo: 5+12+19+26/07 Di-Zo: 9+23+30/08	Di-Zo: 2/08 Brocante de Spontin Rommelmarkt te Spontin	Sa-Za: 15/08 Di-Zo: 16/08
Vapeur+Autorail Stoomtrein+motorwagen	2 Autorails	Multiples Vapeur Stoomtreinen
10h30 12h30 14h30	toutes les heures de om het uur van 8h30 à / tot 18h30	10h00 à / tot 17h30

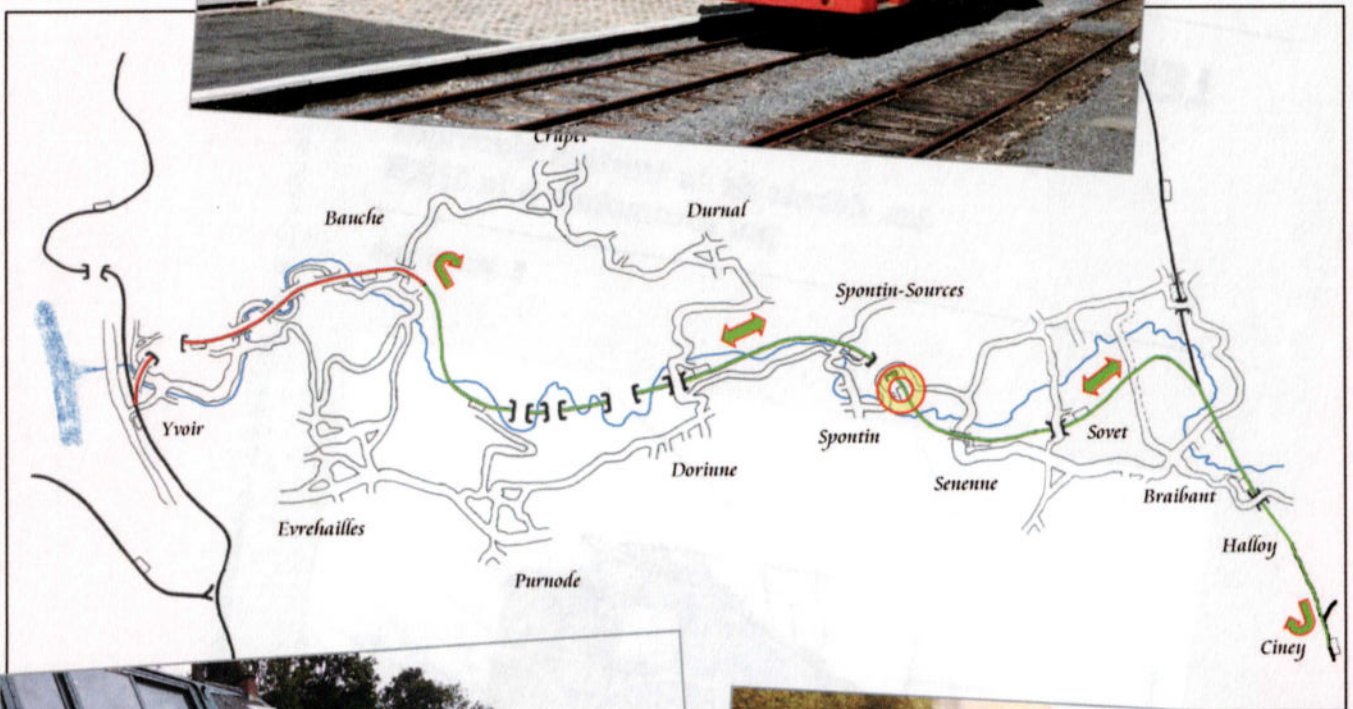
## Tarifs / Tarieven:

Prix / Prijzen 2015	Aller-retour/ Heen-Terug		Aller simple/ Enkele rit		Forfait 1 jour/ Dagpas	
	Autorail	Autorail + Vapeur/Stoom	Autorail	Autorail + Vapeur/Stoom	Autorail	Autorail + Vapeur/Stoom
Adultes / Volwassenen	12 €	15 €	10 €	12 €	15 €	17 €
Enfants / Kinderen (-12a./j.)	6 €	7,50 €	5 €	6 €	7,50 €	8,50 €

## Groupes / Groepen:

Location de trains pour groupes: sur demande toute l'année / *Treinverhuur voor groepen: op verzoek.*

→ mail: [groupes@cfbocq.be](mailto:groupes@cfbocq.be)



**Nouveauté !**

# LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

L'ouvrage d'Eric Van Hoeck consacré aux premières locomotives électriques de la SNCB, présente en détail les locomotives des types 101, 120 (futurs séries 29 et 28) et 121, véritables pionnières de la traction électrique en Belgique.

On découvre ainsi les origines de leur conception, les différentes étapes de leur construction, les raisons du choix final, leur utilisation, leurs roulements par dépôts, les services qu'elles ont rendu, leur résurrection et la fin de leur carrière.

Sans aucun doute, un ouvrage qui se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.

L'ouvrage est disponible en français uniquement.

## LES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES séries 101 - 120 - 121

Les débuts de la traction électrique  
par locomotive à la SNCB

E. Van Hoeck



Format A4 - 280 pages - 425 photos et plus de 75 plans, dessins, graphiques et tableaux  
Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - Textes unilingues français.

Prix : € 45 + frais de port 1550 gr - Communication : "loco 120"

**Nouveauté !**

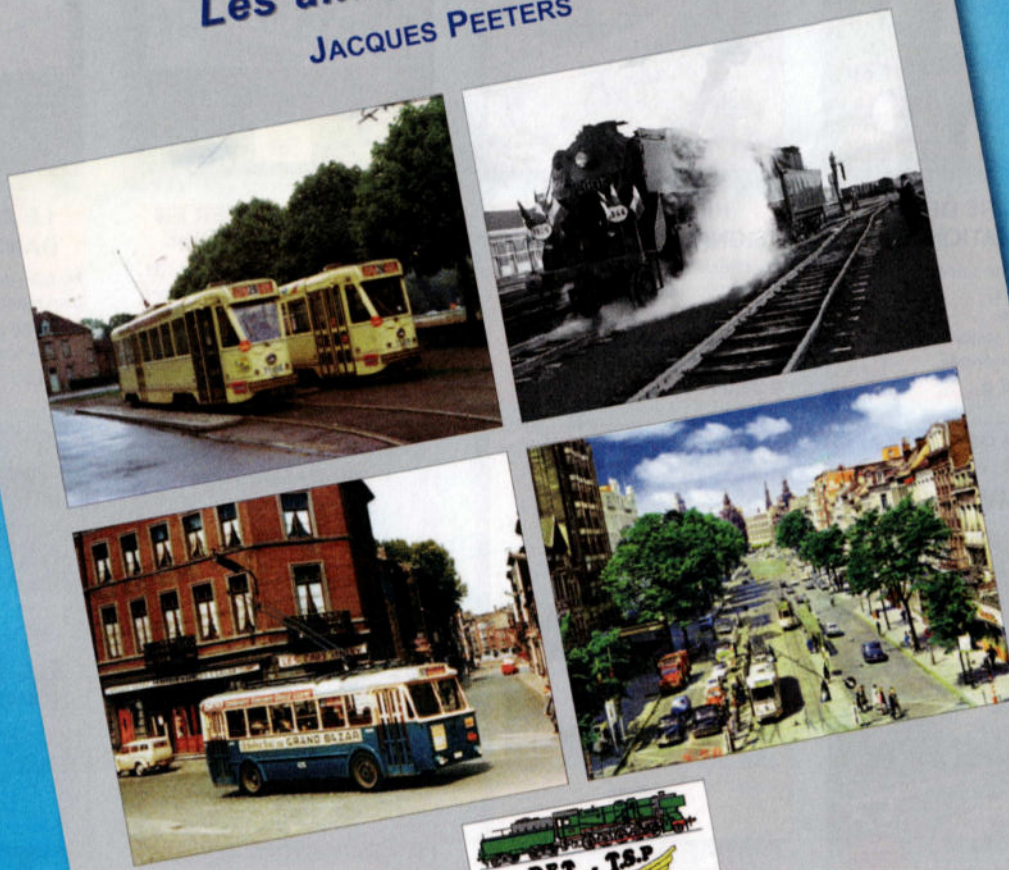
# LES TRANSPORTS PUBLICS EN BELGIQUE 1960-1970

Le deuxième tome de l'histoire des Transports en Belgique nous fait découvrir l'ensemble des transports en commun belges pendant la période de 1960 à 1970 et fait suite au tome 1 relatif à la période 1945-1960.

Après un aperçu général de la situation des transports en commun, les sociétés sont analysées en profondeur, avec les moyens mis à leur disposition, l'effet de la concurrence automobile, les mesures prises pour enrayer leur déclin, etc.

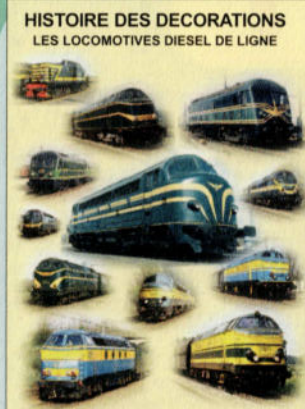
## Les transports publics en Belgique 1960 - 1970 Les années sombres JACQUES PEETERS

€45



Format A4 - 369 pages - plus de 500 photos - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin  
Il existe également une version néerlandaise.

Prix : € 45 + frais de port 1550 gr - Communication : "Transport 2"

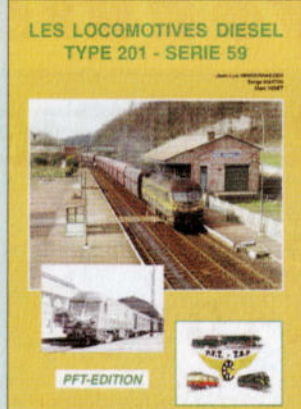


## LES DECORATIONS DU MATERIEL MOTEUR DE LA SNCB

TOME I  
LES LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNE

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

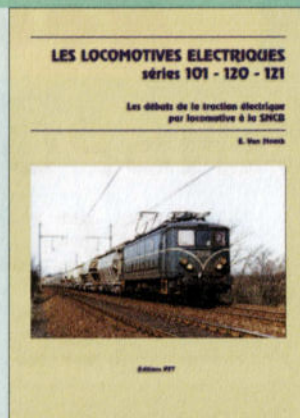
A4 - 288 pages - plus de 500 photos, dessins et plans, la plupart en couleurs - couverture cartonnée - € 59,00 - kp 2



## 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

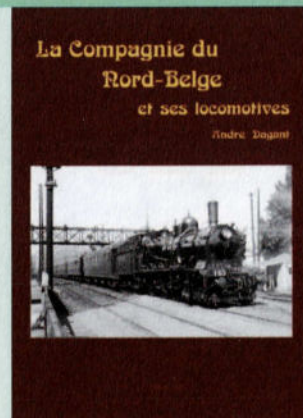


## LES LOCOMOTIVES TYPES 101-120-121

L'histoire des premières locomotives électriques de la SNCB : les types 101 (future série 29), 120 (future série 20 puis 28) et 121. Un ouvrage qui se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.

Format A4 - 280 pages - Couverture cartonnée rigide - 425 photos, plans et schémas

€ 45,00 - 1500 g



## LA COMPAGNIE DU NORD-BELGE

Cet ouvrage exceptionnel écrit par André Dagent 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

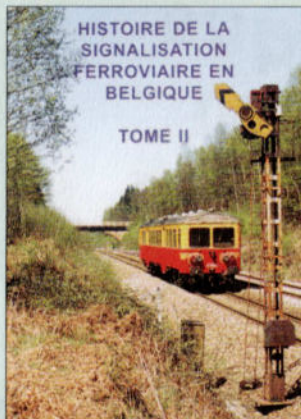
€ 59 - kp 2



## HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome I

Ce premier tome traite de tous les signaux mobiles.

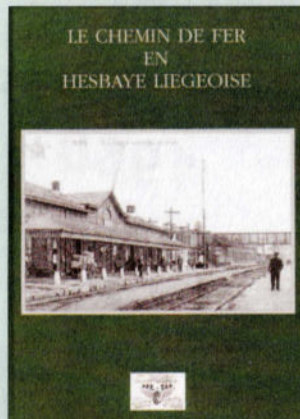
A4 - 191 pages  
278 photos et plans  
couverture cartonnée  
€ 24,50 - 950 g



## HISTOIRE DE LA SIGNALISATION tome II

Ce deuxième tome traite de la signalisation mécanique.

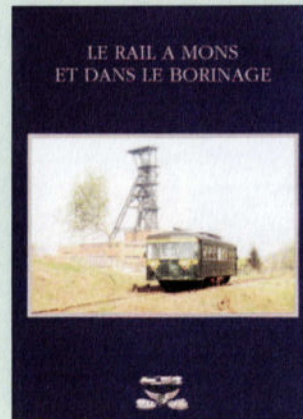
A4 - 252 pages  
220 photos et plans  
couverture cartonnée  
€ 35,00 - kp 2



## LE CHEMIN DE FER EN HESBAYE LIEGEOISE

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

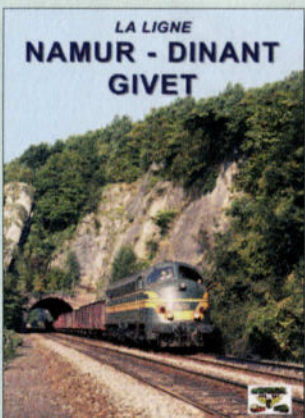
A4 - 168 pages - 276 photos  
couverture cartonnée  
€ 23,50 - 750 g



## LE RAIL A MONS ET DANS LE BORINAGE

Histoire de toutes les lignes de la région montoise.

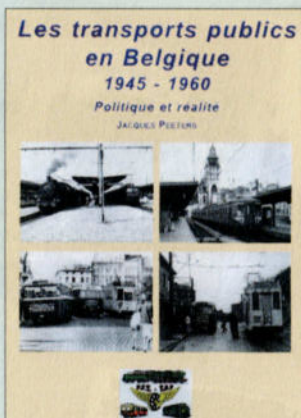
A4 - 160 pages - 258 photos  
couverture souple  
€ 23,50 - 750 g



## LA LIGNE 154

Cet ouvrage décrit en images la ligne Namur - Dinant - Givet.

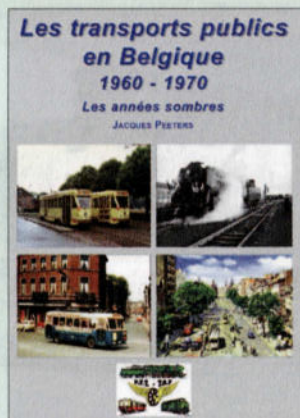
A4 - 232 pages -  
Communication "Ligne 154"  
€ 39,00 - kp2



## LES TRANSPORTS T 1

Histoire des transports publics en Belgique de 1945 à 1960.

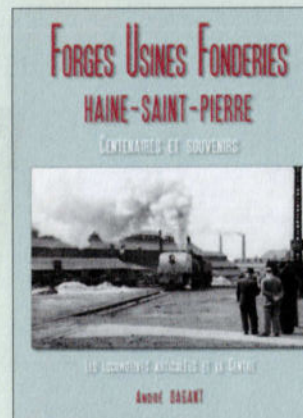
A4 - 287 pages - +/-300 photos en noir-blanc - couverture cartonnée  
€ 45 - KP2



## LES TRANSPORTS T 2

Histoire des transports publics en Belgique de 1960 à 1970.

A4 - 369 pages - +/-500 photos - couverture cartonnée  
€ 45 - KP2



## F.U.F.

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

A4 - 280 pages  
unilingue français  
€ 38,00 - kp2



**UN SIÈCLE 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 SIÈCLE 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 SIÈCLE 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 SIÈCLE 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



**UN SIÈCLE DE VAPEUR 6**  
 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**  
 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**  
 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



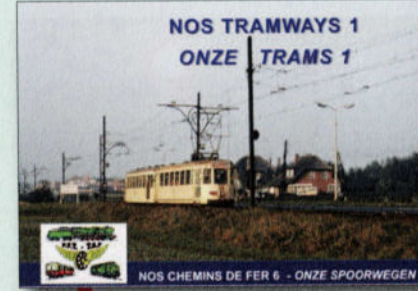
**NOS CHEMINS DE FER 3**  
 Autorails 1980-2005 - tome 2  
 Recueil photo ayant pour thème les autorails SNCB durant la période 1980-2005. Ce second tome reprend les séries 46, 49, ES et historiques.  
 112 pages - 110 photos couleurs - couverture cartonnée - € 25,00 - 700 g



**NOS CHEMINS DE FER 4**  
 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**  
 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

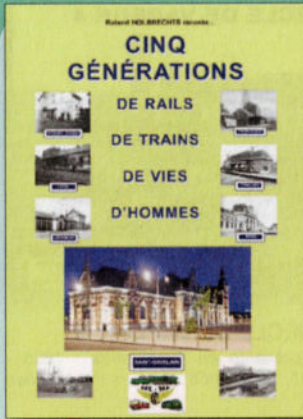


**NOS CHEMINS DE FER 6**  
 Nos tramways 1  
 Recueil photo ayant pour thème les trams belges. Il est divisé en différents chapitres : SNCV, MIVA, STIB, STIC, MIVG, STIL et STIV. Textes bilingues.  
 132 pages - 128 photos couleurs - couverture cartonnée - € 28,00 - 750 g



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

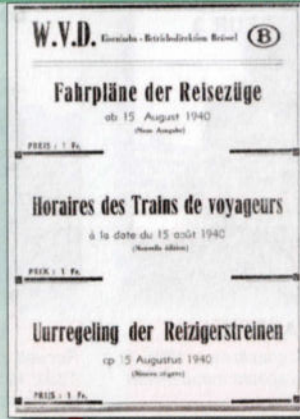
**LIVRE EN VOIE D'ÉPUISEMENT**



**CINQ GENERATIONS**

La famille Holbrechts compte cinq générations de cheminots dont l'histoire est décrite dans ce livre. Toutes les gares et lignes où ils ont travaillé sont décrites : Chimay, lignes 109 et 156, Libramont, Leval. Le chapitre le plus important présente la gare de Saint-Ghislain.

A4 - 368 pages - 867 photos  
couverture cartonnée  
€ 40,00 - kp2



**INDICATEUR DE 1940**

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

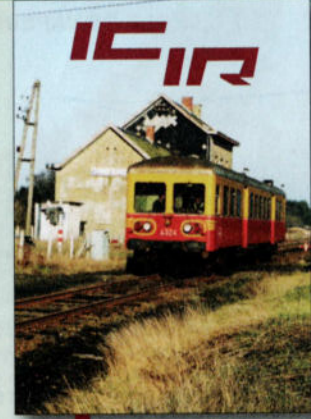
A4 - 48 pages -  
€ 6,50 - 250 g



**LA SAGA DES GARES DE LA LIGNE 98**

L'histoire de la principale ligne du Borinage et de ses antennes. On découvre ainsi la ligne 98 de Mons à Warquignies, l'ancienne ligne 96, les gares de Mons.

A4 - 174 pages  
nombreuses photos et cartes.  
couverture cartonnée  
€ 30,00 - 1100 g



**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.

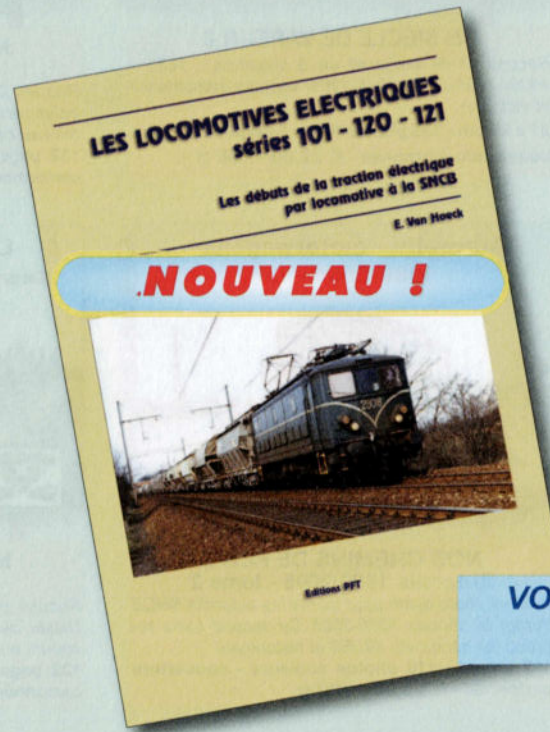
A4 - 216 pages  
400 photos en couleurs  
couverture cartonnée  
€ 35,00 - kp 2



**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



**LES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES séries 101 - 120 - 121**

Les débuts de la traction électrique par locomotive à la SNCSB

**NOUVEAU !**

Editions PFT

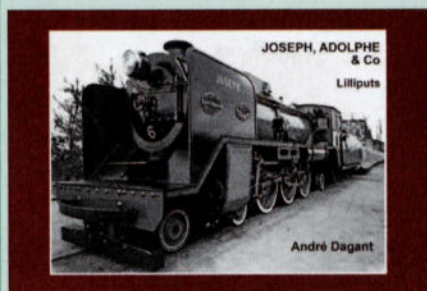


**LES TRAMS EN IMAGES 1**

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

**VOIR PAGES 2-3**



**LES LILLIPUTS**

L'histoire des six Pacifics "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 SNCSB 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

## Photos EN LIGNES

Les photos publiées dans ce EN LIGNES et portant un numéro (par exemple PHOTO 127-24) 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 127-29 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 à celui publié.

**Date limite de commande :** le 30-07-2015

**Date de livraison :** +/- 25-08-2015

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° 66 : Les 7301 à 7335      € 10,00      75 g
- N° 69 : Fourgons-générateurs (voir EN LIGNES 70)      € 10,00      75 g
- N° 70 : Les voitures Wegmann CFL      € 10,00      75 g

## Photos-thèmes

- 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° 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° 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° 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'Oudenarde en 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° 119 : 10 photos prises dans le port de Gent      € 10,00      75 g
- N° 117 : 10 photos prises dans le port d'Anvers années '80      € 10,00      75 g
- N° 118 : 10 photos de la loco Diesel 211.006 (6406)      € 10,00      75 g
- N° 119 : 10 photos locos série 60 sur la L140 Ottignies-Charleroi      € 10,00      75 g
- N° 120 : 10 photos de Geraardsbergen et Lessines enneigés      € 10,00      75 g
- N° 121 : 10 photos Diesel prises sur l'"Athus-Meuse"      € 10,00      75 g
- N° 122 : 10 photos Diesel de la série 60      € 10,00      75 g
- N° 123 : 10 photos Diesel de la série 60 - 2ème série      € 10,00      75 g
- N° 124 : 10 photos de E110 allemandes avec trains belges      € 10,00      75 g
- N° 125 : 10 photos d'autorails 44 entre De Pinte et Renaix      € 10,00      75 g
- N° 126 : 10 photos de l'acheminement d'une rame ICE en 1988      € 10,00      75 g

### PHOTO-THÈME 127



10 photos d'automotrices de la série 800 en décoration orange d'origine.  
Communication : photo-thème 127.

# 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 de l'ouverture de **Rétro-train de St-Ghislain : les 1er mardis (10-12h) et 2e samedis (9-14h) de chaque mois.** 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 le Chemin de fer 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	€ 4,00
jusque 350 g	€ 2,20	€ 2,20	€ 8,00
jusque 1000 g	€ 3,70	€ 3,70	€ 18,50
jusque 2000 g	€ 5,20	€ 5,20	€ 37,00
Kilopost 2 kg (kp 2)	€ 6,50	€ 6,50	€ 67,00
Kilopost 5 kg (kp 5)	€ 9,10	€ 9,10	€ 67,00
Kilopost 10 kg (kp 10)	€ 9,10	€ 17,00	€ 135,00

### Remarque importante concernant les frais d'envoi

Si vous désirez connaître le montant réel des frais d'envoi avant de passer votre commande, vous pouvez envoyer un courriel à l'adresse pftsp@gmail.com.

## EN LIGNES

abonnement 2015 (début au 01-01-2015, 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 66, 80 et 85 épuisés !



## EN LIGNES - hors série



**hors série n°1**  
**LES LOCOMOTIVES SÉRIE 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 SÉRIE 92**  
 A4 - 80 pages  
 100 photos  
 € 14,75 - 255 g

# Articles divers

## Calendriers LOCO

Années disponibles : 2005, 2011, 2013, 2014  
 par calendrier : € 5,00 kp2

**LOCO 2015 € 11,00 kp2**



## DVD

A toute vapeur sur la ligne du Bocq : € 21,00 150 g

**A toute vapeur sur le Bocq**



## Pin's

- Pin's locomotive Diesel type 201 € 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

# Nouveauté

## LES AUTORAILS BROSSSEL

tome 1 :

### les types 551 - 552 - 553

**LES AUTORAILS BROSSSEL**  
tome 1 : types 551 - 552 - 553

Les sauveurs de nombreuses petites lignes

€49

Julien CASIER

**SORTIE DE PRESSE PROGRAMMEE  
POUR JUILLET 2015**



Editions PFT

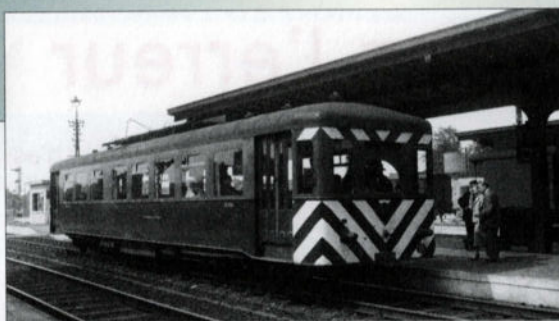
Il présente en détail les autorails Brossel des types 551, 552 et 553 (future série 49) ainsi que les autorails ES 100 et ES 300. Très économiques, ces autorails permirent de sauver de nombreuses petites lignes secondaires.

On découvre ainsi les origines de leur conception, les différentes étapes de leur construction, les raisons du choix final, leur utilisation, leurs roulements par dépôts, les services qu'ils ont rendu, leur résurrection et la fin de leur carrière.

Sans aucun doute, un ouvrage qui se doit de figurer dans toutes les bibliothèques.

Format A4 - 352 pages - plus de 700 photos, dessins et schémas - Couverture cartonnée rigide - Reliure au fil de lin - Il existe également une version néerlandaise.

Prix : € 45 + frais de port 1550 gr  
Communication : "Brossel 1"



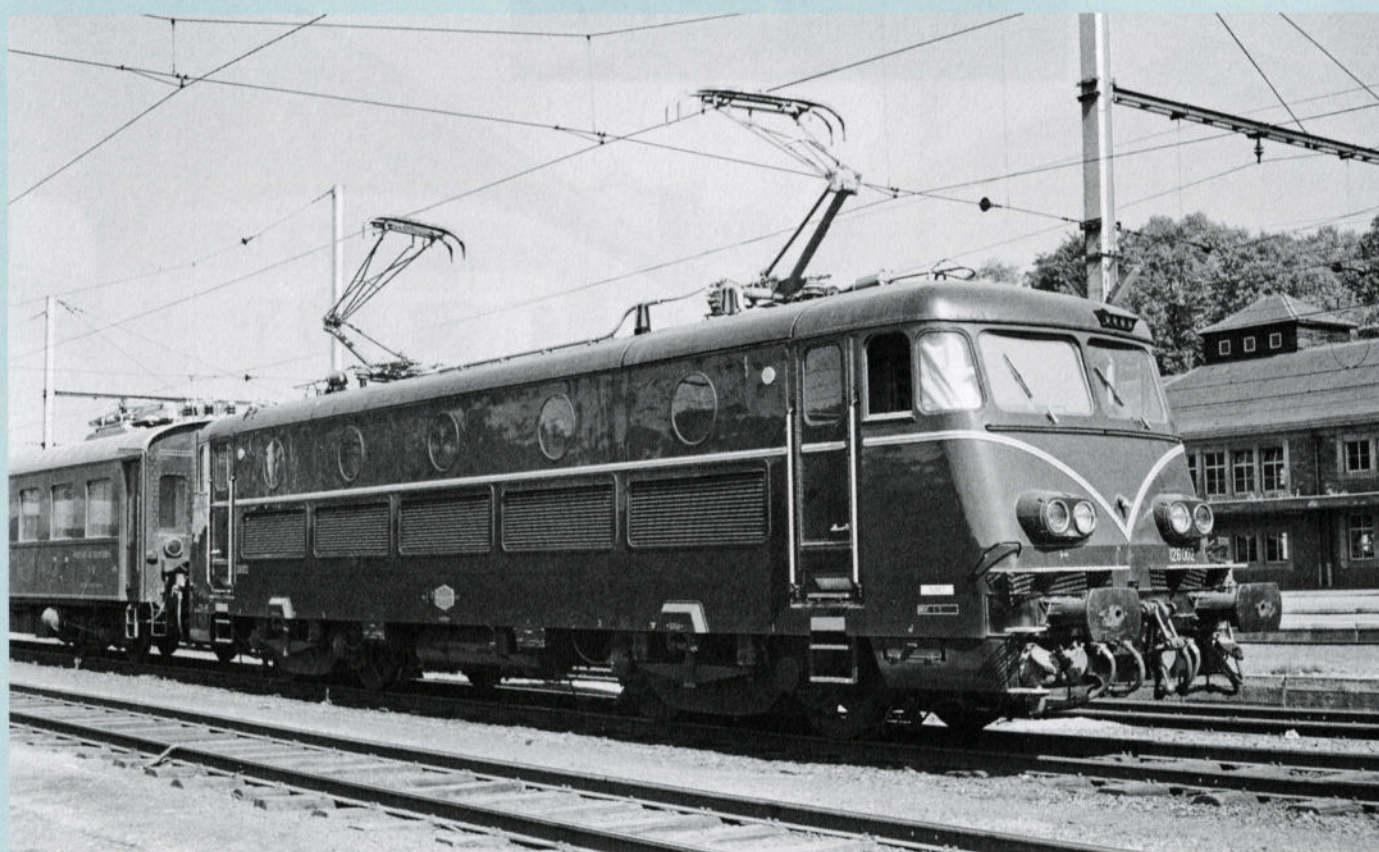
# Notre jeu-mystère

Nous avons reçu de très nombreuses réponses à notre concours du mois de février. La bonne réponse est que la 1505 n'a jamais porté la décoration jaune, elle fut directement repeinte dans la nouvelle livrée bleue. La photo montre en réalité la 1504. Le gagnant tiré au sort est Goovaerts Freddy.



# Cherchez l'erreur

Cette photo montre la 126.002 en gare de Jemelle lors d'un de ses premiers parcours d'essai. Mais un détail n'est pas correct. Quelle est l'erreur et combien de bonnes réponses recevrons nous ? Le gagnant recevra la photo en 13 x 19. Réponse à nous communiquer par mail à notre adresse [pfttsp@gmail.com](mailto:pfttsp@gmail.com). Bonne chance.





**PHOTO 127-67** Le 5 mars 2015, DB Schenker Nederland a circulé en traction électrique avec la TRAXX 186 342 d'Euro Cargo Rail (ECR). La voici à Testelt avec un train de ferraille venant de Köln à destination de Genk-Goederen. L'itinéraire emprunté est pour le moins surprenant. Le train a en effet circulé via Emmerich - Kijfhoek et Antwerpen, conséquence d'un déraillement à Montzen et de la fermeture pour travaux de la ligne de Venlo. La TRAXX ECR n'est pas autorisée aux Pays-Bas; elle a probablement repris la traction du train à Antwerpen ou en gare-frontière d'Essen. La locomotive a ensuite été envoyée à vide à Kinkempois où elle a pris en charge le train de chaux 48567 entre Kinkempois et Aachen West. Andy ENGELEN.

**PHOTO 127-68** Deux locomotives électriques de la Class 92, les 92002 et 92024 de DB Schenker (ex. EWS), ont traversé la Belgique en direction de la Bulgarie pour la filiale bulgare de DB Schenker. Le 19 avril 2015, elles se trouvaient en escale à Muizen, en tête du train 46455 Dollands Moor (UK) - Neuss (D). Ces locomotives furent construites à 46 unités de 1993 à 1996 par Brush. Elles peuvent fonctionner aussi bien en 25 kV qu'en 750 V par 3e rail. Leur puissance atteint 5041 kW sous 25 kV et 4000 kW sous 750 V. D'une masse de 126 t, elles peuvent circuler à 140 km/h et sont autorisées à circuler dans le tunnel transmanche. Sept machines appartenant à la SNCF ont été vendues en Angleterre le 16 juin 2011. Simon DERIDDER.





**PHOTO 127-69**

*Voici une Class 66 anonyme en tête d'un train de voitures Hyundai en provenance de Duisburg, photographiée à son arrivée à Zeebrugge Voorhaven le 14 février 2015. Il s'agit de la machine portant le numéro NEV 92 80 1266 035-5-D-DISPO louée par Railtraxx, qui auparavant était utilisée par ERS.*

*Daniel MOENS.*



← **PHOTO 127-70** La TRAXX 186 150 prise en location par Crossrail depuis le 11 décembre 2014 a reçu les logos de la société. Il n'est pas facile de la photographier en tête de trains car elle circule essentiellement de nuit. Le 23 avril, elle fut aperçue de jour, à Lochristi, lors d'un parcours à vide en direction de Gent et Zeebrugge, conséquence de la grève du 22 avril qui a paralysé le réseau belge.  
*Philippe GOUSSET.*

↓ **PHOTO 127-71** Le 7 avril 2015, un nouveau tram destiné au réseau Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG) a été transféré d'Antwerpen-Waaslandhaven à Karlsruhe (voir EL 124 page 38), cette fois remorqué par la DE 6309 de Crossrail. Passage à Begijnendijk sur la ligne 16 Lier - Aarschot. *Simon DERIDDER.*



## Suisse

### Des TRAXX AC3 pour Swiss Rail Traffic

La société *Swiss Rail Traffic* a reçu le 29 janvier 2015 une locomotive TRAXX AC3 livrée par *Bombardier*, numérotée 487 001. D'une puissance de 5600 kW sous 25 kV ou 15kV, elle est équipée d'un moteur Diesel auxiliaire de 240 kW lui permettant d'accéder aux embranchements non électrifiés et peut circuler à 140 km/h (60 km/h en traction Diesel).

*Swiss Rail Traffic* est une firme suisse active pour les parcours de mesures, les acheminements de matériel et autres trafics sporadiques. Elle utilise aussi les Re 456 142 et 143 du BLS.

D'autres locomotives de ce type ont été commandées par les sociétés de leasing *Railpool* (8 locomotives, 187 001 à 008, dont trois pour le compte du BLS) et *Akiem* (4).

### BLS Cargo commande des Vectron

Le 2 avril 2015, *BLS Cargo* a commandé chez *Siemens* une série de 15 locomotives *Vectron MS*. Ces machines seront affectées au service transfrontalier en Allemagne (D), en



Le 2 février 2015, la 487 001 remorque deux TRAXX pour les NS. Theo STOLZ.

Autriche (A), en Suisse (CH), en Italie (I) et aux Pays-Bas (NL).

La totalité des systèmes de commande et de traction du train nécessaires à la circulation dans le corridor de fret nord-sud est intégrée. La locomotive peut atteindre la vitesse de 200 km/h et possède une puissance de 6400 kW. La livraison se fera en trois phases et les premières locomotives devraient entrer en service

au cours du deuxième semestre de 2016. Fin 2014, *BLS Cargo* avait soumis une locomotive *Vectron* à une batterie complète de tests et d'essais portant sur la consommation d'énergie, la puissance de traction, les commandes multi-tension et les possibilités d'opérabilité et de maintenance. Ces essais et le concept général de la *Vectron* ont convaincu le BLS.

**PHOTO 127-72** Le 15 janvier 2015, passage à Kiesen, sur la ligne Bern - Thun, d'un train de conteneurs remorqué par les 187 007 et 486 506 du BLS. Michel HANSENS.



## Allemagne

### Des Desiro partiellement à deux niveaux

Dans le cadre de la création du réseau Rhein-Ruhr-Express (RRX), 82 rames *Desiro HC* (HC : "High Capacity", grande capacité) ont été commandées à *Siemens*. Cette commande, annoncée le 26 mars, a une valeur de €1,7 milliards et

comporte aussi la maintenance pour une période de 32 ans.

Ce sont les premières rames *Desiro* de ce type commandées. Chacune comportera 4 voitures, sera longue de 105 m et pourra transporter 400 voyageurs assis. Les deux voitures intermédiaires seront à deux niveaux, les voitures d'extrémité, à un seul.

Le réseau RRX, centré sur Düsseldorf, couvrira à partir de 2018 la région de la Ruhr et le cours du Rhin au nord de Koblenz. Il atteindra Emmerich, Gelsenkirchen, Münster, Minden, l'aéroport de Köln/Bonn, Koblenz et Aachen.



Vue d'artiste des futures rames *Desiro HC* commandées par le Rhein-Ruhr-Express. SIEMENS.

## Pays-Bas

### Une 6400 pour LTE

La société *LTE-Netherlands B.V.* (filiale néerlandaise de la société autrichienne *LTE Logistik- und Transport-GmbH*) a acquis en 2014 deux locomotives Diesel de la série 6400 ex. NS : les 6406 (27 juillet 2014) et 6409 (29 août 2014). Elles sont entre autres utilisées pour remorquer entre Sittard et Geleen Lutterade un train de gaz en provenance de Kralupy nad Vltavou en Tchéquie pour la firme *Sabir*.



**PHOTO 127-73** → Le 10 avril 2014, passage au sud de Sittard de la 6409 de LTE remorquant une rame de gaz vers Geleen. Michel de ESCH.

**PHOTO 127-74** ↓ Le point frontière d'Emmerich n'est plus franchissable que par les engins pourvus de l'ETCS. De ce fait, la 1832 de la société HSL Logistik est obligée d'utiliser le point-frontière de Bad Bentheim. Le 19 février 2015, elle remorque un train d'autos KIA en provenance de Žilina en Slovaquie vers Botlek, le port de Rotterdam. Passage à Terschuur, entre Barneveld et Amersfoort. Michel de ESCH.



## Pays-Bas

### ■ EETC arrête ses activités !

Le 15 avril 2015, *Euro Express Train Charter* (EETC - voir EL 122 page 36) a décidé de mettre fin à ses activités. Les trains-autos au départ de s'Hertogenbosch ne circuleront donc plus cet été. EETC avait pourtant acquis au début de cette année trois locomotives de la série 1600 en vue de remplacer les 1250. Il s'agit des 1619 et 1621 devenues disponibles après que la société HUSA ait décidé de cesser le transport ferroviaire en 2014, et de la 1618 ex. *Railmotion*. Les raisons invoquées par EETC sont les très fortes hausses de tarifs, jusqu'à 30 %, demandés par les réseaux étrangers, la hausse de 50 % des tarifs de *ProRail* (l'équivalent d'*Infrabel*) et la réévaluation du franc suisse de près de 28 %. EETC ne veut pas augmenter ses tarifs de plusieurs centaines d'euros. Cette situation désolante montre bien le mal profond dont souffre la plupart des chemins de fer en Europe depuis la libéralisation du rail. Moralité : il y aura donc encore plus d'autos sur nos routes cet été... et moins de trains sur les rails, donc moins de recettes pour les gestionnaires d'infrastructures. Un comble !

**PHOTO 127-76** → Le 19 février 2015, la 1621 a réalisé son premier parcours d'essai pour EETC. La machine a été repeinte dans la couleur rouge-brun de EETC. La photo montre le train d'essai Apeldoorn - Watergraafsmeer en passage à Barneveld. La rame est composée de voitures EETC. Michel de ESCH.

**PHOTO 127-77** ↓ Pour assurer le tout dernier train de sports d'hiver, EETC a loué 12 voitures Bcmk. Ces voitures sont normalement utilisées par DB Schenker pour le personnel convoyant des trains militaires. La 1254 a pris la rame en relais à Bad Bentheim et l'emmène vers Amsterdam Watergraafsmeer. Les derniers trains EETC ont circulé le 22 février (retour des trains de neige). Le convoi passe à Terschuur le 17 février 2015. Michel de ESCH.



**PHOTO 127-75** ↑ Le 22 février 2015, la 1621 remorque entre Amsterdam CS et Amsterdam Watergraafsmeer la rame vide ayant assuré le train de neige en provenance de Zell am See (A). Passage à Amsterdam Muiderpoort. Armand BEERLANDT.



# Quel avenir pour la G2000 en France ?



**Surprise ce 17 avril 2013 : c'est une G2000 verte (la 1615) qui est en charge du train de malt Vitry-le-François - Antwerpen alors qu'il circule sous forme d'une demi-rame et sous le numéro 46098 pour le compte d'Europorte.**

Gilbert LAURENT.

Quel avenir pour cet engin atypique dont on se souvient que le succès fut immédiat auprès de certaines des entreprises privées qui sont venues concurrencer *Fret SNCF* à partir du milieu des années 2000 ? Succès qui doit certes beaucoup à ses qualités propres, et notamment une certaine polyvalence, mais qui résulte aussi de l'absence d'un véritable choix dans un marché de la locomotive "France-compatible" encore émergent. D'où son adoption, bien qu'à faible dose, par les jeunes pousses

que sont alors *Veolia Cargo* (malt de Vitry-le-François) et *Colas Rail* (granulats de St.Varent), comme par le poids lourd qu'est déjà la SNCB (relations Tessengerlo - Bully-Grenay et Aalst - Nesle). Mais la donne a changé et ce temps est révolu : les Privés ont grandi tandis que l'éventail des moyens de traction s'est élargi avec l'apparition de nouvelles séries et le développement du marché de la location. Notamment depuis l'arrivée en décembre 2010 de l'*Euro 4000* du même constructeur, un

engin surpuissant que les opérateurs n'ont pas tardé à s'arracher, y compris VFLI, la filiale de la SNCF (voir *EN LIGNES 118* page 34). Et ce alors que, à la lumière de ses insuffisances et au rythme de ses défaillances (on se souvient par exemple des déboires de la 5709), la cote de la G2000 était revue à la baisse. C'est ainsi que OSR s'est séparé de la série 57 au profit de sept *Prima 75000 Alstom*, lesquelles rayonnent désormais autour de Tergnier, du Havre à Lérrouville et de Dunkerque à

**Deux ans plus tard, alors que les détournements par Charleville et Hirson sont devenus monnaie courante, les Euro 4000 ont pris le relais comme l'illustre ce 45740 du 12 février 2015 vu aux abords de Reims.** Gilbert LAURENT.



Grandpuits. Et que *Colas Rail*, dont le trafic *Gefco* autour du hub parisien d'Achères (de Rennes, vers Le Havre et Calais) semblait ne jamais devoir quitter le giron de la G2000, s'est récemment tourné vers la location chez *Akiem* de la *Prima 37000 Alstom* afin d'assurer un nouveau trafic entre Forbach et Achères (véhicules PSA d'origine slovaque). Reste que c'est chez *Europorte*, successeur de *Veolia* et héritier de ses G2000, que la mutation a été la plus spectaculaire : ce désormais grand fan de l'*Euro 4000* en utilise une trentaine aujourd'hui, ce qui correspond à un doublement d'effectif sur deux ans. Résultat : la Co'Co' *Vossloh* diffuse sur une bonne moitié est de la France, sans exclusive de quelques débordements en Normandie (Carrières de l'Oraille...) et dans le sud-ouest (vin à Carcassonne, clinker à Bordeaux...), en déployant une activité tous azimuts bien que principalement tournée vers le secteur de l'agro-alimentaire. Notamment celui du colza et ses dérivés, avec pour épice centre l'unité *Saipol* de Nogent-sur-Seine (entre Paris et Troyes) qui collecte jusque dans le Val-de-Loire et expédie



*Parmi celles qui ont fait le malheur des G2000, les Euro 4000. Une série surpuissante représentée ici par la 4005 qui assure le train 62068 Bully-Grenay - Bobigny vu à l'approche de la région parisienne le 2 avril 2014. Gilbert LAURENT.*

des produits finis (huile, tourteaux...) vers Dunkerque, Petit-Couronne (Rouen), le Technoport de Pagny en Bourgogne, Salaise (Lyon) et Sète sur la côte méditerranéenne (donc sous catherine de Chalindrey à Sète, soit sur plus de 600 km). Sur quoi se superposent des flux plus diffus qui prennent

naissance au pied des multiples silos de Picardie, Champagne, Bourgogne et du Centre, et qui convergent vers les sites régulateurs de Longueau et Dijon-Perrigny d'où ils gagnent les ports de Petit-Couronne, Bantzenheim (Mulhouse), Strasbourg-Port-du-Rhin et Antwerpen.

*21 mai 2010 : pas encore de série concurrente pour la 1756 qui assure ici le 47910 Lessines - Le Plessis-Belleville via Blandain pour le compte de Veolia. Gilbert LAURENT.*





**Revoici la 1756, cette fois en route pour Antwerpen avec le 47894, vue au passage à Laon le 6 avril 2011.**  
Gilbert LAURENT.

Le secteur de la pétrochimie figure également au programme des *Euro 4000 Europorte*, avec des échanges croisés entre Bully-Grenay, Sotteville-les-Rouen, Bobigny (Paris) et Grandpuits. Autre trafic tombé dans l'escarcelle des *Euro 4000*, celui-là entièrement au détriment des G2000 : des transports de véhicules

routiers entre la Lorraine (Batilly) d'un côté, Les Mureaux en Île-de-France et Rognac en Provence de l'autre. En outre et comme *EN LIGNES* s'en est déjà fait l'écho, la Belgique est concernée (Lessines, Ruisbroek...) avec des convois atteignant Pantin, Gennevilliers et Le Plessis-Belleville en Île-de-France ou en

core Léroville dans l'Est. Face aux performances de l'*Euro 4000* et à l'engouement qu'elle suscite, la G2000 fait profil bas même si elle trouve encore grâce auprès d'opérateurs encore à l'état embryonnaire, notamment dans le sud du pays, ou encore auprès d'entreprises de travaux. L'évolution est donc specta-

**Omniprésente 1756 : cette G2000 avait l'exclusivité du 47910 Lessines – Le Plessis-Belleville lorsqu'elle fut immortalisée le 23 avril 2010 à l'approche de Tergnier.** Gilbert LAURENT.



→ **Autre vue du train de malt Vitry-le-François - Antwerpen qui circule ce 24 avril 2013 en marche 45730. La 1756 est fidèle au poste...**

Gilbert LAURENT.

culaire depuis cette époque déjà lointaine où, en prenant en charge l'un des tout premiers trains à circuler en France pour une entreprise privée entre Vitry-le-François et Antwerpen, la G2000 se payait le luxe de faire le "buzz" dans les médias spécialisés. Mais là encore, l'image a vécu : sans surprise, c'est une Euro 4000 qui, depuis février 2014, en assure la traction. Précision étant faite qu'en l'occurrence, ce changement correspond plus à une nécessité qu'à une fantaisie : sous la contrainte de RVB successifs (renouvellement voie et ballast), ce train est fréquemment dévié de son itinéraire habituel au profil facile (Reims, Tergnier, Busigny, Somain), sans autre contrainte qu'un rebroussement (changement de front) en cas de détournement par Longueau, mais avec le handicap d'avoir à affronter de fortes déclivités (nombreuses rampes dans la plage 8-10‰) en cas de passage par Charleville et Valenciennes. Bref, plus le temps passe, plus l'Euro 4000 se surpasse, et plus la G2000 est dépassée...

Gilbert LAURENT.

→ **Celles qui ont balayé les G2000 OSR : cette Prima 75000 en route pour Tergnier achemine un lot de wagons qui viennent d'être révisés dans une entreprise implantée à Achiet (entre Amiens et Arras). Train 61475 du 17 septembre 2014.**

Gilbert LAURENT.

↓ **Une tâche ardue dans laquelle cette UM 75000 est plus à l'aise que ne l'aurait été une G2000 : le train 62034 Lérrouville - Tergnier du 27 septembre 2014 progresse dans la campagne champenoise.** Gilbert LAURENT.



# NORD-BELGE

## voitures métalliques à bogies pour trains express

En 1930, une Exposition internationale fut organisée à Liège à l'occasion du centenaire de l'indépendance belge. En vue du flux de voyageurs supplémentaire attendu, la compagnie du *Nord-Belge* commanda en 1927 une série de 18 voitures métalliques à bogies semblables à celles qui étaient en service sur le réseau français de la *Compagnie des Chemins de Fer du Nord*.

C'est en 1924 que le Nord français entama la mise en service d'une série de voitures métalliques, avec la fourniture d'un premier lot ayant pour appellation voitures "Arts Déco". A partir de 1928, le Nord mit en service les voitures de série des types "Rapide" et "Express". Leur construction était placée sous les directives de Marc De Caso. Le matériel du Nord se distinguait des autres réseaux français où les constructions nouvelles étaient étudiées par l'OCCEM.

Ces 18 premières voitures furent commandées avec quatre aménagements

différents, calquées sur le modèle "Rapide" du Nord.

Leur construction fut partagée entre *Baume & Merpent* (11 unités) et *Anglo-Franco-Belge* à La Croyère (7 unités). A noter que la société *Baume & Merpent* participa dès le début à la construction des voitures "Express" pour le Nord français, et que les ateliers de Marpent (F) livrèrent une première tranche de C11yi en 1928.

Elles furent les premières voitures entièrement métalliques mises en service en Belgique et se caractérisaient par un large appel à la soudure pour assembler les tôles, dont les bords étaient pliés par emboutissage pour constituer une coque à parois travaillantes rigides.

Elles étaient très réussies, tant sur les points de la robustesse, de l'esthétique originale que de leur confort.

Leurs longs-pans étaient lisses et galbés

vers le bas.

Les portières étaient coulées en alliage à base d'aluminium et de silicium, appelé "Alpax". Cette technique permettait de donner aux portières le même galbe que celui de la caisse, sauf sur les voitures AB où elles étaient droites et en retrait par rapport à la caisse.

Le haut des fenêtres était arrondi.

La caisse était montée sur d'excellents bogies *Pennsylvania* en acier moulé.

L'intercirculation se faisait par une passerelle et un soufflet; une échelle permettait d'atteindre la toiture.

Les parois intérieures étaient formées de tôles peintes en gris ou en beige.

Le plancher était recouvert soit de linoléum (voitures AB et B), soit de terrazolithe (voitures C et CD). Le sol des toilettes était recouvert de carrelage en céramique.

Elles étaient munies d'un frein automatique *Westinghouse*.

L'éclairage électrique était fourni par une dynamo entraînée par courroie depuis un essieu.

Le chauffage se faisait à la vapeur.

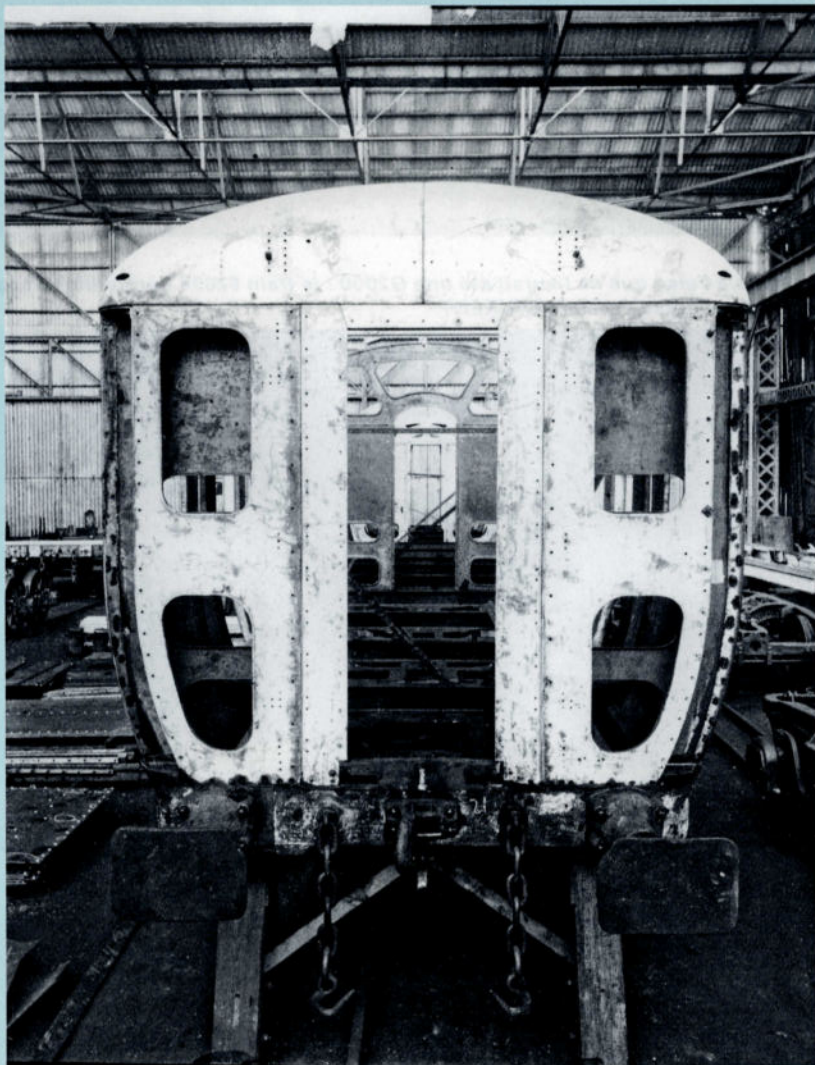
La série se divisait en quatre versions :

- quatre voitures mixtes AB (1e et 2e classe) n° 1 à 4;
- trois voitures B (2e classe) n° 9 à 11;
- six voitures C (3e classe) n° 15 à 20;
- cinq voitures CD (3e classe et fourgon) n° 27 à 31.

Livrées en 1930, les voitures du *Nord-Belge* furent engagées dans des trains internationaux vers Paris, non seulement de Liège via Charleroi et Erquennes, mais également au départ de Bruxelles-Midi.

Normalement, une seconde tranche identique était prévue mais la crise des années 1930 en décida autrement. La numérotation est claire à ce sujet en laissant libres les numéros pour la seconde tranche.

*Construction d'une voiture de 3e classe de la série 15 à 20 du Nord-Belge dans l'usine de Baume & Merpent.*  
Document Baume & Merpent, collection PFT.





*Construction des voitures de 3e classe de la série 15 à 20 du Nord-Belge dans l'usine de Baume & Marpent.*

*Une des six caisses d'une voiture de 3e classe de la série 15 à 20 du Nord-Belge, dans l'usine de Baume & Marpent.  
Documents Baume & Marpent, collection PFT.*



## Voitures C 15 à 20 - effectif : 6

Ces voitures C furent livrées par *Baume & Merpent* en 1930.

Elles étaient à couloir central et leur accès se faisait par cinq portes réparties le long de chaque long-pan de la voiture; il n'y avait pas de portes aux extrémités de la caisse.

L'aménagement se répartissait en 7 compartiments (de droite à gauche sur le dessin page suivante) : le premier offrait 8 places assises, le deuxième comptait 24 places assises, le troisième offrait 16 places assises, le quatrième était occupé par deux toilettes, les cinquième et sixième offraient chacun

16 places assises; enfin, le septième offrait 8 places assises, soit au total une capacité de 88 places.

A noter que la disposition des sièges était de 2 + 2 ! Il faudra attendre plus de 50 ans avant que la SNCB n'adopte cette disposition avec les voitures du type I10 !

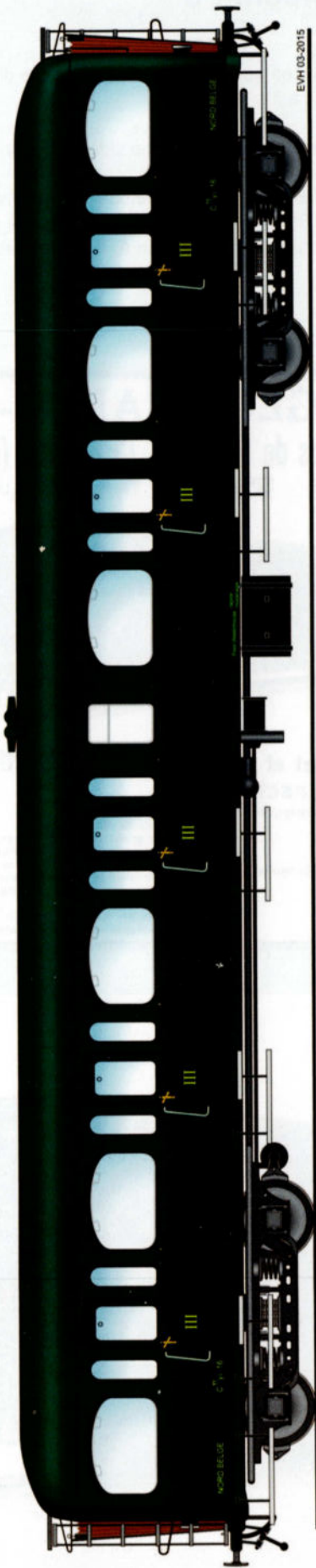
Leur masse s'élevait à 44,5 t à vide et 52 t en charge.

Le *Nord-Belge* leur avait attribué les numéros 15 à 20 et la désignation C<sup>11</sup>yi (C = 3e classe, 11 = nombre de compartiments, y = à bogies, i = intercommunication par soufflet).

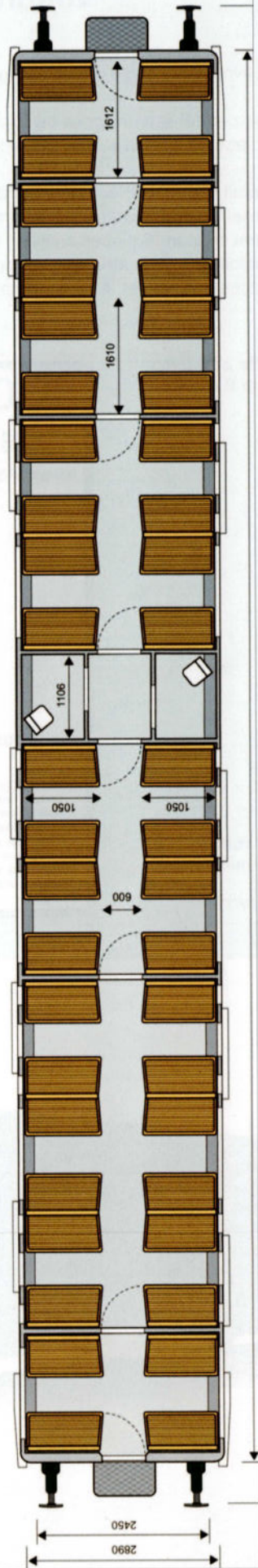
*En gare de Namur dans les années '1930, l'express 165 Paris - Liège marque l'arrêt. La première voiture derrière la locomotive est une C<sup>11</sup>yi. Le train est mené par l'imposante Consolidation (1D) 446 (Cockerill 3230 / 1931) du Nord-Belge, future 4846 SNCB (en 1941) et 48.026 (en 1946). Cette locomotive fut réformée à Kinkempois le 20 janvier 1950.*

*Photo C.R.L. COLES, collection Paul PASTIELS.*





EVM 03-2015



Nord-Belge voitures C<sup>11</sup>yi n° 15 à 20

## Voitures B 9 à 11 - effectif : 3

Les voitures B furent livrées par *Anglo-Franco-Belge* en 1930.

Elles étaient à couloir central et leur accès se faisait par cinq portes latérales réparties le long de la voiture tous les deux compartiments.

Leur aménagement était divisé en 6 compartiments (de droite à gauche sur le dessin page suivante) : le premier et le deuxième comportaient chacun 16 places assises, le troisième était occupé par deux toilettes, le quatrième et le cinquième offraient chacun 16 places assises, et le sixième ne comportait

que 8 places assises. Le nombre total de places assises s'élevait donc à 72.

Leur masse s'élevait à 47 t à vide et 52 t en charge.

Le *Nord-Belge* leur avait attribué les numéros 9 à 11 et la désignation B<sup>9</sup>yfi (B = 2e classe, 9 = nombre de compartiments, y = à bogies, f = avec frein à vis, i = intercommunication par soufflet).

→ Pour illustrer cette publicité, AFB a choisi la voiture B n° 10 du *Nord-Belge*.  
Collection PFT.

**SOCIÉTÉ ANGLO-FRANCO-BELGE**  
de Matériel de Chemins de Fer à LA CROYERE (Belgique)

Adresse télégraphique : LOCOMORAM La Croyère    S<sup>te</sup> A<sup>me</sup>    Téléphone, 2 lignes : La Louvière n° 44 et 1229



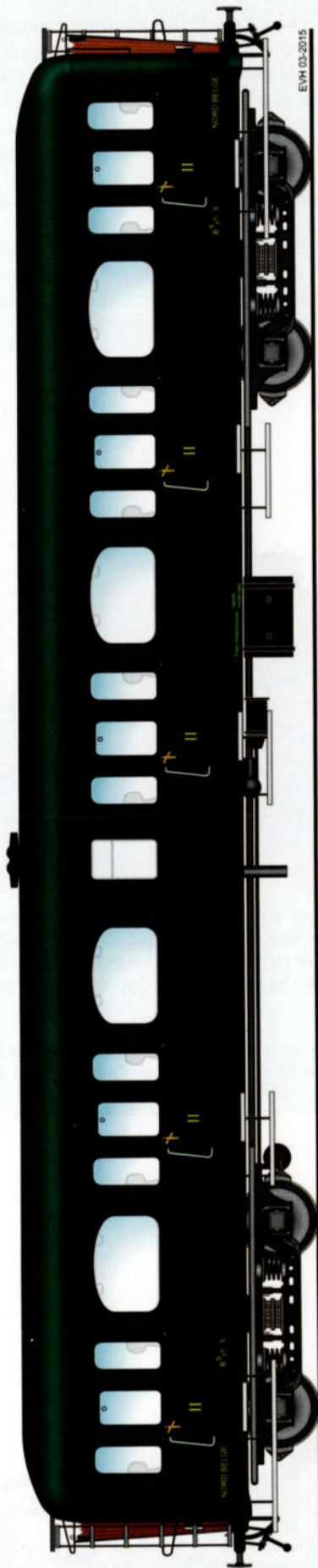
**Tous matériels fixe, roulant et de traction pour CHEMINS de FER**  
**SPECIALITES :**

<p>Voitures à voyageurs pour chemins de fer et tramways, de toutes classes et catégories.</p> <p>Automotrices à vapeur, à essence et à huile lourde.</p> <p>Autorails. Autobus routiers et trolleybus.</p> <p>Locomotives à vapeur, électriques, à essence et à huile lourde.</p> <p>Chaudières à vapeur. Tenders.</p> <p>Locomobiles semi-fixes.</p> <p>Wagons à marchandises ordinaires et spéciaux.</p> <p>Fourgons.</p>	<p>Appareils de voie.</p> <p>Tous travaux de chaudronnerie.</p> <p>Travaux de grosse et moyenne forge. — Aciers ordinaires ou spéciaux. — Traitement thermique au four électrique.</p> <p>Bureaux techniques spécialisés dans l'étude du matériel roulant et de traction, et notamment dans l'étude des caisses métalliques et des carrosseries légères métalliques, en bois ou mixtes.</p> <p>Construction des matériels brevetés « P. Algrain ».</p> <p>Ponts métalliques démontables, coloniaux, etc...</p>
---	--

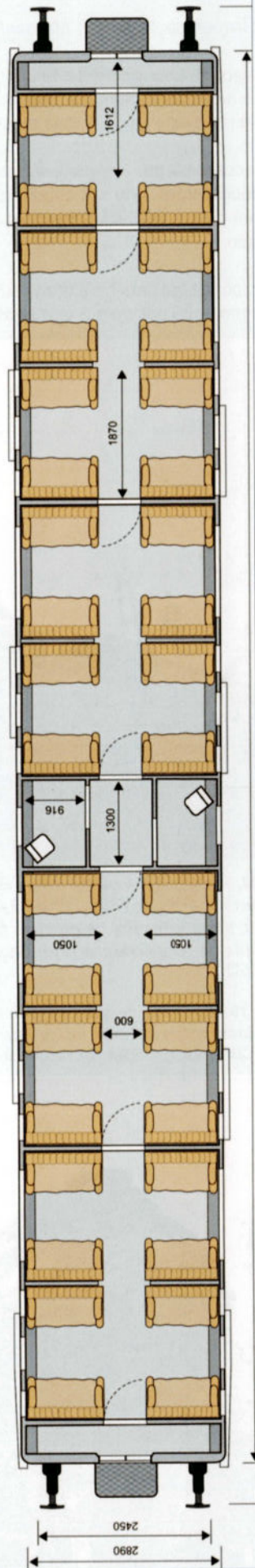
↓ Photo d'usine de la voiture B<sup>9</sup>yfi n° 10, figurant sur la publicité ci-contre.

Photo AFB, collection PFT.





EVA 03-2015



**Nord-Belge voitures B<sup>9</sup>fi n° 9 à 11**

## Voitures mixtes CD 27 à 31 - effectif : 5

Les voitures CD furent livrées par *Baume & Merpent* en 1930.

Elles étaient à couloir central. Leur accès se faisait par quatre portes réparties tous les deux compartiments le long de chaque long-pan de la voiture; il n'y avait pas de portes aux extrémités de la caisse.

La partie fourgon était accessible par une plate-forme munie de deux grandes portes coulissantes, une sur chaque paroi de la caisse. Un compartiment pour le chef de train, avec vigie, était aménagé dans le fourgon.

L'aménagement se composait (de gauche à droite sur le dessin page suivante) du fourgon, suivi par trois 3 compartiments : le

premier offrait 9 places assises (une banquette de 5 places occupait toute la largeur de la caisse contre la paroi du fourgon; il n'était ainsi pas possible de se rendre dans le fourgon), les deuxième et troisième offraient chacun 24 places assises; le quatrième était occupé par une toilette et un strapontin; soit au total une capacité de 57 places plus un strapontin.

Leur masse s'élevait à 43,5 t à vide et 49 t en charge.

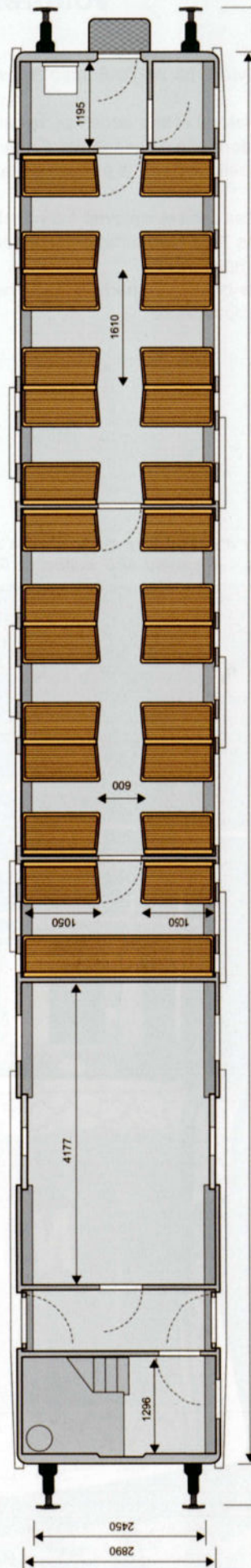
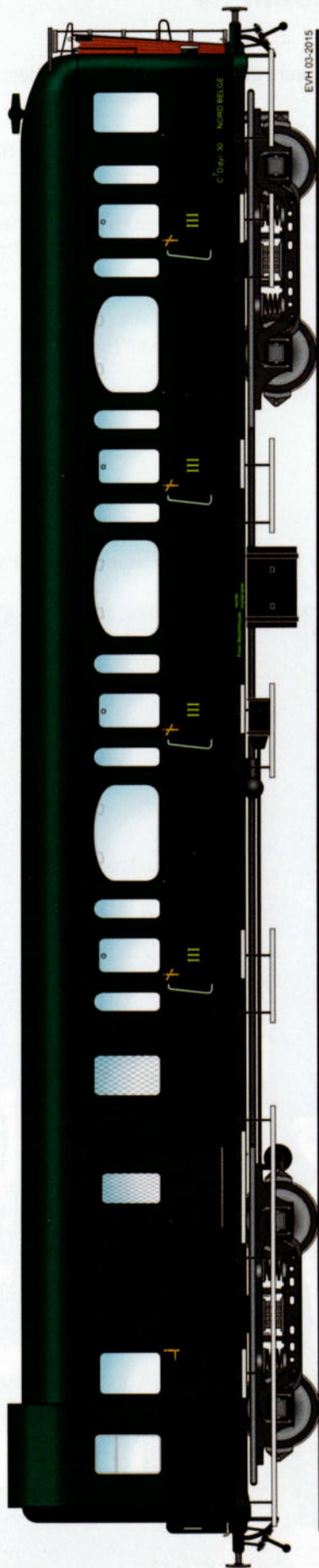
Le *Nord-Belge* leur avait attribué les numéros 27 à 31 et la désignation C<sup>7</sup>Ddyi (C = 3<sup>e</sup> classe, 7 = nombre de compartiments, D = fourgon, d = compartiment fourgon douanable, y = à bogies, i = intercommunication par soufflet).



↑ Dans les années '1930, le train 2715 / 2645 Lille - Baisieux - Tournai aborde la bifurcation de Froyennes. En première position se trouve une C<sup>7</sup>Ddyi et, en seconde position, une C<sup>1</sup>yi. Ces voitures semblent être du Nord-Belge, le Nord n'ayant pas possédé de C<sup>7</sup>Ddyi. Si tel est le cas, nous ignorons ce qu'elles faisaient sur cette relation. Le train est remorqué par la 3.1653 du Nord, ex. P8 "2450 Halle" des Chemins de fer prussiens (construction Schwartzkopff 5314 / 1914), et future 230 C 52 de la SNCF. Collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Vers la fin des années '1930, arrivée en gare de Namur d'un train composé de six voitures métalliques du Nord-Belge. La première voiture accouplée à la locomotive est une mixte fourgon/3<sup>e</sup> classe de la série 27 à 31. Le train est mené par la 444 (Cockerill 3189 / 1931), future 4844 SNCB et 48.024. Elle fut radiée à Liège le 20 janvier 1950. Collection H.G. HESSELINK / PFT.





Nord-Belge voitures C7Ddyi n° 27 à 31

## Voitures AB 1 à 4 - effectif : 4

Les voitures AB furent livrées par *Anglo-Franco-Belge* en 1930.

Elles étaient à couloir latéral et leur accès se faisait par trois plates-formes d'accès dont une à chaque extrémité et une au milieu de la voiture, laquelle séparait la partie A de la partie B.

Le nombre total de places assises s'élevait à 50 dont :

- 18 A : réparties dans trois compartiments, à raison de 6 places par compartiment;
- 32 B : réparties dans quatre compartiments, à raison de 8 places par compartiment.

Les voyageurs disposaient de deux toilettes, une dans chaque classe.

Leur masse s'élevait à 45,5 t à vide et 50 t en charge.

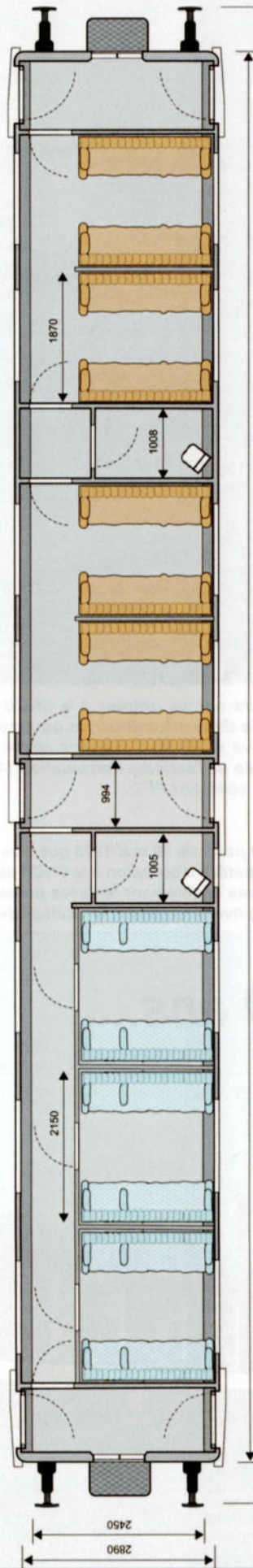
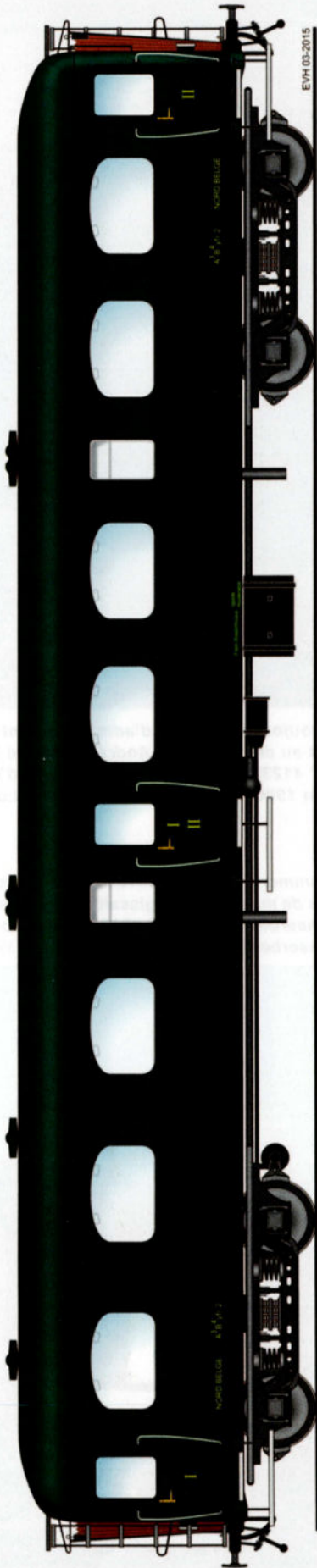
Le *Nord-Belge* leur avait attribué les numéros 1 à 4 et la désignation A<sup>3</sup>B<sup>4</sup>yfi (A = 1<sup>e</sup> classe, B = 2<sup>e</sup> classe, 3 et 4 = nombre de compartiments, y = à bogies, f = avec frein à vis, i = intercommunication par soufflet).

*Avec la collaboration de Michel THIRY.*

**Suite dans notre prochain numéro.**

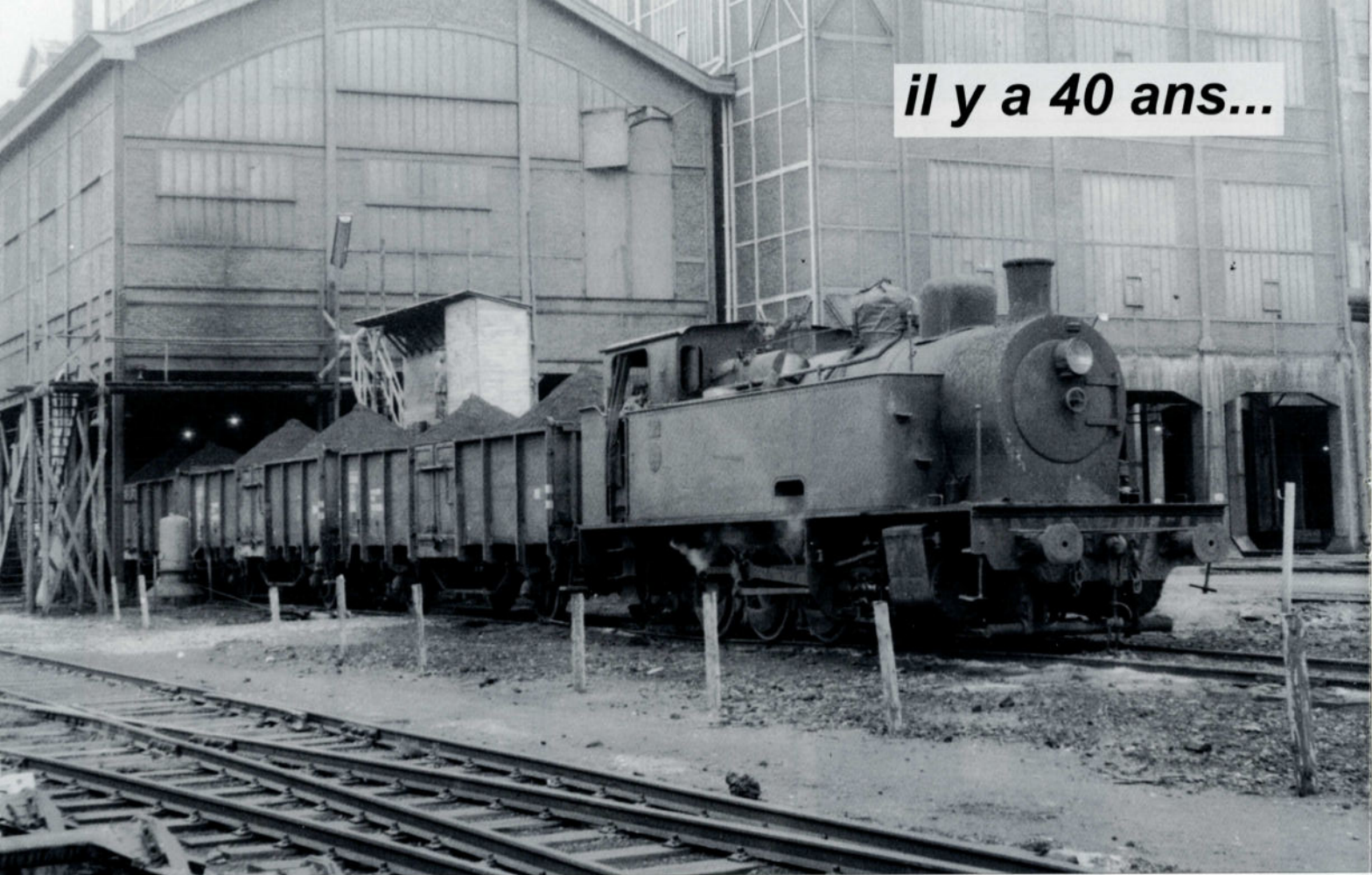
**Aménagement intérieur d'une voiture de 2<sup>e</sup> classe du Nord-Belge de la série 9 à 11. Cette vue nous permet d'apprécier le grand confort de ces voitures.** Document AFB, collection PFT.





Nord-Belge voitures A<sup>3</sup>B<sup>4</sup>fi n° 1 à 4

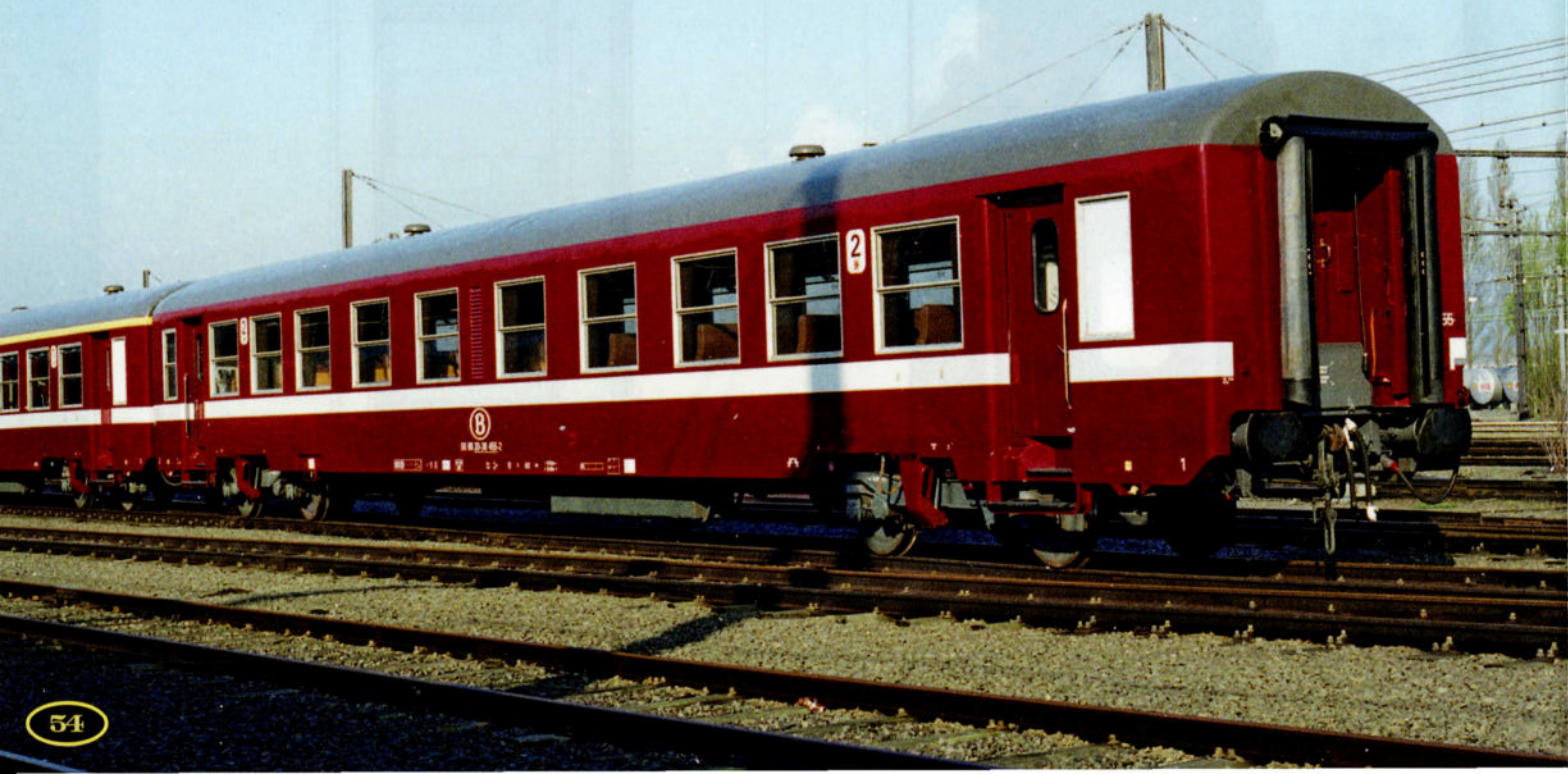
**il y a 40 ans...**



*Si les dernières vapeurs ont été retirées à la SNCB au début de 1967, il fut toujours possible d'admirer durant quelques années des panaches de fumée dans des industries ou gares-frontières. Ce fut le cas au charbonnage André Dumont à Waterschei. Le 18 avril 1975, la locomotive n° VII était toujours active. Livrée par La Meuse (n° 4123), cette machine est aujourd'hui préservée par l'Association des Musée et Tourisme Ferroviaires (AMTF) qui exploite le Train 1900 au Fond-de-Gras (G-D de Luxembourg).  
Photo JL STEVENSON, collection PFT.*

**PHOTO 127-78** *C'est à partir du 29 mai 1995 que furent engagées en service commercial les premières rames de voitures du type K4. Ces voitures ont été achetées d'occasion à la SNCF pour faire face à une pénurie de matériel. Il s'agissait de voitures SNCF USI et DEV. Les 10 premières voitures entièrement révisées par la SNCF sont arrivées à Schaerbeek le 10 avril 1995. Voici la voiture 22.555 de seconde classe, peinte en livrée bordeaux, la couleur de la SNCB de l'époque. Schaerbeek, 20 avril 1995. Jean-Luc VANDERHAEGEN.*

**il y a 20 ans...**



*il y a 20 ans ...*



**PHOTO 127-79** Le 14 avril 1995 fut le dernier jour de circulation des automotrices du type "1950-1953", série 010 à 049. Ce jour-là, seules les 018, 020 et 039 furent une dernière fois engagées en ligne. C'est la 039 qui baissa la dernière son pantographe après avoir assuré le train L8092 Nivelles - Bruxelles-Nord, suivi d'un parcours à vide jusqu'à l'atelier de Schaerbeek. Cette photo montre la 020 lors d'un de ses tout derniers services, à son arrivée au point d'arrêt de Holleken avec le train L 8062 Schaerbeek - Nivelles, accouplée avec la 709, le 21 mars 1995. Jean-Luc VANDERHAEGEN.

**PHOTO 127-80** Du 15 au 19 mai 1995, en perspective de l'homologation des ICE de la DB en Belgique, deux voitures ICE furent testées entre Ath et Silly dans le but de déceler d'éventuelles perturbations aux circuits de voie et aux détecteurs d'essieux, causées par leurs freins électromagnétiques ou à courant de Foucault. Les deux voitures (810.001 et 810.002) étaient accompagnées de trois voitures de la DB (une voiture de mesure jaune et deux voitures d'accompagnement pour le personnel), le tout remorqué par la 218.901. Le 16 mai, la rame, qui était considérée comme insécable, dut être virée au triangle de Jurbise de façon à ce que la locomotive allemande se trouve orientée côté Bruxelles à Ath. Durant toute la durée des essais, la 2732 était accouplée en queue de la rame afin d'assurer la réversibilité. Notre photo montre la rame en gare de Jurbise lors de son virage le 16 mai.  
Photo Christian DOSOGNE, collection PFT.

*il y a 20 ans ...*



## France : Dt Boussu et La Meuse S.A. des Mines de Carvin

La S.A. des Mines de Carvin (situées dans le département du Pas-de-Calais) possédait dans son parc de traction trois locomotives-tenders identiques au type 23 (futur type 53) de l'Etat Belge.

La première fut construite par Boussu en 1905 avec le numéro de construction 174.

La deuxième fut également livrée par Boussu, en 1913, avec le numéro de construction 250.

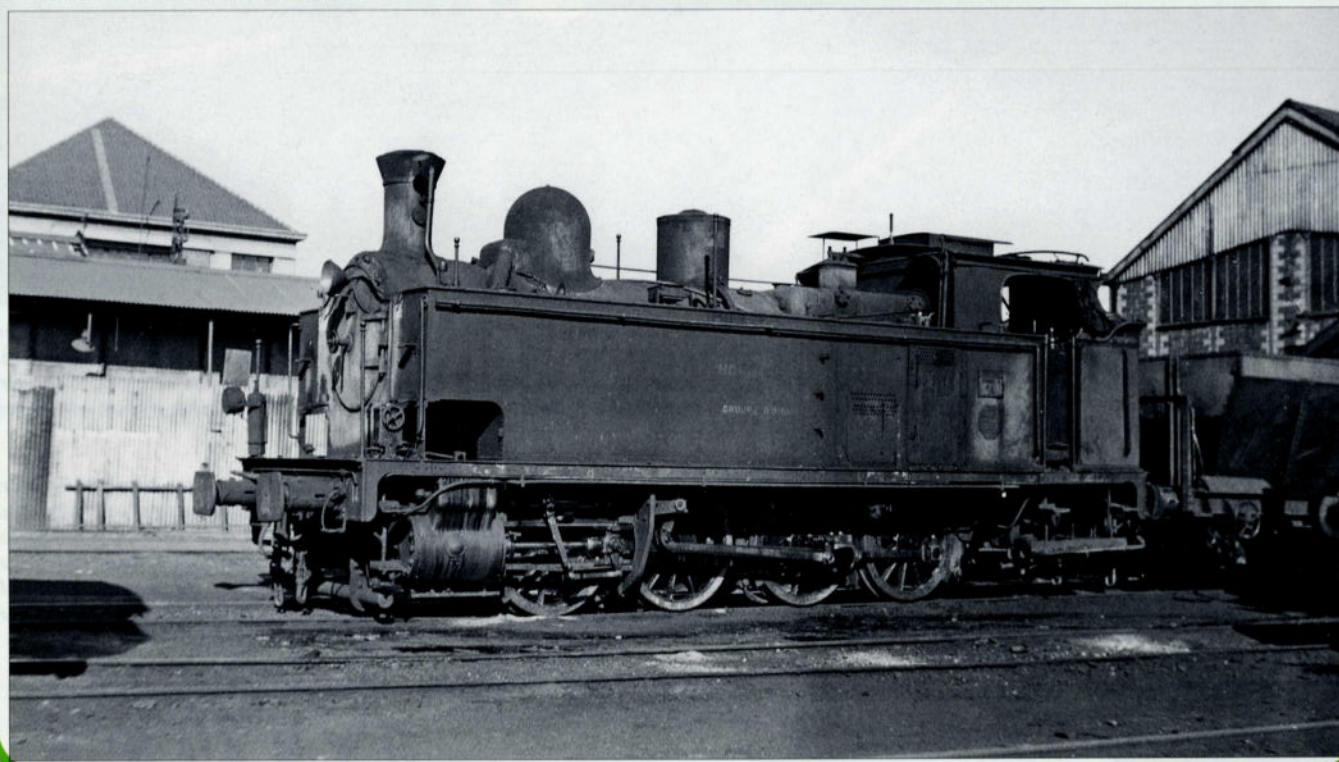
C'est La Meuse qui fournit la troisième machine en 1925, avec le numéro de construction 3209.

Lors de la nationalisation des charbonnages après la Seconde Guerre mondiale, le 17 mai 1946, les mines de Carvin furent incorporées dans le groupe d'Oignies des Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais (HBNPC). Les trois locomotives reçurent respectivement les numéros 16, 14 et 17.

Les mines de Carvin possédaient quatre fosses numérotées 1 à 4. Après la nationalisation, elles furent renumérotées 11 à 14 par les HBNPC. Elles furent respectivement fermées en 1956, 1955, 1955 et 1969.

**La locomotive n° 14 (Boussu 250 / 1913) photographiée à la remise d'Oignies le 12 octobre 1959.**

Photo H-G HESSELINK, collection PFT.



## Italie : Museo ferroviario Piemontese a Savigliano (Torino)

Le Museo ferroviario Piemontese a Savigliano, à Torino, expose sur un coupon de voie un essieu construit par la Compagnie Belge pour la Construction de Matériel de Chemins de Fer à Bruxelles. Cette compagnie était née en 1859 de la fusion des Établissements Charles Évrard à Bruxelles et Parmentiers à La Croyère (qui deviendra plus tard la Société Anonyme Anglo-Franco-Belge des Ateliers de la Croyère, Seneffe et Godarville (AFB)). Photos Alessandro ALBE, 9 septembre 2014.



## Australie : locomotives à trois essieux Saint-Léonard Victorian Railways Class R

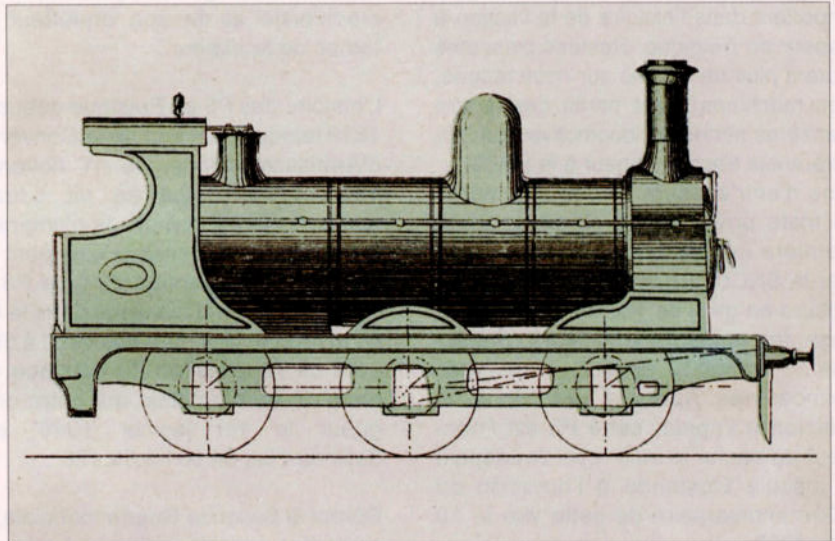
Le 12 septembre 1882, le *Victoria Department of Railway* commanda à *Saint-Léonard* une série de 5 locomotives à trois essieux couplés à écartement large de 1,600 m. Elles furent livrées en 1883 et *Saint-Léonard* les avait classées dans le type NA avec les numéros de construction 630 à 634.

Elles furent mises en service sur le *Victorian Railways* où elles étaient classées dans la Class R avec les numéros 237, 239, 241, 243 et 245.

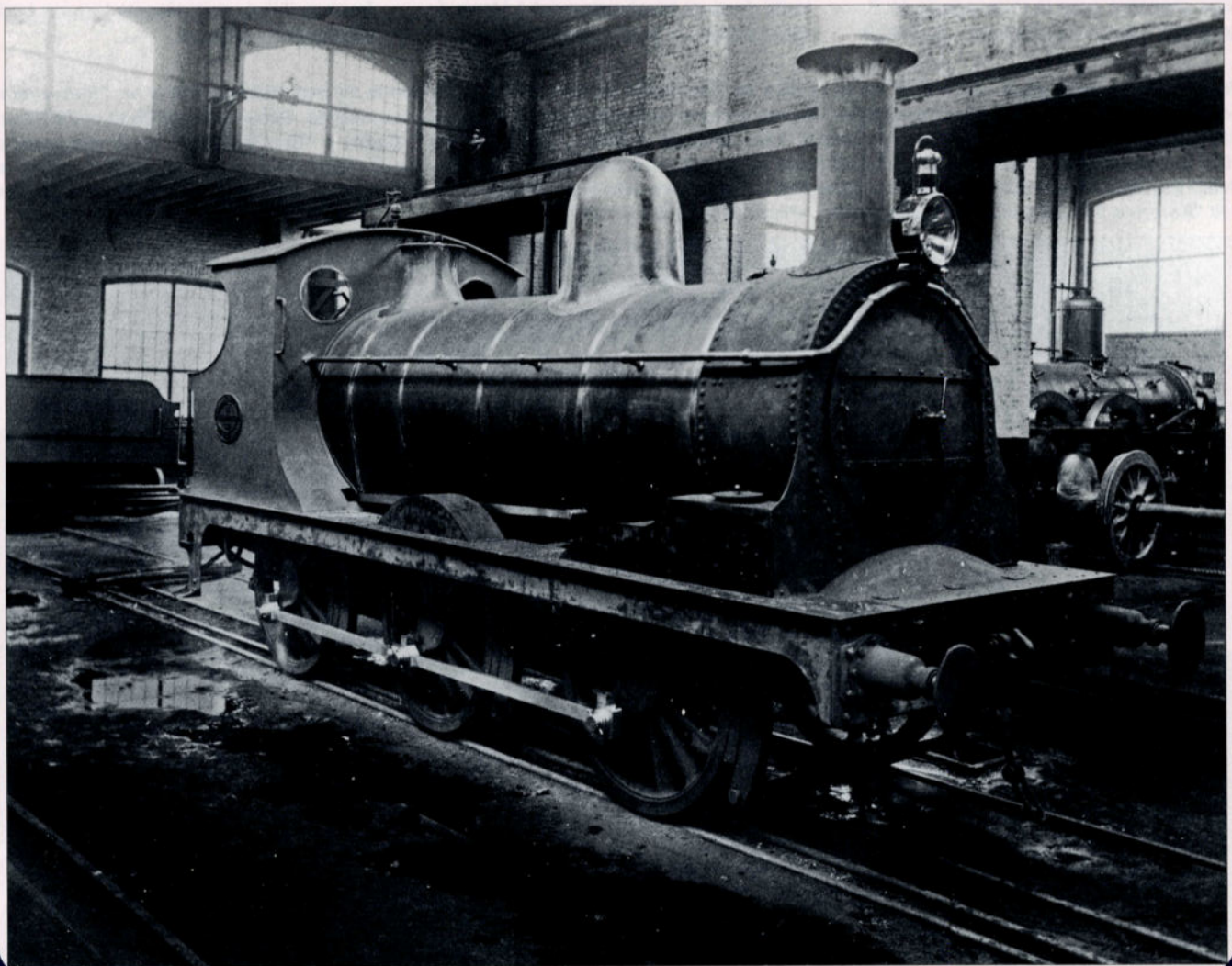
Les dernières machines furent mises hors service en 1920.

### Caractéristiques

Surface de chauffe :	90,00 m <sup>3</sup>
Surface de chauffe du foyer :	7,008 m <sup>2</sup>
Surface totale de chauffe :	97,08 m <sup>2</sup>
Surface de la grille :	1,4 m <sup>2</sup>
Nombre de tubes :	192
Longueur des tubes :	3,205 m
Timbre :	9 kg/cm <sup>2</sup>
Nombre de cylindres :	2
Diamètre des cylindres :	430 mm
Course des cylindres :	610 mm
Masse à vide :	28,0t
Masse totale :	31,5 t
Diamètre des roues :	1,372 m
Longueur totale :	7,280 m
Largeur totale :	2,250 m
Hauteur totale :	4,000 m



Une des cinq locomotives en cours de construction chez Saint-Léonard en 1883. Photo Saint-Léonard, collection PFT.



# LES LOCOMOTIVES DU TYPE 64 MANQUANTES EN 1946

Les locomotives à vapeur du type 64 d'origine prussienne P8 ont joué un rôle important dans l'histoire de la traction à vapeur en Belgique. Restées présentes durant plus de 40 ans sur notre réseau, ces machines firent partie des quatre dernières séries de locomotives qui clôturèrent la traction vapeur à la SNCB.

Une d'entr'elles, la 64.045, eut même le triste privilège d'avoir été la toute dernière locomotive à vapeur utilisée par la SNCB. Jusqu'en avril 1967, elle assura en gare de Tournai le préchauffage des trains de voyageurs et effectua même encore quelques manoeuvres. Après la fin totale de la traction à vapeur, cette P8 eut l'honneur de tracter le train royal de Léopold II jusqu'à Oostende à l'occasion du 700e anniversaire de cette ville le 10 juin 1967.

En 1969, elle fut une dernière fois mise sous pression pour le tournage du feuilleton "De Heren van Zichem". La SNCB

profita de cette occasion pour réaliser un court métrage retraçant la vie d'un machiniste et de son chauffeur "Au temps de la vapeur".

L'histoire des P8 en Belgique débuta en 1919 lorsque, en vertu de la Convention d'Armistice ratifiée le 11 novembre 1918, l'*Etat Belge* se vit octroyer quelque 2205 locomotives d'origine allemande. Parmi celles-ci figuraient 168 machines prussiennes du type P8. En 1925, elles furent classées dans le type 64 et reçurent les numéros 6400 à 6567. Lors de l'application du nouveau système de numérotation qui entra en vigueur le 1er janvier 1946, elles devinrent les 64.001 à 64.168.

Durant la Seconde Guerre mondiale, sur ordre des autorités allemandes, toutes les type 64, à l'exception de la 6408 détruite dans un bombardement à Mons, furent saisies en "prêt" ("Leihlok").

A partir de novembre 1940, elles furent déportées en plusieurs lots successifs vers l'Allemagne (ce fut d'ailleurs également le cas pour les autres séries de locomotives d'origine prussienne ainsi que pour 68 type 53). Elles devaient non seulement être en parfait état de marche mais également pourvues de pièces de rechange (blocs de frein, tubes de niveau d'eau, bagues de tiroir cylindrique, segments de piston). Lors du départ de leur dépôt, elles passèrent toutes par Hasselt où elles étaient contrôlées avant leur envoi en Allemagne.

Incorporées dans l'effectif de la DRB (Deutsche Reichsbahn), elles furent classées dans la série 38 en conservant leur numéro SNCB (par exemple la 6401 devint la 38 6401). Elles furent affectées dans toute l'Allemagne. Les "Leihlok" devaient suppléer au manque d'engins qui se trouvaient soit sur le front de l'Est, soit détruits lors de bombardements aériens.

*Voici une très belle photo de la 6407 de la remise de Merelbeke stationnant à Mechelen le 21 mai 1939 en tête d'un "train-radio". Le départ est proche et sa chaudière est au timbre, comme en témoignent ses soupapes ouvertes. Schwartzkopff livra cette P8 aux Chemins de fer prussiens en 1918; elle portait alors l'immatriculation "Brüssel 2407". Cédée à l'Etat Belge en 1919, elle reçut en 1925 le numéro 6407. Alors qu'elle était affectée au dépôt de Bruxelles-Midi, elle quitta la Belgique le 5 janvier 1942, "prêtée" au Reich qui l'affecta à la Direction de Karlsruhe. Durant la guerre, elle fut capturée par l'Armée Rouge, renumérotée TA 6407 et affectée à la "Kolonna 54". Elle disparut par la suite. Photo H.G. HESSELINK, collection PFT.*



Après l'écroulement du Troisième Reich, un énorme chaos régnait sur le terrain ferroviaire. Cela dura plusieurs mois avant qu'une première organisation pour le rapatriement des machines déportées ne put commencer. Les type 64 ont été éparpillées sur tout le réseau de la DRB, jusqu'en Pologne et même en Russie. Les restitutions eurent lieu pour la plupart de 1945 à 1946 et durèrent jusqu'en 1950. Après cette date, les machines portées manquantes furent considérées comme perdues.

Au total, 20 locomotives étaient encore manquantes en 1946.

Plusieurs d'entre elles ne revirent jamais la Belgique, comme les 6407, 6452, 6468, 6555 et 6557 capturées comme butin de guerre ("Trofea") par les autorités soviétiques en territoire allemand, polonais ou russe. Les 6555 et 6557 furent par la suite reprises dans les effectifs des Chemins de fer polonais (PKP).

Cinq autres revinrent gravement avariées (6416, 6500, 6544, 6559, 6567). Leur réparation fut d'abord différée avant d'être abandonnée lorsque les effectifs du parc de traction furent jugés suffisants grâce à l'apport des nouvelles locomotives (types 26 et 29) et le retour d'Allemagne d'autres machines qui avaient été déportées.

Voici l'histoire de ces 20 P8.

## 6400

Construite en 1917 par *Humboldt* avec le numéro d'usine 1117, cette locomotive fut immatriculée "Mecklenburg 258" aux KPEV (Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung - Administration Royale des Chemins de fer Prussiens).

Au moment de son départ forcé de Belgique le 10 janvier 1941, la 6400 était affectée au dépôt de Mons. Elle se retrouva à la RBD (Reichsbahn Direktion) de Hannover, dans le dépôt de Hameln. Gravement endommagée par fait de guerre, elle entra le 14 septembre 1945 dans le RAW (Reichsausesserungswerk = atelier central) d'Halberstadt dans la future Allemagne de l'Est. Jamais réparée, elle fut transférée et laissée à l'abandon à Salzwedel (ex-Allemagne de l'Est), officiellement mise hors service en 1953 et démolie en 1956.

En principe, si elle était revenue en Belgique, elle aurait été renumérotée 64.008. Ce numéro était resté libre après la disparition de la 6408 détruite à Mons.

## 6404

Construite par *Schwartzkopff* en 1918 sous le numéro 6543, cette P8 fut directement mise en service à la MGD Brüssel



**La 6408 fut gravement endommagée lors d'un bombardement à Mons en mai 1940. La voici en gare de Knokke en septembre 1928.**

Photo Major E.A.S. COTTON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

(MGD = Militär General Direktion), avec l'immatriculation "Brüssel 2404". Renumerotée 6404, elle quitta Kortrijk, son dépôt titulaire, le 22 novembre 1940 vers la RBD de Hannover et affectée au dépôt de Hildesheim.

A la fin de la guerre, elle se trouvait au dépôt de Staszfurt Bhf (RBD Magdeburg) dans la future Allemagne de l'Est, puis dans celui de Salzwedel où elle fut mise hors service en 1953 et démolie en 1956.

## 6405

*Schwartzkopff* livra cette machine en 1912 (numéro d'usine 4802). Elle fut mise en service à la RBD Hannover avec le matricule "Hannover 2405".

Au début de la guerre, elle était affectée à Schaerbeek. Le 10 janvier 1941, elle quitta la Belgique pour s'installer au dépôt d'Hildesheim, dans la RBD Hannover.

Tout comme la 6404, elle se retrouva en Allemagne de l'Est, au dépôt de Staszfurt Bhf (RBD Magdeburg) puis à Salzwedel, où elle fut réformée en 1953 et probablement démolie en 1956.

## 6407

Cette locomotive, construite par *Schwartzkopff* sous le numéro de construction 6546, fut mise en service à la MGD de Brüssel en 1918, avec le matricule "Brüssel 6407".

Elle conserva ce numéro à l'*Etat Belge*, et fit partie des dernières type 64 expédiées en Allemagne. C'est le 5 janvier 1942 qu'elle fut transférée depuis le dépôt de Bruxelles-Midi vers la RBD Karlsruhe. En 1943, elle fut notée au dépôt de Darmstadt.

A la fin de la guerre, elle s'est retrouvée

dans la zone d'occupation russe. Elle fut utilisée pendant la période de 1945 à 1949 par l'Armée Rouge, renumérotée TA 6407 et affectée à la "Kolonna 54" (1). Sa trace est ensuite perdue.

(1) *Au lendemain de la guerre, les autorités soviétiques ont réquisitionné des centaines de locomotives destinées à remorquer des trains entre l'Allemagne de l'Est et l'URSS pour évacuer les marchandises capturées en tant que "réparation de guerre". Il s'agissait d'usines démontées, de voies ferrées, des poteaux et caténaires, installations de gares, matériel roulant, etc., le tout expédié en URSS. Des centaines de locomotives furent affectées dans des "kolonna" bien précises et ne pouvaient pas être utilisées à d'autres services. Chaque "kolonna" avait un trajet bien défini. Les dernières "kolonna" ont circulé en 1954.*

## 6408

La future 6408 fait partie des dix premières P8 construites en 1906. Livrée par *Schwartzkopff* (numéro de construction 3942) en 1907, les KPEV l'immatriculèrent "Erfurt 2407".

Cette P 8 fut la seule à ne pas avoir été saisie par l'occupant. La raison était qu'elle fut gravement endommagée en mai 1940 pendant un bombardement à Mons. Irrécupérable, elle fut dépecée en 1942. Le numéro devenu libre (64.008) était prévu pour renuméroter la 6400 en 1946. Mais comme déjà mentionné, la 6400 ne revint pas au pays et le numéro 64.008 resta inutilisé jusqu'à la fin de la traction vapeur.



Les 6416 et 6500 revenues en très mauvais état furent démolies en 1950. Cette photo, prise à l'Atelier Central de Salzinnes le 28 juin 1950, montre une des deux machines. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

## 6416

C'est en 1918 que *Schwartzkopff* construisit cette P8 sous le numéro d'usine 6555. Elle fut livrée à la MGD Brüssel où elle reçut l'immatriculation "Brüssel 2416".

Au moment de son départ vers l'Allemagne le 24 décembre 1941, elle était titulaire du dépôt de Merelbeke. Elle fut dirigée vers la RBD Hannover.

Alors qu'elle était affectée à Celle, la 6416 fut lourdement endommagée et resta longtemps dans ce dépôt, abandonnée sans réparation. Le 19 juin 1950, elle fut finalement renvoyée au pays vers Tamines, chargée sur un wagon plat et accompagnée du tender 22.114.

Après inspection, la SNCB décida de la réformer par le procès-verbal n° 202 du 19 juillet 1950. Sa démolition intervint peu après, dans le courant de 1950.

## 6426

En 1912, les KPEV prirent réception de la P8 "Cöln 2426", future 6426 de l'*Etat Belge*, construite par *Humboldt* avec le numéro d'usine 833.

Le 11 janvier 1941, elle quitta le dépôt de Kortrijk en direction du dépôt de Hildesheim de la RBD Hannover. A la fin de la

guerre, cette locomotive se trouvait au dépôt de Staszfurt dépendant de la RBD Magdeburg (dans la future Allemagne de l'Est). En juin 1950, elle était abandonnée sans utilisation. Durant l'année 1953, elle fut transférée vers le dépôt DR de Salzwedel et y fut démolie en 1956.

## 6448

Cette locomotive, future 6448 de l'*Etat Belge*, fut livrée par *Borsig* (numéro de construction 8118) en 1911. Elle reçut le matricule "Elberfeld 2448".

Alors qu'elle était affectée à Berchem, elle fut réquisitionnée par l'occupant et envoyée le 24 novembre 1940 vers la RBD Köln. Elle n'alla pas bien loin puisqu'elle fut attribuée au dépôt d'Aachen West. A la fin de la guerre, les type 64 étaient éparpillées sur tout le réseau allemand. Quelques machines se trouvaient même en Pologne. Cela fut le cas pour la 6448 qui fut reprise dans les effectifs des PKP (Chemins de fer polonais) avec le numéro Ok1-20. Elle fut réformée le 29 août 1971 au dépôt de Jarorzyna Sl.

## 6452

Juste avant la fin de la Première Guerre, *Schwartzkopff* livra la P8 "Münster 2452"

(numéro de constructeur 6435 de 1918). Renommée 6452 par l'*Etat Belge*, elle fut avec la 6548 une des deux dernières P8 à quitter la Belgique, transférées le 30 janvier 1942 vers la RBD de Hamburg. Cette machine appartenait au dépôt de Bruxelles-Midi. Durant l'année 1944, elle se trouvait au dépôt de Cuxhaven (au nord de l'Allemagne). Pendant l'agitation des derniers mois de guerre, elle fut déportée vers l'est par les troupes russes. De 1945 à 1949, elle fut utilisée par l'Armée Rouge et tracta des trains pour le compte de l'occupant russe. Après 1949, elle était affectée à Lwow Zentral et renumérotée TK 6452.

## 6460

Cette P8, construite en 1917 par *Henschel* (numéro d'usine 14338), fut immatriculée "Hannover 2460". A l'*Etat Belge*, elle reçut le numéro 6460 en 1925.

C'est le 13 décembre 1940 qu'elle quitta le dépôt d'Haine-Saint-Pierre pour son séjour forcé en Allemagne. Elle y fut affectée au dépôt de Hagen Gbf dépendant de la RBD Wuppertal. Par la suite, elle fut mutée à plusieurs reprises : Stol en 1942, Lutherstadt Wittenberg (plus tard Karl-Marx-Stadt) le 14 septembre 1945 et Hal-densleben Bhf en janvier 1946. Restée dans la nouvelle Allemagne de l'Est, elle

assura encore des services jusqu'en 1953, après quoi elle fut abandonnée à Hagenow Land et démolie en 1956.

## 6468

Construite par *Humboldt* sous le numéro 1242, cette P8 fut mise en service en 1917 avec le matricule "Essen 2460".

Cédée en 1919 à l'*Etat Belge*, elle reçut le numéro 6468 en 1925.

Elle quitta la remise de Merelbeke le 18 décembre 1940 à destination de la RBD Hannover qui l'affecta au dépôt de Hildesheim, puis à Celle (octobre 1944). En 1945, elle se trouvait dans la future Allemagne de l'Est, d'abord à Mochbern, ensuite à Eberswalde Bhf. Récupérée par l'Armée Rouge, elle fut utilisée avec le numéro TK 6468. Abandonnée en 1949, elle fut mise hors service en 1953, puis démolie.

## 6491

La future 6491 de l'*Etat Belge* avait été construite par *Schwartzkopff* en 1916 (numéro de construction 5555) et mise en service aux KPEV avec le matricule "Elberfeld 2491".

Au début de la Seconde Guerre, la 6491 était affectée à Brugge. Cette P8 fut transférée en Allemagne le 11 décembre 1940 vers la RBD Hannover. Plus tard, elle fut affectée au dépôt de Koblenz-Mosel. Vers la fin du conflit en 1945, elle retrouva à Strasfurt (dans la future RDA) trois de ses soeurs : les 6404, 6405 et 6426. Elle y resta jusqu'à la fin



*Au lendemain de la guerre, la 6468 se trouvait sur le territoire de la future Allemagne de l'Est. C'est la raison pour laquelle elle ne revint pas en Belgique. Cette photo la montre en gare de Blankenberge en 1926. Le graphisme des chiffres peints sur sa boîte à fumée était celui appliqué par la remise de Bruxelles-Midi.*

*Photo Major E.A.S. COTTON, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.*

du mois de juin 1950, puis fut dirigée vers Salzwedel. Comme les trois autres, elle y fut mise hors service en 1953 et démolie en 1956.

## 6500

En 1918, *Schwartzkopff* livra aux KPEV la machine "Frankfurt 2500" (numéro de construction 6591).

En 1925, elle reçut le numéro *Etat Belge* 6500.

Elle fut déportée de Bruxelles-Midi le 30 décembre 1941, avec comme destina-

tion la RBD Hannover. La guerre terminée, elle dut attendre le 19 juin 1950 pour quitter la ville de Celle en Allemagne de l'Ouest et revenir en Belgique. Le tender accouplé à la machine était à ce moment le 20.315. La locomotive et son tender étaient à moitié démontés et chargés sur wagons plats. Numérotée sur papier 64.100 depuis 1946, la 6500 arriva entre le 19 juin et le 19 juillet 1950 au dépôt de Taminés. Vu son état, elle fut réformée par le procès-verbal 203 du 19 juillet 1950 et ferraillée le 10 août 1950.

*La 6468 photographiée devant la remise de Bruxelles-Midi le 25 mai 1939. Elle fut mutée peu après à Merelbeke et quitta la Belgique le 18 décembre 1940 pour ne jamais revenir. Photo J. QUANJER, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.*





La 6542 fut la toute dernière P8 ex. SNCB ayant circulé. Retrouvée en Pologne après la guerre, elle incorpora les effectifs des Chemins de fer polonais (PKP) avec le numéro Ok1-51, et circula jusqu'au 18 novembre 1976 au dépôt de Malbork. Cette photo la montre en gare de Bruxelles-Midi le 11 août 1933 en tête du direct 3011 pour Knokke. Le graphisme de son numéro permet de dire qu'elle était affectée à la remise de Bruxelles-Midi à cette époque. Photo J. QUANJER, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

Revoici l'ex. 6542, cette fois en Pologne, avec le numéro Ok1-51 des PKP, photographiée au dépôt de Malbork en septembre 1976, soit quelques jours avant la fin de sa carrière. Radiée le 18 novembre 1976, elle fut la toute dernière P8 (SNCB) active. Photo A. SWICKY, collection André DAGANT / PFT.

## 6542

En 1914, *Henschel* fournit aux KPEV la P8 "Münster 2414" (numéro de construction 12667), future 6542 *Etat Belge*.

Le 2 octobre 1940, elle partit de Luttre pour retourner vers sa RBD d'origine : Münster, où elle fut affectée au dépôt de Gronau. En août 1942, elle se trouvait au dépôt de Stolp situé dans la RBD Stettin. Ensuite, durant l'année 1944, elle rejoignit la 6452 au dépôt de Cuxhaven (au nord de l'Allemagne).

Dans les derniers mois de guerre, la 6542 se perdit en Pologne où elle intégra le parc de traction des PKP avec l'immatriculation Ok1-51. Grâce à cela, elle fut la toute dernière P8 ex. SNCB à avoir circulé, puisqu'elle fut réformée au dépôt de Malbork (au sud de Gdansk) le 18 novembre 1976.

## 6544

Construite par *Schwartzkopff* (n° 4236) et immatriculée KPEV "Cöln 2414", cette P8 reçut le numéro *Etat-Belge* 6544.

Elle fut transférée depuis le dépôt de Schaerbeek vers la RBD Essen le 29 janvier 1941, et affectée à Dortmund Hbf.

Pendant la guerre, elle fut gravement endommagée.





**La 6544 fut gravement endommagée en Allemagne. Elle fut démolie après son retour en Belgique. Le 7 août 1933, elle s'apprête à quitter la gare de Charleroi-Ouest avec l'omnibus 699 à destination d'Ottignies. A ce moment, elle était affectée à la remise d'Ottignies.** Photo : J. QUANJER, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.

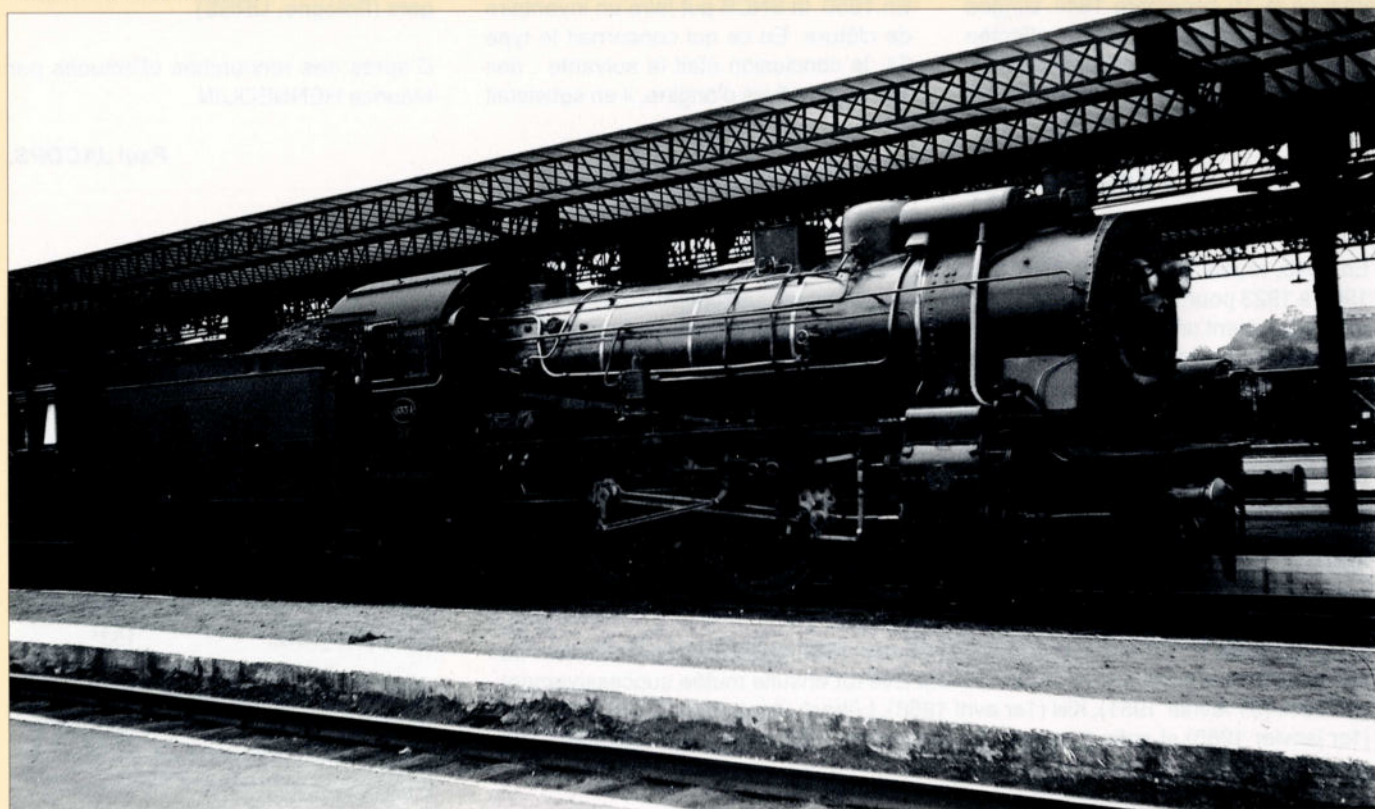
Renvoyée en Belgique le 5 mars 1947, elle fut dirigée vers la remise de Liège. Comme sa réparation fut jugée inutile, elle fut démolie le 25 juin 1948.

## 6554

*Henschel* construisit la future 6554 avec le numéro d'usine 13867 en 1916. Elle fut mise en service avec le matricule "Han-nover 2454".

Elle fut une des dernières P8 à quitter la Belgique, le 10 janvier 1942, au départ du dépôt de Berchem et fut attribuée à la RBD Münster.

**La 6554 (dépôt Ottignies) en gare d'Ottignies en juillet 1935. Gravement avariée, cette P8 sera démolie en 1946 à Münster.** Photo H.-G. HESSELINK, collection PFT.



A la fin de la guerre, la 6554 était garée gravement endommagée au dépôt d'Os-nabrück Gbf. Vu son état, et avec l'ac-cord de la SNCB, elle fut démolie à Münster en 1946.

## 6555

C'est en 1916 qu'*Humboldt* construisit la locomotive "Cöln 2454" (numéro d'usine 1195), future 6555 de l'*Etat Belge*.

Le 20 janvier 1941, elle fut transférée depuis le dépôt de Landen vers la RBD Münster. En août 1942, elle était affectée à Stolp dans la RDB Stettin.

En 1945, elle se trouvait en Pologne. D'abord utilisée par l'Armée Rouge sous le numéro TK 6555 à Deblin, elle fut par la suite prise dans l'effectif des PKP, numérotée Ok1-52. Elle termina sa carrière au dépôt de Jarocin où elle fut radiée le 22 juin 1976.

## 6557

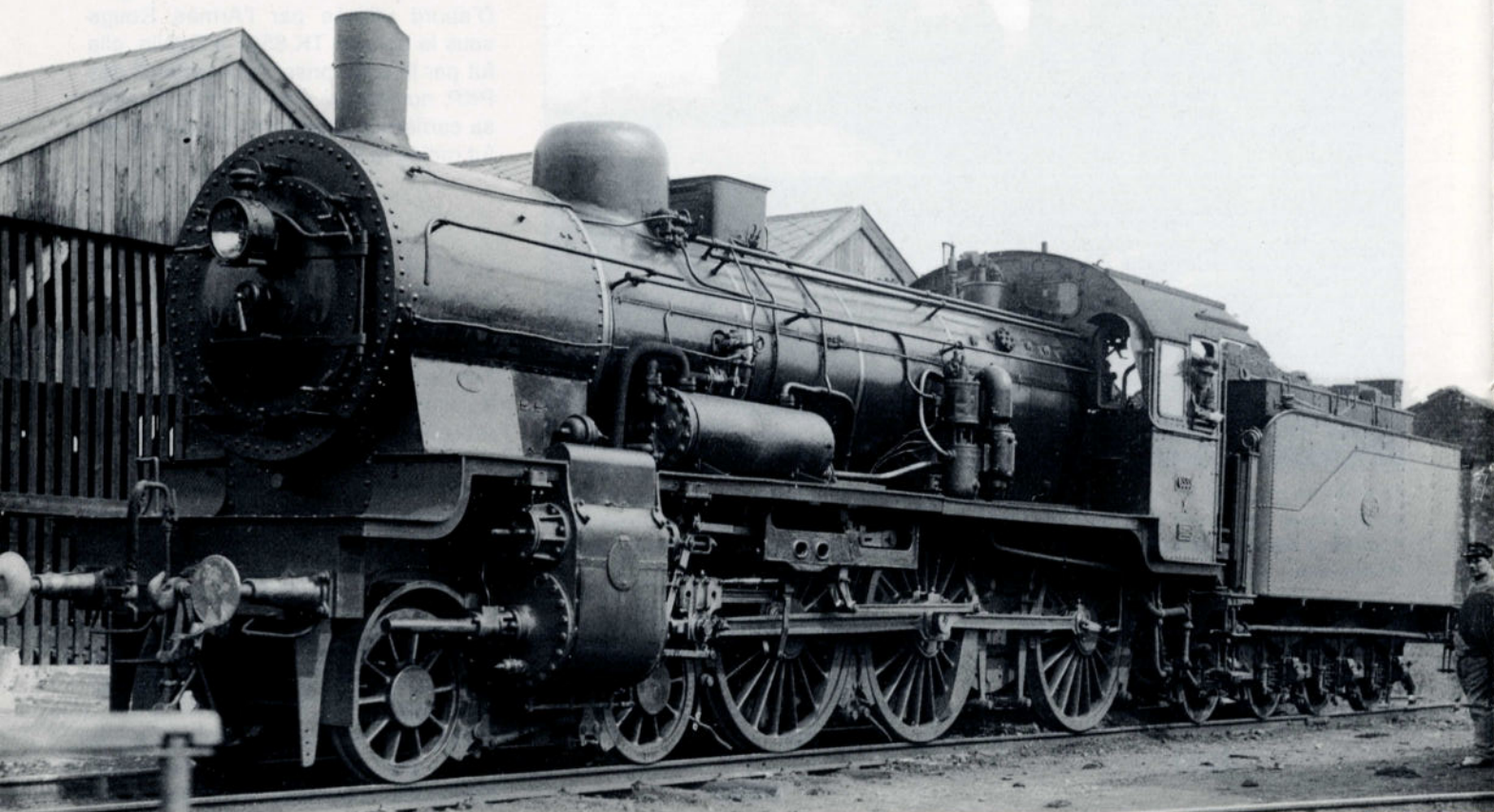
La future 6557 de l'*Etat Belge* fut livrée aux KPEV (matricule "Münster 2462") par *Henschel* en 1918 (numéro de construc-tion 15737). Le 3 janvier 1942, elle fut transférée du dépôt de Bertrix vers la RBD Karlsruhe. En 1945, la 6557 se trouvait en Pologne, fut d'abord utilisée par l'Armée Rouge sous le numéro TA 6557 et affectée à la "kolonna 54". Par la suite, elle entra dans le parc de traction des PKP numérotée Ok1-169.

## 6559

*Schwartzkopff* livra en 1918 aux KPEV la P8 "Altona 2463" (numéro de construc-tion 6460).

Au moment de sa déportation vers le Reich, elle était affectée à Merelbeke. Elle quitta son dépôt le 30 décembre 1941 à destination de la RBD Hannover. Son départ fut toutefois retardé puisqu'elle fut remarquée le 29 janvier 1942 au dépôt de Berchem.

Suivant des documents connus, elle fut gravement endommagée durant la guerre et fut démolie après son retour en Belgique le 8 décembre 1946.



**La 6559 subit de gros dommages durant la guerre. Elle fut rapidement démolie après son retour en Belgique le 8 décembre 1946. Ce document la montre à la remise de Liège en 1930. Auteur inconnu, collection Maurice HENNEQUIN / PFT.**

## 6567

La P8 "Essen 2499" fut construite par Henschel en 1918 (n° 15712). En 1925, l'Etat Belge lui attribua le numéro 6567. Elle partit de Bertrix à destination de l'Allemagne le 15 décembre 1940. Dirigée vers la RBD Hannover, elle fut affectée au dépôt de Celle. En décembre 1942, elle fut notée au dépôt de Koblenz Mosel.

Elle revint en Belgique au dépôt de Liège, gravement endommagée. Elle y fut démolie le 13 avril 1947.

### Clôture des inventaires

En 1950, la SNCB put faire un inventaire de clôture. En ce qui concernait le type 64, la conclusion était la suivante : des 167 locomotives d'origine, il en subsistait

147 (ce chiffre ne comprenant pas la 6568 / 64.168 rendue à la DB en 1950). Les vingt autres 64 que nous avons traitées plus haut étaient démolies suite aux dégâts encourus durant la guerre, ou étaient en service sur des réseaux étrangers (Pologne, URSS).

D'après des recherches effectuées par Maurice HENNEQUIN.

**Paul JACOBS.**

## La 6568 / 64.168 : un cas particulier

En 1945, toutes les P8 de la DRG (au total 3438 locomotives furent construites de 1906 à 1923 pour les KPEV) se trouvaient éparpillées non seulement en Allemagne, mais également un peu partout en Europe. Tout le réseau de la DRG se trouvait dans le chaos et un désarroi total.

A la libération de la Belgique, une P8 de la DRG - la 38 3204 (ex. KPEV "Elberfeld 2584"), construite par Linke-Hofman en 1921 avec le numéro de construction 2281) - fut abandonnée à Schaerbeek et ne put être emmenée lors de la retraite des troupes allemandes.

Cette locomotive fut alors intégrée le 7 octobre 1944 dans le parc de la SNCB et affectée au dépôt de Bruxelles-Midi. Elle fut numérotée à la suite des autres, avec le numéro 6568, puis 64.168 à partir de 1946. Elle fut mutée le 1er janvier 1946 à Berchem.

En 1950, cette P8 fut restituée à la DB le 15 mai 1950 et affectée le lendemain au dépôt de Bochum-Dalhausen (RBD Essen). Elle fut ensuite mutée successivement à Lübeck (31 février 1951), Kiel (1er avril 1958), Lübeck (1er janvier 1963), Mühldorf (1er janvier 1965) et enfin à Huzum (21 septembre 1965) où elle fut réformée le 20 juin 1966.

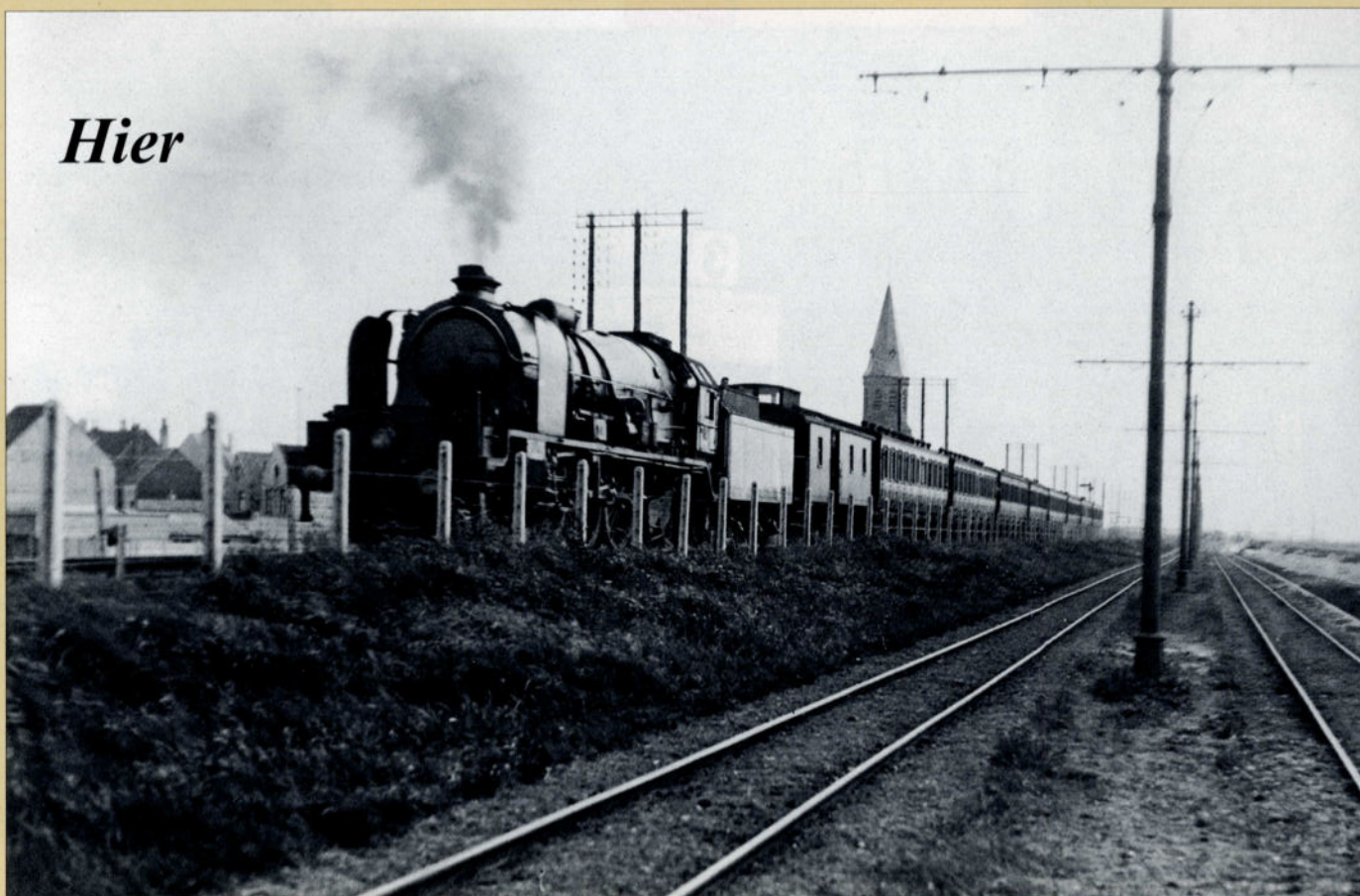
Le tableau ci-contre donne par année le nombre de P8 revenues en Belgique.

Année	Nombre
1945	48
1946	85
1947	1
1950	19
<b>Total</b>	<b>153*</b>

\* dont 148 locomotives en ordre de marche et cinq fortement endommagées (6416, 6500, 6544, 6559 et la 6567) qui ne furent pas réparées.

## ZEEBRUGGE

*Hier*



La ligne Blankenberghe - Heyst-sur-Mer fut mise en service le 22 juillet 1868 par la "Compagnie du Chemin de Fer de Bruges à Blankenberghe". En 1870, cette ligne fut rachetée par la "Compagnie des Chemins de Fer des Bassins Houillers", société elle-même reprise par l'Etat Belge en 1880. A l'origine, la section Zee-Brugge - Heyst longeait la "Route Royale". Cette section fut remplacée le 15 décembre 1951 par un nouveau tracé établi plus à l'intérieur des terres (ce tracé fut à son tour supprimé le 21 mai 1983 pour permettre l'agrandissement du port de Zeebrugge au profit de la ligne 51B Y Dudzele - Duinbergen). L'assiette d'origine est aujourd'hui occupée par la "Route Royale" élargie à quatre bandes de circulation. Ces deux photos ont été réalisées à la sortie de Zeebrugge, à hauteur de la minque du port. Celle du haut, prise vers la fin des années '1920, montre un train Bruxelles - Knokke remorqué par une locomotive du type 10. En bas, le même site aujourd'hui, quoique photographié plus près de l'église vu que l'emplacement exact a été remplacé par le bassin menant vers la nouvelle écluse du port. Le seul point de repère est l'église de Zeebrugge. A droite, on voit la ligne industrielle 202 longeant la minque et se dirigeant vers le Zweedse Kaai ("quai suédois"). L'ancien tracé de la ligne Zeebrugge - Heist est occupé par les deux bandes de circulation de la Route Royale vers Knokke. La ligne du tram est enclavée au milieu. Photo H.-G. HESSELINK, collection PFT - Simon DERIDDER.

*Aujourd'hui*

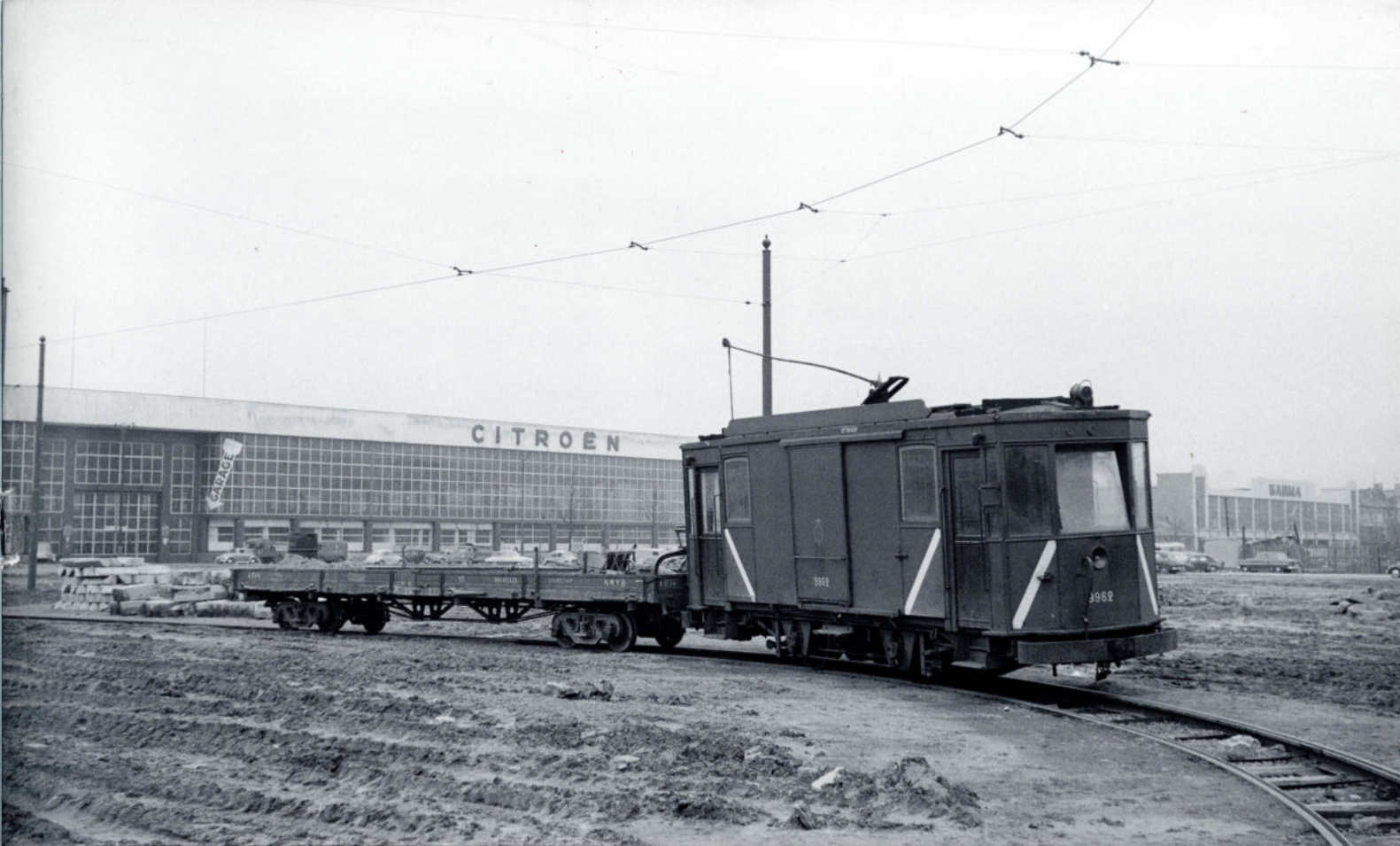




*MIVA Antwerpen (Bolivarplaats - Zuidstation). Le 17 mars 1964, un convoi composé de la motrice 4439 et de la remorque 1618 circule sur la ligne 3 et va emprunter la boucle pour retourner vers Merksem. Après le 22 juin 1965, le terminus de la ligne 3 aboutira à la Lambermontplaats, 360 m derrière le tram. Aujourd'hui la ligne 4 utilise ces voies pour continuer vers Hoboken et Silsburg.*

*Le 17 mars 1964, la motrice 5478 (ligne 1 Zuidstation - Noorderplaats) circule devant l'imposante gare du Sud (Zuidstation) située Bolivarplaats. En date du 14 juin 1965, le bus prit le relais et la gare fut démolie dans les semaines qui suivirent. Les trams faisaient la boucle car le terminus se trouvait dans l'Amerikalei (ligne 1) et dans la Emiel Banningstraat (ligne 3). A cet endroit se trouve aujourd'hui le bâtiment du nouveau Palais de Justice devant lequel passent les lignes de trams 4 (Hoboken - Silsburg) et 12 (Bolivarplaats - Sportpaleis). Photos BASTAENS, collection Alain JANMART.*





**PHOTO 127-81 NB** SNCV - En mars 1958, la motrice 9962 stationne en tête d'un train de travaux à la boucle de la place de l'Yser. A l'arrière-plan se trouvait la gare de Bruxelles-Allée Verte, entièrement rasée. Cette motrice faisait partie d'une série de 17 motrices numérotées 9950 à 9966 produites en 1909 par la Franco-Belge (9950-9954), en 1923 par La Métallurgique (9955), en 1923 par Godarville (9956 à 9964) et en 1911 par la Franco-Belge (9965-9966). Les derniers fourgons de ce type ont circulé à la Côte jusqu'en 1965. Le 9965 est préservé et en ordre de marche. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.

**PHOTO 127-82 NB** Nous sommes toujours place de l'Yser, mais cette fois en août 1952, à proximité de la gare de Bruxelles-Allée Verte. La motrice 10330 circule sur la ligne M qui relie la gare de Bruxelles-Nord à Moortebeek via Scheut. Elle faisait partie de la série prototype des type N n° 10330 à 10339, construites par les ateliers de Cureghem de 1943 à 1949. Photo Bruno DEDONCKER, collection PFT.



