

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

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

n° 118 2003-1



L'Assemblée Générale du 17 janvier 2003

Avant d'ouvrir l'A.G., le Président remercie Didier Moreau et Claude Carpet pour leur intervention sur le nouvel appareil d'aspiration d'air dans le local bar et Claude Carpet pour la fabrication et l'installation de la porte blindée d'entrée.

Il remercie notre ami André Delsemme pour ses organisations réussies de voyages ferroviaires et André Neles pour sa collaboration en tant que responsable de la bibliothèque. Comme André Neles ne souhaitait pas prolonger plus avant sa fonction de bibliothécaire, le Comité s'est vu contraint de désigner, lors de sa réunion du 13 décembre dernier, un autre responsable en la personne de Claude Carpet qui a accepté la charge.

Les progrès de l'informatique permettent une nouvelle forme de gestion de la bibliothèque. Le règlement de celle-ci a été revu en fonction de la nouvelle donne. Il est publié dans son intégralité, ci-après, aux valves du club et sur son site Internet.

Le Président remercie également les membres du réseau H0 à décor US pour leur assiduité et pour l'application au travail de réalisation et de raccordement des modules.

L'Assemblée Générale

Le Président, Jean-Claude Botspoel, ouvre l'Assemblée Générale annuelle du R.M.M.

Rapport du Trésorier pour 2002

Le Trésorier, Didier Delfosse, présente les comptes relatifs à l'exercice écoulé et compare le budget prévu avec les dépenses et les recettes.

Rapport des Commissaires aux Comptes

Michael Bouche, Commissaire aux Comptes, fait lecture du rapport d'investigation des pièces comptables félicite le Trésorier pour sa rigueur et prie les membres de l'Assemblée de donner décharge au Comité pour l'exercice 2002. Etienne Dehasse, absent avait transmis son rapport par courriel. L'A.G. marque son accord sur les comptes et décharge le Comité de ses responsabilités pour 2002.

Budget 2003

Le Trésorier communique le budget 2003 élaboré lors de la réunion de Comité du 10 janvier dernier.

Renouvellement d'une partie du Comité

Le Secrétaire, Daniel Braibant, annonce le renouvellement cyclique des membres du Comité. Sont démissionnaires : Daniel Braibant, Claude Carpet, Didier Delfosse, Jean-Pierre Lobet qui terminent leur mandat 2001-2002. Comme aucune candidature nouvelle n'a été présentée et que les intéressés acceptent un nouveau mandat de deux ans (2003-2004), l'A.G. vote la reconduction.

Les Commissaires aux Comptes

Etienne Dehasse ne souhaitant pas continuer son mandat, notre ami Claude Riguelle accepte d'achever le terme 2002-2003. En remplacement de Michael Bouche qui termine son mandat, Jules Falque accepte celui de 2003-2004.

Clôture

Comme il n'y a pas d'autre point à l'ordre du jour, le Président clôture l'Assemblée Générale et ouvre la réunion mensuelle.

La réunion mensuelle

Achat groupé

Le Secrétaire propose aux membres l'achat groupé du deuxième tome de "Histoire de la Signalisation en Belgique" (édition PFT). Prise des inscriptions.

Bar

Le Président remercie Liliane Braibant pour avoir géré avec dévouement, abnégation et grande efficacité le bar pendant de très nombreuses années. Comme elle a souhaité interrompre son "mandat" bénévole, notre ami Didier Moreau s'est proposé pour la remplacer au titre de "gestionnaire du bar". Le Comité a accepté la candidature et installé Didier dans ses nouvelles fonctions.

Bibliothèque

Le nouveau responsable, Claude Carpet, remercie André Neles pour son travail de classement des ouvrages.

Comme le Comité a demandé au nouveau responsable de gérer efficacement cet important patrimoine et de mettre fin aux disparitions de livres, il a décidé de gérer la bibliothèque comme une entreprise.

Un programme de gestion

Un programme de gestion de celle-ci a été réalisé en collaboration avec Didier Delfosse sur base d'Access 2000. Il pourra être manipulé par des adjoints novices en informatique. L'ensemble des ouvrages, livres, brochures, revues, cassettes vidéos a été répertorié et encodé dans deux bases de données distinctes : les ouvrages et les revues.

Les ouvrages

Sont repris sous le vocable "OUVRAGE" les oeuvres sur support écrit ou magnétique pouvant faire l'objet d'un prêt (réservé au membre en ordre de cotisation)

suivant les modalités décrites dans le Règlement ci-après.

Les revues

Sont repris sous le vocable "REVUE" les oeuvres sur support écrit qui entrent dans la bibliothèque pendant l'année en cours et/ou l'année précédente. Les revues ne peuvent être emportées hors du local et sont consultables lors des réunions suivant les modalités décrites dans le Règlement ci-après.

Le budget

L'achat des ouvrages, l'abonnement aux diverses revues auxquelles s'ajoutent leurs reliures forment le budget annuel de la bibliothèque +/- 750,00 € par an.

Classement

Une liste récapitulative triée par thème (sujet traité dans l'ouvrage avec classement alphabétique par titres dans chaque rubrique) permet au membre intéressé de fixer aisément son choix et surtout de l'informer du contenu exact de la bibliothèque et de sa disponibilité.

Suggestions

Les membres sont invités à émettre toutes suggestions

concernant l'achat d'un livre particulier pour la bibliothèque.

Les ouvrages manquants

Certains ouvrages ont "disparu" ce qui empêche de réaliser la reliure de l'année, mobilisant les autres numéros et les rendant "NON disponibles" à la consultation ou au prêt. Il s'agit de :

- Märklin Insider n°4 (2001).
- Journal du Chemin de Fer n°121 (mai-juin 2001, septembre-octobre 1998, novembre-décembre 1998).
- Model Railroader n°8 (1998), n°4 (1999).
- En Lignes n°49 (mars 2002), n°50 (juin 2002), n°51 (septembre 2002).
- Locorevue n°652 (11-2001).
- Rail Miniature Flash n°449 (octobre 2002).
- Train Miniature Magazine n°15 (janv-févr. 2002).
- Voie Libre n°18 (janv. 2002), n°21 (octobre 2002).
- Eisenbahn Magazin n°10 (1999), n°5 et n°6 (2000).

Merci à tous de regarder dans votre bibliothèque et dans vos "frouffes" afin de rendre l'un ou l'autre de ces ouvrages et débloquent la situation.

Le règlement de la bibliothèque

Ce règlement est établi dans le seul but de faire profiter tous nos membres, en ordre de cotisation, du service de la bibliothèque et de conserver, en bon état, cet important patrimoine issu, au fil des années, de leurs cotisations et de divers dons et legs.

Le présent règlement a été approuvé, le 10 janvier 2003, en réunion de Comité. Il annule les précédents et figure au verso de tous les documents délivrés par la bibliothèque. Il est affiché au local, publié sur le site Internet et dans Ferro Flash Namur n°118 (2003-1).

Tout membre reconnaît avoir pris connaissance du présent règlement conforme aux Statuts et s'oblige à le respecter.

Terminologie

La dénomination générale "**OUVRAGE**" reprend, globalement et de manière non limitative, les termes: livre, revue, brochure, plaquette, illustré, reliure et tout mot désignant une oeuvre, imprimée sur papier ou tout autre support issu de la technologie, contenue ou faisant partie du patrimoine de la bibliothèque du R.M.M.

La dénomination générale "**REVUE**" reprend, globalement et de manière non limitative, les termes : revue, brochure, plaquette, illustré et tout mot désignant une oeuvre imprimée éditée pendant l'année en cours n'ayant pas encore fait l'objet d'une reliure groupée.

La dénomination générale "**EMPRUNTEUR**" désigne tout membre du club en ordre de cotisation.

Accès à la bibliothèque

La consultation des ouvrages contenus dans l'inventaire peut s'effectuer au local pendant les réunions hebdomadaires aux heures d'ouverture de la bibliothèque (20h à 22h) par tout membre du club (en ordre de cotisation) sur présentation de sa carte de membre.

En l'absence du responsable ou d'un adjoint désigné par lui, la bibliothèque est fermée de même pendant l'exposé lors des réunions mensuelles.

Prise en charge, prêt, engagement de responsabilité, description de la procédure
Il est possible d'emporter à domicile au maximum un OUVRAGE à la fois, pour une durée n'excédant pas un mois, sauf convention contraire. Le prêt d'un OUVRAGE est soumis au retour de l'emprunt précédent.

L'EMPRUNTEUR choisit, dans la liste d'inventaire, l'ouvrage qu'il demande alors au responsable présent. Si le titre est disponible immédiatement, celui-ci indique au registre électronique le numéro du membre, le titre emprunté, la date. L'ouvrage est délivré en échange de la signature de l'emprunteur sur la "fiche de prêt" (feuille jaune). A partir de ce moment, l'emprunteur est réputé être responsable à part entière du bien confié. **Ce qui implique pour lui qu'en l'absence de restitution en bon état et dans le délai, le prix de l'ouvrage lui sera intégralement réclamé.** Il veillera donc à faire enregistrer son "**retour de consultation**" ou "**retour de prêt**" (feuille verte) sur lequel est

mentionné l'état de l'ouvrage au retour.

Les ouvrages sont restitués en mains propres au responsable de la bibliothèque ou d'un adjoint désigné. Toute dégradation constatée au retour (ou perte) sera facturée à l'emprunteur suivant les modalités du Règlement d'Ordre Intérieur. Le prêt prend fin dès l'inscription du retour par la remise d'une "**fiche de retour**". Certains ouvrages ne peuvent être empruntés, ils comportent une mention spéciale.

Les REVUES non reliées et celles de l'année en cours ne peuvent être prêtées, elles sont uniquement

consultables au local par le biais d'un système simplifié d'enregistrement de la consultation et du retour.

Retard de restitution

En cas de retour tardif non justifié d'un OUVRAGE, une amende de 3,00 € par mois de retard sera réclamée au membre, sans exclure l'application du Règlement d'Ordre Intérieur.

La disparition d'une REVUE constatée en fin de réunion sera mise à charge du dernier consultant.

Il se peut que vous trouviez que certaines photos de votre Ferro Flash Namur soit assez sombres. Ceci est uniquement dû à l'imprimante laser employée, réglée d'origine pour la reproduction très contrastée des textes. Dès lors, il ne s'agit pas d'une incompétence du Rédac'chef qui ne peut être rendu responsable des manipulations en aval. La visualisation du fichier électronique de Ferro Flash Namur (en couleurs) sur l'écran du club peut rassurer les incrédules.

**► VITE, il est encore temps
MAIS c'est MÉCHAMMENT URGENT !!!**

Le souper du Rail Miniature Mosan

**Samedi 8 mars 2003 au restaurant "Au Petit Train"
Chaussée de Liège, 45; 5360 Hamois (en-Condroz)**

Formule tout compris à 32,00 € par personne, boissons comprises (3 boissons au choix durant le repas)

Contrairement à ce qui est indiqué en page 3 dans l'encadré en blanc, l'impression de ce numéro est particulièrement réussie. Il fallait, dès lors, le souligner.

(s) le Rédac'chef.

Samedi 22 mars 2003 : l'adieu aux locomotives de la série 80 organisé par le PFT.

A bord de voitures M2, départ de Bruxelles-Midi à 09h00 vers Quenast et Clabecq dans un environnement de voies non électrifiées proche de Bruxelles.

L'après-midi : dans les coulisses de la gare de Schaerbeek, l'avant-port, l'atelier central de la voie, l'atelier des automotrices et l'atelier de traction.

Nombreux arrêts photos notamment à Quenast et Clabecq dans le site des forges. Fin de la journée vers 18h30) Bruxelles-Midi.

Inscriptions auprès du PFT.

Comment réserver pour valider cette action organisée, pour nous, par notre ami le Vice-Président André Delsemme

Par virement de 32,00 € par personne au compte 360-0053510-69 du RMM en mentionnant le choix du menu en écrivant par exemple pour 2 personnes 2xA1+1xB3+1xB2+1xC3+1xC1, pour 1 personne 1xA3+1xB1+1xC2. Toutes les combinaisons sont possibles.

Le prix payé indique le nombre de personnes, la communication : le choix définitif du menu. Simple, n'est-il pas ?

Toutes les boissons supplémentaires au forfait décrit ci-avant sont facturées en sus au consommateur. Les boissons après le repas seront à prix normaux.

Les désistements éventuels, après le 1 mars, ne justifieront plus le remboursement.

Programme des réunions au RMM et les activités ferroviaires "d'ailleurs"

(Informations réunies par Jean-Claude Botspoel, l'agenda Fébelrail,
et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

Chaque nouvelle parution de l'agenda est une mise à jour : les dates sont confirmées ou modifiées ! (***) = vaut le voyage.

Bourses et activités revenant régulièrement

Tous les 3e dimanches du mois : WOLUWE-SAINT-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2e dimanches du mois d'avril à octobre : LA LOUVIERE : circulations par l'Association Vaporiste du Centre, rue G. Boël, Institut technique; 10>18h.

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B; Bruxelles.

Tous les dimanches : circulations de l'autorail 4602 du PFT sur la ligne du Bocq (Dorinne - Spontin - Ciney).

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/clic.htm>

Février 2003

..... 1..... MTUB, BRUXELLES : programme de visites à "De Lijn" Gent et autres divertissements.

..... 2..... ANTHEIT (Wanze) : bourse organisée par le RMH, Caserne du Lieutenant Binané, Salle des Spiroux, rue de Leumont, 118; 9>13h.

.... 7..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Convois SNCB, époques IV et V.

.... 14..... Réunion réseaux, : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..21 ..Réunion mensuelle du R.M.M. : .

"La Suisse et les 150 ans des CFF en 1997" montage vidéo de M. Michel Liégeois.

..... 23..... LIEGE : 9ème bourse d'échange trains, autos; rue Basse-Wez, 85; 9>13h.

..... 23..... ANTWERPEN : bourse organisée par l'ATAAu Fort de Merksem; 9>13h.

..... 23..... EDEGEM : vente aux enchères organisée par la Veiling Collectors Bank; hôtel Hof Ter Prins, Prins Baudewijnlaan; à partir de 10h.

.... 28..... Réunion réseaux

Mars 2003

..... 7..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains internationaux, toutes nationalités, époques II et III.

...8 ...Souper du Rail Miniature Mosan :

"Au Petit Train", ancienne gare d'Hamois-en-Condroz. Inscriptions par paiement préalable. Pour plus de détails, voir les pages "Vie du Club".

..... 7 au 9..... MTUB, BRUXELLES : voyage annuel, Genève et le Léman, ses trams, ses trains, ses lacs.

..... 8 et 9..... ROUX : expo modélisme et bourse; complexe sportif; 10>18h.

..... 9..... VILVOORDE : bourse Starzaal; 9>13h.

14 au 16 MAUBEUGE (F59) : expo organisée par l'Association Ferroviaire Sambre-Avesnoise. Espace Sculfort, avenue Jean Jaurès (route de Valenciennes); 10>18h. Bourse les 14 et 15. Assemblée Générale de la FFMF le 14.

.... 14..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

.. 15 et 16 .. BRUXELLES : salon du multimodélisme MOMA, Parc des Expositions du Heyzel, hall 12; 10>18h.

..... 16..... AMAY : 17ème bourse trains - voitures - jouets anciens au Gymnase Communal, rue de l'Hôpital, 9>13h.

..21 ..Réunion mensuelle du RMM :

"Le ramonage des locomotives 141 R au fuel de la SNCB", Vidéo présentée par Jean Dubuffet.

.. 22 et 23 .. QUIEVRAIN : expo trains.

..... 23..... HOESELT : bourse de trains, Cultureel Centrum, Lindekapelstraat, 7 de 9 à 13h.

.. 25 au 27 .. LILLE (F 59) : salon international de l'industrie ferroviaire, au Grand Palais et en Gare de Lille-Flandre.

.... 28..... Réunion réseaux.

..29 ..Portes ouvertes : les 12 heures du modélisme du Rail Miniature Mosan.

.. 29 et 30 .. MONTIGNY-LEZ-METZ (F57), sortie "Metz-centre" : expo et bourse modélisme, salle Europa; samedi : 11>19h; dimanche : 9>18h.

.. 29 et 30 .. JUMET : expo-bourse, salle de l'Ecole industrielle, rue Ledoux 23A (à côté de l'Athénée); samedi : 10>18h; dimanche : 10>17h.

..... 30..... MTUB, BRUXELLES : journée consacrée aux motrices "5000".

Avril 2003

..... 4..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : DB et ÖBB, époques IV et V.

..... 5 et 6 CHARLEROI : salon multimodélisme à Charleroi-Expo; samedi : 10>19h; dimanche : 10>19h30. Bourse samedi : 10>15h.

..... 11..... Réunion réseaux, : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

.. 12 au 21 .. PARIS (F75) : "Le Mondial de la Maquette" ***, Paris-Expo, porte de Versailles, hall 1; 10>18h. Avec la participation du RMM.

..... 13..... SART-SAINT-LAURENT : bourse trains - voitures - jouets anciens, route de Charleroi; 9>12h30.

.... 18..... Réunion réseaux :

.. 19 au 21 .. BLANKENBERGE : 4ème expo trains au Casino; 10>18h.

..25 .. Réunion mensuelle du RMM :

"L'Athus-Meuse", diapositives extraites de la collection de Jacques Quoitin.

..26 et 27 .. FOREST : grande fête de la vapeur au Petit Train à Vapeur de Forest (PTVF), chaussée de Neerstalle, 323 B; 1190 Bruxelles. Circulations de nombreuses locomotives (vapeurs, diesels, électriques originaires de différents pays sur le réseau en 5 et 7 ¼ pouces de près d'un kilomètre de long. Exposition de modèles en différentes échelles.

..26 et 27 .. BAIE DE SOMME : grande fête de la vapeur organisée par le CFBS.

..... 27..... HANNUT : journée hobby au Marché couvert; 9>17h.

Mai 2003

..... 2..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : SNCF - CFL - CFF - FS, époques IV et V.

..... 4..... SCLESSIN : bourse ferroviaire organisée par l'ALAF, ancienne école du château, rue Berloz; 9>13h.

..... 4..... EDEGEM : vente aux enchères organisée par la Veiling Collectors bank; hôtel Hof Ter Prins, Prins Baudewijnlaan; à partir de 10h.

..... 9..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..... 11..... VILVOORDE : bourse, Starzaal, 9>13h.

..... 11..... NIVELLES : Bourse d'échange de jouets anciens au Shopping center; 9>14h.

..15 au 26.. UKRAINE : voyage organisé par le PFT à bord d'un train hôtel. Visite de dépôts, arrêts-photos, visite de deux aciéries et de la plus grande mine de fer à ciel ouvert, parcours sur un réseau à voie étroite. Prix : 1.490,00 Euros (pension complète), inscriptions avant le 15 décembre 2002.

..16 .. Réunion mensuelle du RMM :

..... 18..... Matinée d'élections fédérales de 8h à 13h.

..... 23..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : traction vapeur, toutes nationalités, époque III.

..... 25..... HOESELT : bourse de trains, Cultureel Centrum, Lindekapelstraat, 7 de 9 à 13h.

..... 25..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merkssem; 9>13h.

..... 30..... Réunion réseaux.

Juin 2003

..... 6..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : TEE - TGV - ICE, toutes époques.

..... 8..... HEER-AGIMONT : portes ouvertes au TMHM sur le site de la gare; 10>18h.

..... 13..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..20 .. Réunion mensuelle du RMM :

..... 27..... Réunion réseaux.

Juillet 2003

..... 4..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : convois de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.

.....11..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..18 .. Réunion mensuelle du RMM :

..... 25..... Réunion réseaux.

Août 2003

..... 1..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Convois SNCB, époque IV et V.

..... 8..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..... 15..... Réunion réseaux.

..22 .. Réunion mensuelle du RMM :

..... 23..... FORT DE LANTIN : bourse de collections; 9>13h; brocante : 7>16h.

..... 29..... Réunion réseaux.

Septembre 2003

..... 5..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : SNCB, voyageurs et marchandises, époques II et III.

..... 7..... HOESELT : bourse de trains, Cultureel Centrum, Lindekapelstraat, 7 de 9 à 13h.

..... 12..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..... 14..... VILVOORDE : bourse, Starzaal; 9>13h.

..19 .. Réunion mensuelle du RMM :

..... 21..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merkssem; 9>13h.

..... 26..... Réunion réseaux.

Octobre 2003

..... 3..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.

.....4 et 5..... CHÂLON EN CHAMPAGNE (F51) : exposition de modélisme ferroviaire (10.000 m²), parc des expositions.

<http://www.membres.lycos.fr/nicoclaude>

... 10..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan»

avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

.. 11 et 12.. GENK : "Euromodelbouw 2003", Limburgschallen, organisée par le "Hoeseltse Treinclub"; 9h30>18h.

.. 17 .. Réunion Mensuelle du RMM :

.. 18 et 19.. SEDAN (F08) : Exporamma organisée par le Club Maquettisme Sedanais. Complexe sportif, Rue Rogissart; samedi : 14>19h; dimanche : 10>18h.

... 24..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : traction Diesel et électrique, toutes nationalités, époque III.

... 31..... Réunion réseaux.

Novembre

..... 7..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : DB - ÖBB, époques IV et V.

..... 8..... WALFERDANGE (L) : Centre Culture Prince Henri, expo et bourse; 10>18h.

... 14..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

.. 21 .. Réunion mensuelle du RMM :

... 28..... Réunion réseaux.

..... 30..... VILVOORDE : bourse.

Décembre

..... 7..... HOESELT : bourse de trains, Cultureel Centrum, Lindekapelstraat, 7 de 9 à 13h.

..... 5..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : SNCF - CFL - CFF - FS, époques IV et V.

... 12..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..... 14..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merkssem; 9>13h.

.. 19 .. Réunion mensuelle du RMM :

... 26..... Réunion réseaux.

Je cherche

Une voiture-restaurant de la CIWL, époque I, (wagon de l'Armistice 1918)
12 "transferts" pour locomotives à vapeur type 26, dépôt MBX (qui pourra me réaliser ce travail ?)
Un minéralier "Hainaut-Sambre" brun (grandes plaques en relief) ex-Dacker
Un minéralier "Cockerill-Sambre" ex-Dacker
Contacter Victor Herbiet, Avenue de l'Opale, 117 / 8, 1030 Bruxelles.

Premières nouvelles de la "Messe" de Nüremberg

Concernant principalement le matériel SNCB

Chez Roco :

- confirmation de la sortie (déjà en mai ?) des "Gros Nez" type 204 et série 54 (reproduction à surveiller).
- locomotive diesel type 260.

Chez Märklin-Trix :

- locomotive vapeur type 26 avec tender de 26 m³ (annoncé en bonne couleur SNCB).
- locomotive série 55 verte avec bande bleue (équipée avec génératrice pour chauffage des rames M4 et suivantes).
- nouvelle version de la P8 en déclinaison DB BR 38.
- CFL : en livrée bleue d'origine de la BB 12000, 3 voitures Wegmann au 1/100.
- deux voitures M2 livrée verte avec coins jaunes pour rame réversible en traction Diesel.
(voiture-pilote ne sortirait que l'année prochaine).
- un coffret de 3 wagons céréaliers dont 1 de la SNCB (n° différents chez Märklin et chez Trix).
- un coffret comprenant 5 wagons marchandises de l'époque III.
- un wagon transport de conteneurs "Possoz".

Chez Fleischmann :

- Voitures ex-prussiennes.

Chez Heris (LS Models) :

- motrice série 13, voiture CIWL "P" inox, voitures CFL au 1/87 avec la BD, et bien d'autres modèles !
Ce catalogue est en consultation à la bibliothèque du club.

Si vous êtes pressés ou que vous êtes intéressés par d'autres modèles, nous vous conseillons de consulter votre détaillant habituel.

Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda.

Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.

Les mentions sont gratuites et n'ont aucun caractère publicitaire, elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de Ferro Flash Namur.

Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique (tome 2)

256 pages A4, 220 photos et cartes postales
35,00 € Edition PFT.

Groupe de discussion sur Internet

<http://groups.msn.com/Modernrailroad/whatsnew.msnw>
L'espace se veut convivial. Questions, photos, etc...
Inscription gratuite

Herman Gijsbert HESSELINK

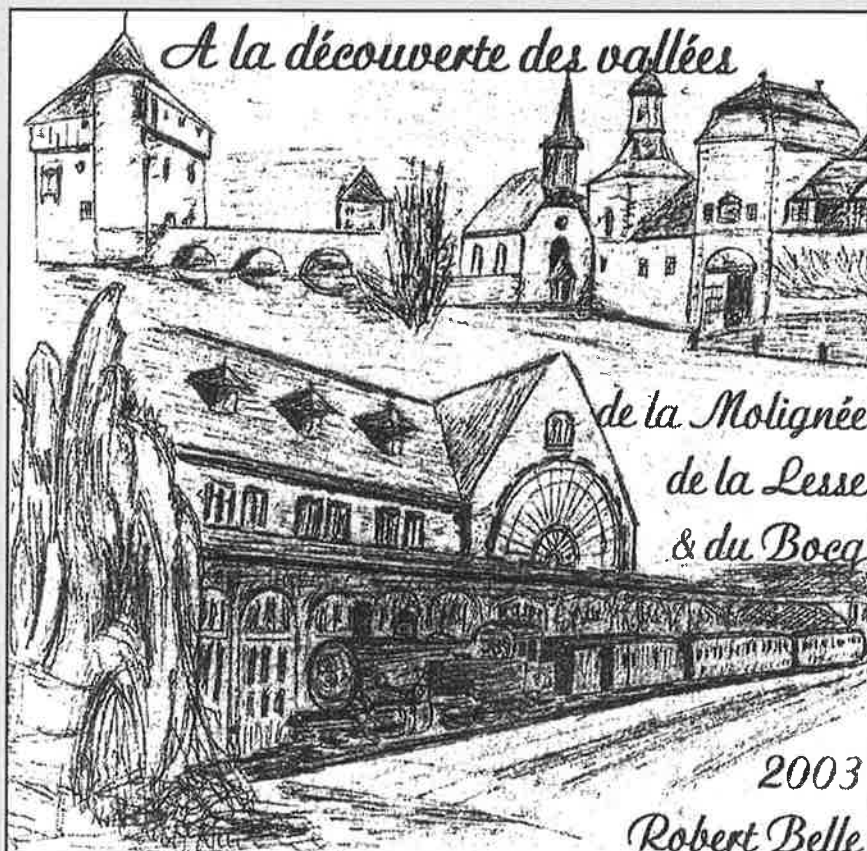
nous a quitté...

Grand amateur de chemins de fer, il a parcouru l'Europe entière et nous a laissé un important héritage iconographique.

Son récent livre couvrant la période 1931 à 1965 "En Belgique sur les rails d'autrefois", aux Editions du Cabri, essentiellement dédié à la vapeur, a connu un grand succès. FFN avait publié le compte-rendu d'un de ses voyages effectué entre 1931 et 1939.

Logiciels en français : Wintrack 6.1 - Windigipet 8.1 - Raily 4.0

Matériels : Litfinsky, Tillig, Tams, Uhlenbrock, Viessmann <http://www.rv2000.com>



A la découverte des vallées de la Molignée, de la Lesse et du Bocq

par Robert Belle

CD-ROM traitant de l'histoire de deux lignes désaffectées du chemin de fer : la 128 Ciney - Yvoir et la 150, Tames - Dinant - Jemelle et des nombreux sites touristiques qui les bordent. Etude sur les abbayes, châteaux, villages, curiosités, documentée et illustrée par de nombreuses reproductions de cartes postales, plans, photographies exportables ou imprimables.

15,00 € +frais d'envoi.

Renseignements :

robert.belle@b-rail.be

ou 071.74.37.46 (le soir)

ou SNCB interne (gare de

Tames) : 976-4026



Tout comme nos type 29, les 141 R de la SNCF furent utilisées tender en avant pour remorquer des trains "caboteurs" sur de courtes distances.

Sur la photo du haut, la 141 R 408 remorque un train près de Chauffailles entre Paray et Lozanne (photo Laforgerie, parue dans "Ces Braves Américaines" de B. Collorley et André Rasserie)

Sur la photo du bas, notre 29.167, de la remise de Jemelle, vient de quitter Forrières et se dirige vers Grupont en tête du train "caboteur" n°66242. (photo Bruno Dedonker, parue dans "Un Siècle de Vapeur", édition PFT)



Les "Américaines" de 1946 type 29 SNCB et 141 R SNCF

Rappel des abréviations utilisées

HLV	locomotive à vapeur
HKM	train de marchandises
HKV	train de voyageurs
HLD	locomotive Diesel
HLE	locomotive électrique
FAZ	Atelier de réparation de Salzinnes
CU	Atelier de réparation de Cuesmes.

Introduction

Pourquoi ces locomotives européennes construites aux Etats-Unis en 1946 ?

Dès la libération en 1944, les gouvernements des pays libérés établissent en automne 1944 un inventaire du parc des locomotives à vapeur de leur réseau. Celui-ci fait apparaître une situation catastrophique, tant à la SNCF et à la SNCB.

Or, le redressement des activités commerciales, la reconstruction du pays et la poursuite de l'effort de guerre sont tributaires des moyens de transport et principalement les chemins de fer, le réseau routier n'étant pas développé comme actuellement et l'essence étant réservée principalement à l'armée et aux services de la population, pompiers, croix rouge, médecins, etc.

L'inventaire pour la SNCF

En 1938

Lors de la constitution de la SNCF par le rassemblement de toutes les compagnies, la nouvelle société comptait à son inventaire 17.259 locomotives à vapeur.

En octobre 1944

Il restait en état de marche 6.000 locomotives; sur les 2.946 HLV confisquées par la DR, 1/10 avait été récupéré. Quant au reste, il était inutilisable par suite des faits de guerre (bombardements, mitraillages, sabotages et démolitions opérées soit par les armées allemandes en retraite, soit par les destructions volontaires des cheminots pour enrayer la retraite des armées ennemies).

La remise en ordre de marche des Hlv encore récupérables était difficile dans l'immédiat par suite du manque de matières premières (bronze, cuivre, acier, etc.) l'industrie privée ayant aussi été gravement atteinte par les faits de guerre.

Un autre problème aussi à souligner et important, est le manque de main-d'œuvre qualifiée dû aux faits suivants :

- l'Allemagne détient plus de 2 millions de prisonniers de guerre, dont certains étaient des agents SNCF,
- la déportation pour le travail obligatoire en Allemagne, généralement des ouvriers qualifiés ou même des spécialistes,

- la guerre n'étant pas terminée, la mobilisation des jeunes pour alimenter (et combler les pertes) de la première armée française (plus de 250.000 hommes) qui tenait tout le secteur des Vosges et une partie de l'Alsace.

Les grands ateliers de réparation étaient dans un état lamentable (bombardements alliés ou destructions effectuées par les Allemands lors de la retraite) donc pas disponibles pour effectuer la remise en état des locomotives avariées ; de plus les quelques 6.000 Hlv déclarées "en état de service" étaient pratiquement à bout de souffle et normalement bonnes pour passer en révision. Ce n'est pas le tout d'avoir des locomotives, mais le matériel roulant wagons de marchandises et voitures à voyageurs ne valaient pas mieux.

L'industrie privée était elle aussi dans un état lamentable pour les mêmes conditions et incapable de fournir de nouvelles locomotives à la SNCF. Elle avait, sous contrainte de l'occupant, construit durant la guerre 89 Hlv 141 P, 76 Hlv 150 dont plus de 50% avaient été dirigées vers l'Allemagne, ainsi que les dix 151 TQ prévues pour la ceinture de Paris.

A cette époque, la SNCF doit aussi faire face au transport important des matières premières pour le redressement de l'industrie, du commerce, de l'approvisionnement de la population, le ravitaillement et la reconstruction des nombreuses zones sinistrées lors des combats de la libération ; de plus la guerre n'étant pas terminée, il fallait aussi assurer les transports prioritaires des armées alliées.

Note de l'auteur : La France a subi lors de phases préalables au débarquement et par la suite après, la destruction systématique de ses réseaux routiers et réseaux des chemins de fer.

A titre de comparaison France - Belgique, la partie ouest et centrale de la France n'était libérées que vers le mois d'octobre, la partie est et sud-est qu'en 1945.

Pour la Belgique, la libération s'est effectuée en plus ou moins 4 jours sans grands combats destructifs, il faudra l'offensive des Ardennes pour voir dans la partie sud du pays les mêmes destructions des zones de guerre qu'en France.

Il faut aussi ajouter que les locomotives de forte puissance de disposition d'essieux 150 - 140 - 141 ex-allemandes reçues en compensation en 1919 étaient retournées en Allemagne et que bon nombre de Hlv venues des compagnies avant la création de la SNCF (principalement des petites compagnies) étaient des locomotives démodées (revoir à ce sujet le film de René Clément "La bataille du rail" où l'on peut encore voir de vieilles "casseroles" notamment lors du déraillement dans une gare et en fin du film, le train militaire qui fait le plongeon dans le ravin; ces séquences du film ont été réalisées avec du vrai matériel (démodé) sans trucages.

La situation pour les locomotives à vapeur est également valable pour la SNCB

Au 10 mai 1940

La SNCB possédait 3.413 Hlv y compris l'effectif des 156 Hlv du Nord-Belge qui venait, ce 10 mai, d'être repris par la SNCB.

En octobre 1944, l'inventaire de l'effectif retrouvé en Belgique était de 2371 Hlv dont 1008 en état de rouler, le reste (1363 Hlv) était hors d'usage ou devait passer en atelier central.

Une grande campagne de remise en état est alors engagée, la SNCB avait un avantage, la majorité des ses ateliers centraux n'avaient pas trop souffert (FAZ - CU)

Il faut aussi reconnaître que le Congo belge avait accumulé des réserves de matières premières pour être expédiées vers la Belgique dès la libération, dont le cuivre, matière principale pour une locomotive à vapeur.

Aussi, le 12 mai 1945 l'effectif utilisable, à la SNCB, est de 1.611 locomotives.

Par la suite, 1.729 Hlv furent encore réparées, 1.403 dans les ateliers de la SNCB et 326 dans le privé ; il faut aussi signaler le retour d'Allemagne des ex-locomotives "Armistice" de 1919.

Voilà donc la situation générale des locomotives à vapeur de la SNCF et de la SNCB avec un avantage certains pour la SNCB.

Mais en résumé, la grande misère pour les chemins de fer français et belges.

Les deux Sociétés ont un urgent besoin de locomotives; les forces alliées qui ont débarqué avec leurs propres locomotives, prêtent des locomotives à la disposition d'essieux 140 et 150 aux deux réseaux pour l'acheminement urgent du ravitaillement des forces armées et de la population et assurer la remorque des trains sanitaires en direction des grands hôpitaux en France.

Quant au nouveau matériel, seule l'Amérique pouvait fournir cet urgent besoin de Hlv, la capacité de production des usines américaines étant de 250 à 300 Hlv de puissance par mois.

Etudes du nouveau matériel pour la Belgique et la France.

Dans les deux pays, le manque de locomotives modernes de forte puissance fait donc cruellement défaut, aussi les deux gouvernements en exil, prévoyant le problème des chemins de fer à la libération, prépare la fourniture, dès que possible, du matériel nécessaire pour l'équipement ferroviaire des deux pays (nous sommes toujours en guerre et les commandes militaires sont prioritaires, il faut réunir le matériel nécessaire pour le débarquement en Europe).

Pour la SNCB

En décembre 1944, le ministre Pierlot confie la mission de la commande et de la fourniture des locomotives au major Kronaker qui était ministre de l'approvisionnement.

Celui-ci connaissait bien l'Amérique, ayant été en 1943 chargé de missions aux E.U., où il s'était fait beaucoup d'amis et de relations dans l'industrie et les milieux gouvernementaux. Le major Kronaker accepta le poste avec certaines conditions dont celles : d'avoir les pleins pouvoirs d'engager le Gouvernement, de traiter sans lui en référer pour toutes les questions intéressant le ravitaillement, les approvisionnements, les transports, conformément à la politique générale arrêtée. Dans certains cas, l'autorisation de passer une commande le "procurement" (les USA sont en guerre en Europe, mais aussi avec le Japon, or toutes commandes d'exportations devaient avoir ce document) était quasiment impossible; or le commandement suprême allié en Belgique insistait pour que nos transports soient rétablis.

C'est grâce aux hautes et bonnes relations que le major Kronaker s'étaient créées, qu'il pût avoir une entrevue avec le Président Roosevelt et le Premier ministre canadien Saint-Laurent à l'issue de laquelle il lui fût possible d'obtenir le permis de passer la commande de 150 Hlv aux Etats-Unis et 150 au Canada.

Deux ingénieurs principaux de la SNCB (M. Dubus et Vandersijpen) furent chargés par la Direction Générale de l'étude du marché et s'embarquèrent vers les Etats-Unis (via un bref séjour à Londres) avec dans leurs bagages les pleins pouvoirs et un crédit illimité pour traiter ce marché important.

C'est donc une commande de 300 locomotives qui est passée, dont la construction est effectuée principalement à :

- 160 Hlv à Montréal Locomotive Works Canada (division canadienne de ALCO) : Hlv SNCB 29.001 à 29.160.
- 60 Hlv à Canadian Locomotive Co à Kingston (Ontario) Canada : Hlv SNCB 29.161 à 29.220.
- 80 Hlv à American Locomotive Co (ALCO) à Schenectady Works Etats-Unis : Hlv SNCB 29.221 à 29.300.

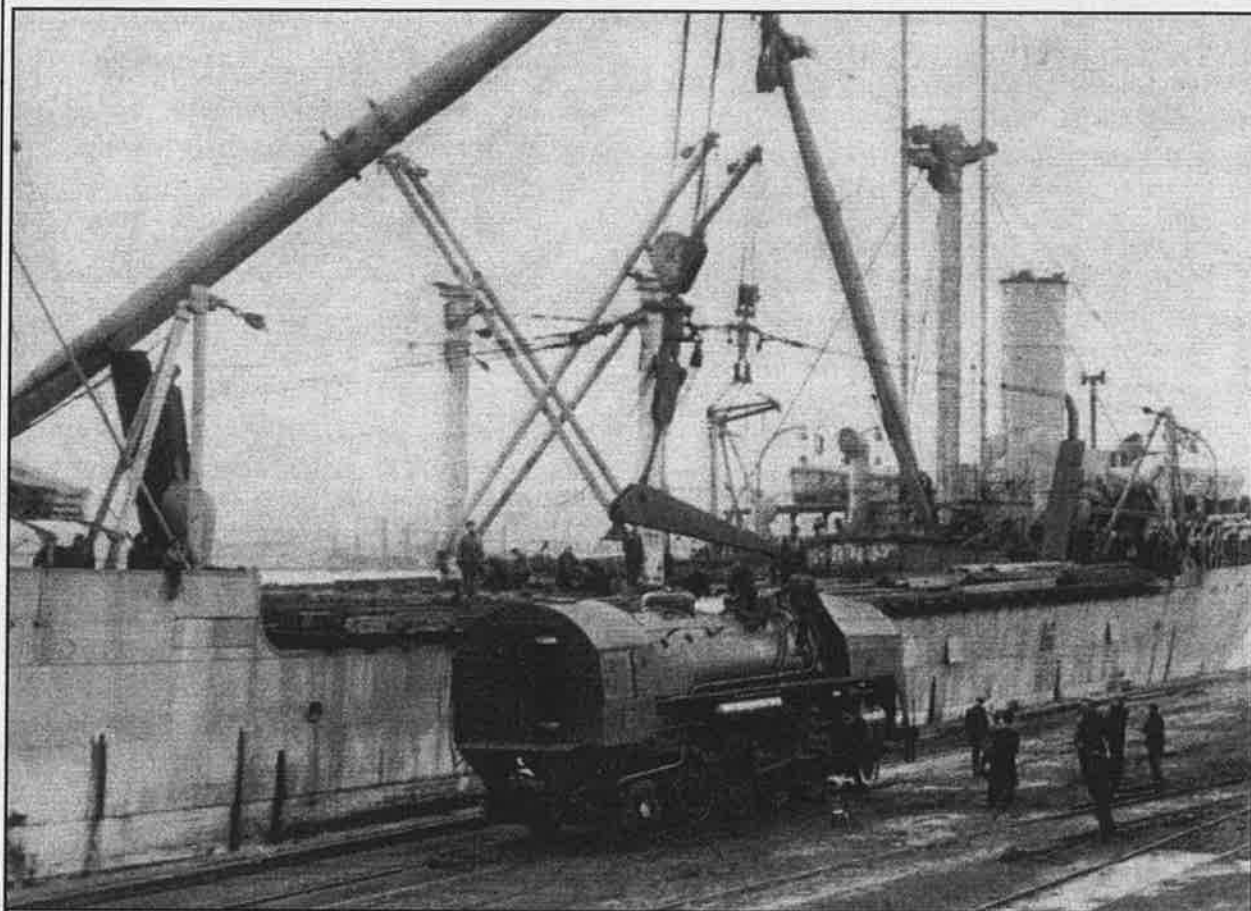
Ces locomotives ont été étudiées à Montréal et construites principalement au Canada (d'où l'appellation de "Canadienne" seront à disposition d'essieux 140 à roues de 1,52 m, deux cylindres à simple expansion et de construction robuste.

Pour la SNCF

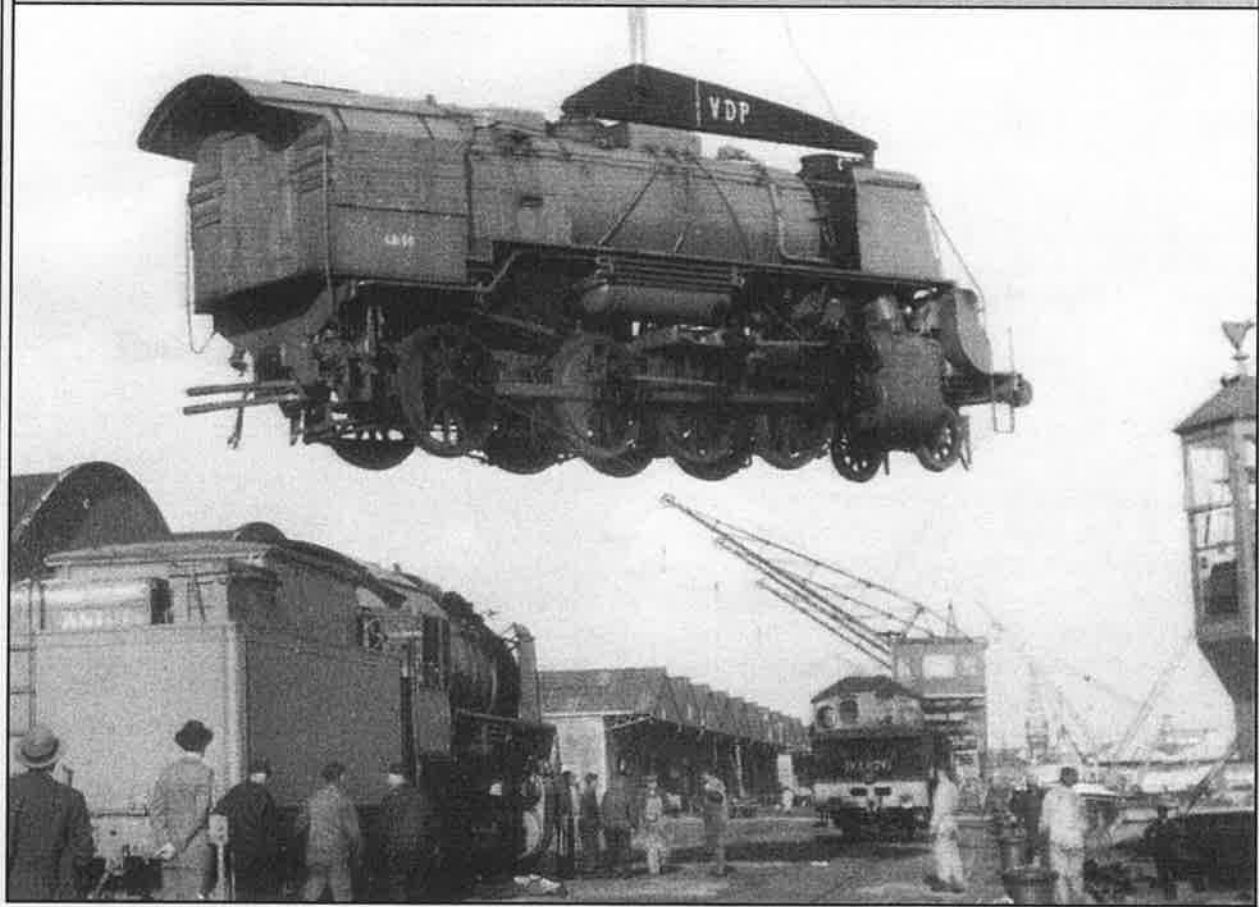
Les premiers contacts sont pris par les Chemins de Fer d'Afrique du Nord (CFAN) dès janvier 1944. La France avait surtout besoin de HLV de forte puissance, capables d'assurer la remorque de HKM directs, mais aussi des HKV express lourds à arrêts fréquents.

Ces HLV seraient une transition en attendant la réparation et le retour à disposition d'essieux 150 (HLV à petites roues) destinées à la remorque des HKM lourds.

Le choix se porte sur le type "Mikado" (141) dont un bon nombre était déjà en service en France avant la guerre (141 B du S.E. et S.O. - 141 A du Nord - 141 C de l'Ouest - 141 C à quatre cylindres du S.E. en cours de transformation en 141 D et E et la dernière venue



En haut : débarquement à Cherbourg (au début 1947) d'une 141 R en provenance du Canada (photo Keystone)
En bas : débarquement à Antwerpen (en 1946) d'une type 29 en provenance des Etats-Unis (photo Gazet van Antwerpen)



construite pendant la guerre, la 141 P timbrée à 20 Atm, reconnue comme HLV passe-partout.

La France décide donc la commande de 1.500 HLV 141 désignées sous l'indice R.

Cette Hlv devait être puissante, robuste, simple de construction, d'où la simple expansion, (la France étant généralement équipée de Hlv de ligne compound), les pièces doivent être largement dimensionnées pour avoir une bonne tenue du mécanisme, les organes et les auxiliaires d'entretien commode et peu coûteux, d'une conduite facile permettant l'utilisation en banalisation.

Des adaptations sont à réaliser, entre autres, la modification des organes de graissage, les E.U. utilisant des graisseurs à graisse, ceux-ci doivent être modifiés en graisseurs à huile avec système d'épinglettes ; la conduite à gauche; la normalisation des autoclaves de lavage et de visite, le pas des tirants de boîte à feu au pas système S.I. (les Américains utilisant le système Withworth, le rayon minimum de courbe à 81 mètres (105 m aux E.U).

Ces demandes, afin de faciliter le travail des ateliers SNCF obligeaient les constructeurs américains et canadiens à fabriquer un outillage spécial, ce qui pouvait allonger le délai de construction.

La commande des 1.500 Hlv prévue devait être ramenée par la suite à 1.340, à laquelle devait se joindre plus tard une commande de 200 Hlv de manœuvres (1); 1.340 étant le nombre calculé pour couvrir les besoins les plus pressants.

(1) Ces locomotives Diesel-électriques de la série 040 DA ont été construites par la "Baldwin Locomotive Works", société qui avait déjà construit 460 locos vapeur 141 R. Ces 040 DA étaient destinées au service des manœuvres. Aux Etats-Unis, elles étaient du type BB avec une charge par essieu de 25 t. Charge ramenée à 17,6 t, pour la France, en ajoutant un essieu porteur entre les essieux moteur.

Elles sont devenues en date du 1er janvier 1962 les A1A A1A 62000.

Le 24 août 44, il est décidé que la commande des 1.340 Hlv serait pour toutes les Hlv du type 141 R, mais le 29 août 44, vu l'augmentation du prix de la commande, 170 millions de \$US au lieu de 102 millions de \$US du plan, le gouvernement décide de scinder celle-ci en deux parties.

Une première commande de 700 Hlv pour 100 millions de \$US, frais de port compris.

Le 18 septembre 44, la commande était introduite au "Foreign Economic Administration". Le document fixait d'une façon relativement précise les caractéristiques de la locomotive, certains choix restant à l'initiative de la mission de la SNCF.

En attendant la livraison, la SNCB et la SNCF pouvaient compter sur une aide importante fournie par le parc des Hlv de guerre anglaises et américaines importées lors du débarquement.

Ces Hlv du type 140 pour les américaines et 150 généralement anglaises au timbre de 15, 5 Atm simple expansion ont été surnommées par le personnel "Austerity" pour les anglaises et "Front français" pour les américaines (en Belgique "Jeep").

Les constructeurs de la 141 R

La commande des 1.340 Hlv 141 R est répartie dans les usines suivantes :

Première tranche de 700 locomotives.

180 Hlv à "Lima Works", Lima (Ohio), 141 R, n°1 à 180.

260 Hlv à "American Locomotive Cy" (ALCO), 141 R, n°181 à 440.

260 Hlv à "Baldwin Locomotive Works", Chester Pennsylvanie, 141 R, n°441 à 700.

Deuxième tranche de 640 locomotives

320 Hlv à "Baldwin Locomotive Works", Chester Pennsylvanie, 141 R, n°701 à 980 et n°1161 à 1200.

80 Hlv à "American Locomotive Compagnie" (ALCO), Schnectady (N.Y.), 141 R, n°981 à 1020 et n°1121 à 1160.

100 Hlv à "Lima Works", Lima (Ohio), 141 R, n°1021 à 1120.

100 Hlv à "Montréal Locomotive Works", Montréal Québec, 141 R, n°1201 à 1300.

40 Hlv à "Canadian Locomotive Works", Kingston (Ontario), 141 R, n°1301 à 1340.

Sur les 1.340 locomotives, suite à une demande du gouvernement, 300 furent équipées de la chauffe au fuel lourd (fioul pour les Français) afin d'économiser le charbon très nécessaire à l'industrie lourde. Les mines de la région de l'Est ayant été inondées lors de la retraite allemande, il n'y avait que les mines du Nord comme gros producteur de charbon.

Cette chauffe au fuel avait déjà fait ses preuves sur les 140 série 3600. Le pouvoir calorifique du fuel étant très supérieur à celui du charbon (10.500 calories contre 8.000 par tonne soit 1 t de fuel pour 1,3 t de charbon; ce qui permet à charge égale, une augmentation de l'autonomie de la locomotive).

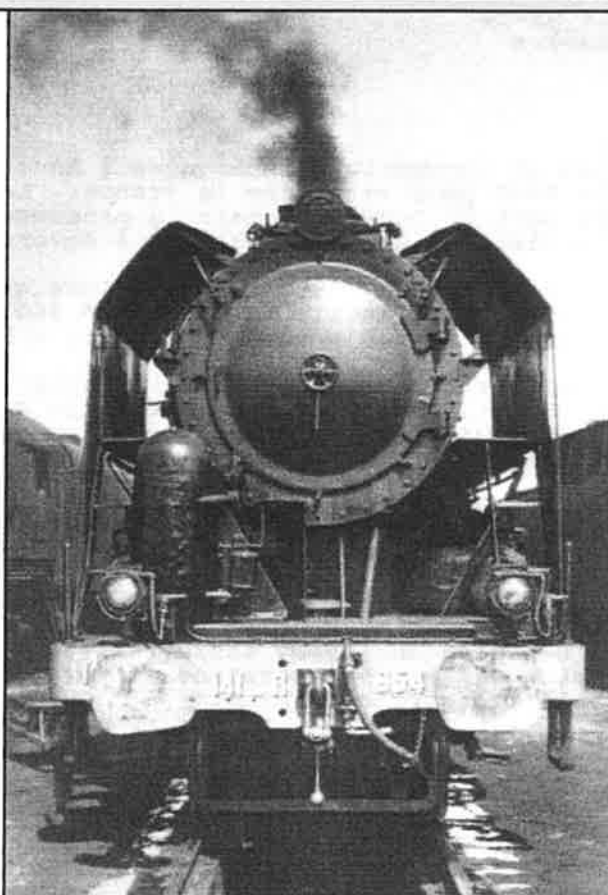
Ces 300 locomotives sont les 141 R 821 à 860, 961 à 1020, 1121 à 1200 et 1221 à 1340.

N.B. Par la suite, vu rendement élevé des 141 R fuel et la pénurie croissante de charbon en France, d'autres 141 R furent modifiées pour la chauffe au fuel, sur les 1323 Hlv 604 étaient au fuel et 719 au charbon.

A propos du chauffage fuel, le chauffeur règle le débit de fuel en fonction de la demande de vapeur par le mécanicien et en observant la fumée d'échappement qui doit être de couleur gris clair, une fumée noire dénonce, comme pour la chauffe au charbon, une mauvaise combustion. On peut voir sur certaine 141 R fuel, un projecteur devant la cheminée permettant au chauffeur de contrôler la couleur de la fumée.

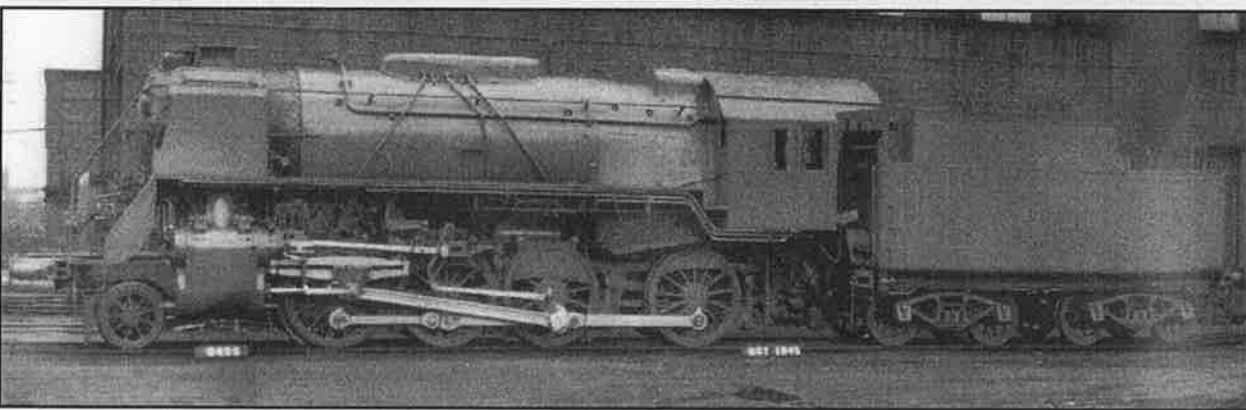
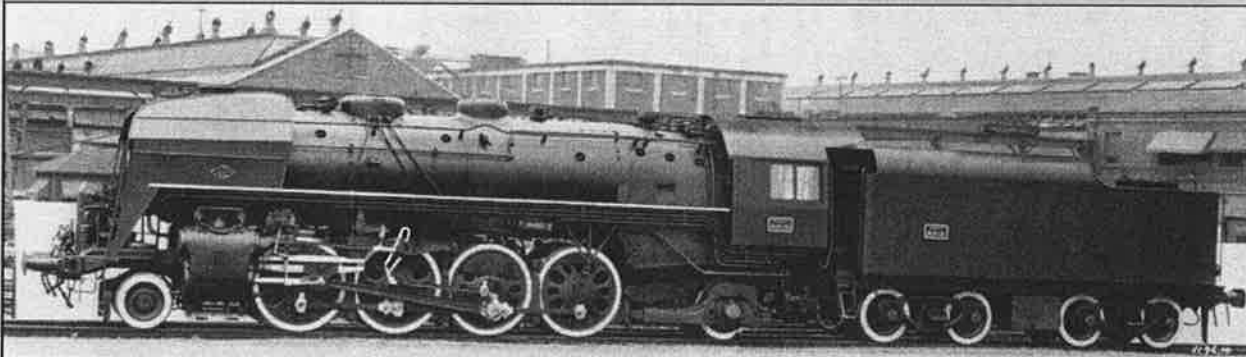
Un mot sur le ramonage des locomotives 141 R au fuel.

Afin de dégraisser les tubes à fumée, le chauffeur devait introduire du sable au moyen d'un entonnoir doseur placé dans le regard de la porte du foyer. Pour cette opération, le régulateur était ouvert en grand et le levier de marche placé à fond de course. Cette



Contrairement aux apparences, les 141 R de la SNCF, cheminée comprise, étaient plus hautes que le type 29 de la SNCB (4,267 contre 4,242). Un effet d'optique nous fait croire que, par rapport à la Mikado de la SNCF, notre Consolidation était plus haute. Ceci provient du fait que la hauteur à l'axe de chaudière était à l'avantage de notre locomotive (2,997 pour 2,845).

Ci-dessous : avant son embarquement pour la France, la 141 R 1101 est vue dans la cour des usines Lima.
Bas de page : avant son embarquement pour la Belgique, une 29 pose devant les bâtiments de la Montreal Locomotive Works.



opération spectaculaire (pour les photographes) était recommandée : deux ramonages énergiques dès les premiers kilomètres, et un ramonage efficace dans les derniers kilomètres avant la rentrée au dépôt.

En ligne, dans les cas les plus défavorables, il pouvait être nécessaire de l'effectuer toutes les 15 à 20 minutes.

Toutefois, lors de la crise de Suez en 1956 avec le blocage du canal, une mini crise pétrolière affecte principalement le monde occidental. Le gouvernement français impose alors une réduction de la consommation de fuel à la SNCF avec une réduction des parcours trains.

Celle-ci prend la décision de retransformer des 141 R fuel en 141 R charbon.

Vingt locomotives de la seconde tranche seront ainsi reconverties, il s'agit des 141 R n°965 et n°985 du dépôt d'Avignon, la R 970 de Miramas, les R 991, 994 et 1020 de Nice, la R 1039 de Mézidon, les R 1260, 1264, 165, 1273, 1276, 1278 du Mans, les R 1261, 1272, 1285, 1288, 1294, 1296, 1297 de Rennes.

Toutes ces 141 R reconverties au charbon seront affectées aux dépôts de l'Ouest ; les R fuel étant surtout affectées au sud de la France, principalement pour éviter les incendies de forêts en cause, la projection des escarbilles des R charbon du fait de l'équipement d'auto-nettoyage de la boîte à fumée.

En Belgique, la SNCB, à cette époque, ne possède pas de locomotives vapeur chauffées au fuel (2), mais qui débute dans la reconversion Diesel de route et de manœuvre, lors de ces événements de Suez, réorganise le trafic marchandises afin d'assurer des charges complètes et interdit le gain de minutes en cas de retards.

(2) Il faudra attendre 1947, pour des essais de chauffe au fuel sur des locomotives du type 31.

Livraison en Amérique des 141 R.

Six mois après l'engagement des études, le 30 juillet 1945, la première 141 R (141 R 1) sortait de la "Lima Locomotive Works". La cadence de production fut telle qu'en avril 1946, la première tranche de 700 locomotives et tenders étaient intégralement achevée, soit sur une période de plus ou moins 9 mois.

La seconde tranche débuta immédiatement après et les premières locomotives étaient disponibles en juin 1946. Cette tranche fut terminée à l'été de 1947 et prête à franchir l'Atlantique. A noter que pour l'acheminement depuis les usines de construction vers les ports d'embarquement les 141 R furent équipées de l'attelage automatique, remplacé au moment de l'embarquement par l'attelage classique européen.

Acheminement vers la France

Le transport par voie maritime représentait aussi toute une organisation, 1.340 Hlv plus des pièces de rechanges, représentait un transport de plus de 200.000 tonnes sur un parcours de plus de 6.000 km. Divers navires furent spécialement équipés pour effectuer ce transport (voies, systèmes d'arrimage des cargaisons etc..).

Le "Texas" et le "Lakehurt" pouvaient transporter chacun 38 Hlv et tenders, mais n'étant pas équipés d'un mât de charge suffisant. On devait faire usage d'un ponton grue au déchargement. Ces deux navires furent affectés à la liaison New York - Marseille.

Vu le nonaccès à tous les ports français de l'Atlantique par suite des faits de guerre, 25 Hl furent même acheminées au début par Antwerpen et le réseau de la SNCB.

Les seuls ports sélectionnés et capables de recevoir les locomotives furent Marseille, Cherbourg et Saint-Nazaire.

Le 17 novembre 1945, la première locomotive 141 R débarquait à Marseille (141 R 466).

Au 1er mars 1946, 250 locomotives et tenders étaient débarqués, fin 1946, il y en avait 950 et le 5 septembre 1947, 1.323 locomotives étaient livrées. Dix-sept locomotives étaient "livrées" au fond de l'Atlantique au large de Terre-Neuve, le 13 avril 1947, par suite du naufrage, lors d'une tempête, du s/s norvégien "Belpamela" (141 R 1220 à 1235 et 1241).

Acheminement des types 29 vers la Belgique et répartition dans les remises

Contrairement aux locomotives françaises, les types 29 construites au Canada en grande partie furent, après une série d'essais, démontées et mises en caisses, pour être expédiées vers le port d'Anvers. Le remontage des locomotives s'est effectué dans les ateliers d'Antwerpen-Dam.

Quant au 80 locomotives construites aux Etats-Unis, elle furent acheminées toutes montées à l'exception de quelques accessoires.

L'atelier d'Antwerpen-Dam achevait sur toutes les canadiennes la pose de l'éclairage électrique constitué à l'époque d'une seule lampe à l'avant et une autre à l'arrière du tender et placées au milieu des traverses de tête. Particularités de l'installation électrique : l'éclairage du mouvement par le placement de part et d'autre d'une ampoule (très utile parfois la nuit pour éclairer la banquette de la voie pour se rendre à un signal), une prise de courant placée de chaque côté du tender, un bon éclairage des manomètres et niveaux d'eau ainsi que du tender (table de distribution du charbon et, cerise sur le gâteau... une lampe au dessus du machiniste pour la rédaction de sa feuille de travail. On était loin des lanternes au pétrole et au carbure.

Toutes les locomotives étaient ensuite pressées à 21kg/cm² pour se conformer aux lois belges sur l'utilisation des chaudières.

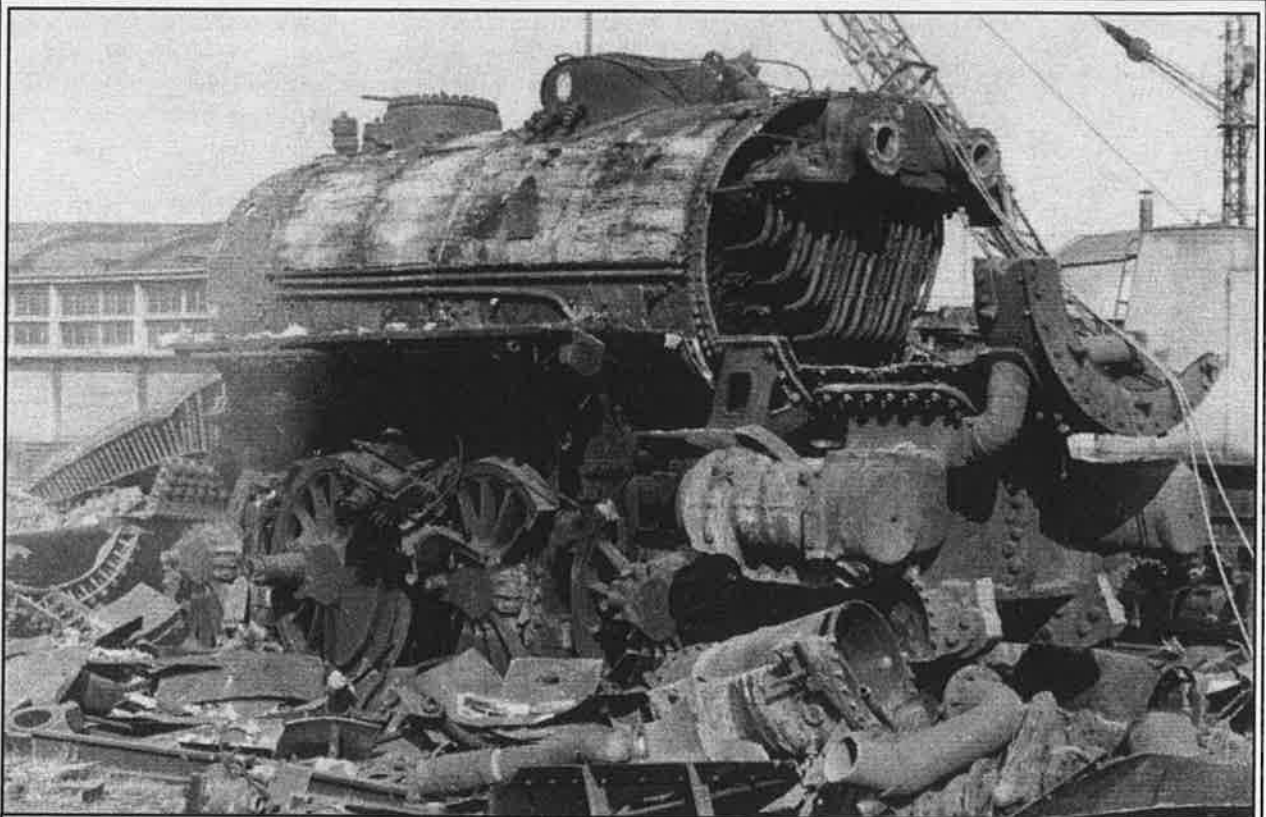
A la sortie de l'atelier d'Antwerpen-Dam, les 300 locomotives furent dirigées vers les remises suivantes :

Schaerbeek

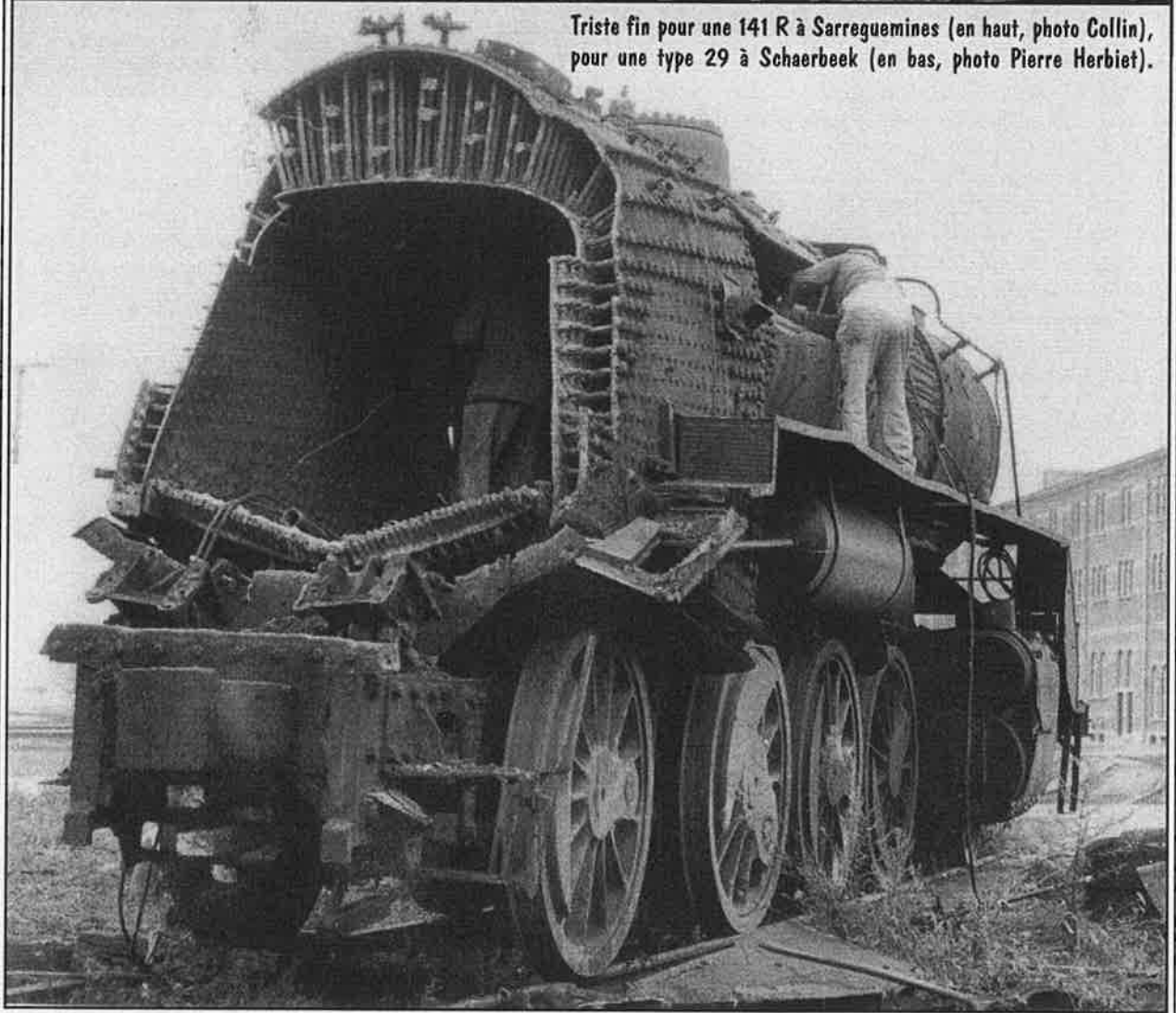
64 machines pour le remplacement des types 25, 26, 28⁽³⁾, 31, 34⁽⁴⁾, 90.

(3) numérotation avant le 01-01-1946, devenues par la suite le type 27.

(4) numérotation avant le 01-01-1946, devenues par la suite le type 83.



*Triste fin pour une 141 R à Sarreguemines (en haut, photo Collin),
pour une type 29 à Schaerbeek (en bas, photo Pierre Herbiet).*



Ronet

57 machines pour le remplacement des types 9, 31, 36, 81.

Jemelle

43 machines pour le remplacement des types 8, 36, 38.

Ottignies

33 machines pour le remplacement des types 31 et 36.

Stockem

30 machines pour le remplacement des types 8, 30 et 36.

Haine-St-Pierre

27 machines pour le remplacement des types 31.

Hasselt

26 machines pour le remplacement d'une partie des types 40.

Aalst

20 machines pour le remplacement des types 31.

La fin des 141 R et des types 29

Ces magnifiques locomotives furent malheureusement victimes de la modernisation rapide des réseaux de la SNCF et de la SNCB. C'est à dire, dans un premier temps, la "diésélisation" de la traction, plus rentable, plus souple d'exploitation (rendement d'une Hlv environ 8%, locomotive diesel 28%, autonomie Hlv environ 120 km (eau), 400 km (charbon), plus le décrassage du feu, environ 150 km suivant la qualité du charbon. En traction diesel, 650 à 800 km suivant la remorque des trains, voyageurs avec ou sans chauffage des voitures, plus de virage, éventuel, à la gare terminus et aussi par la suite l'électrification des réseaux.

Trente ans pour les 141 R, vingt ans pour les types 29, ce n'est pas vieux pour une locomotive à vapeur, quand on voit la durée de vie de certaines locomotives, par exemple les types 231 SNCF, 38, 40, 81 de la SNCB.

On peut dire que ces américano-canadiennes ont joué un rôle important tant en France qu'en Belgique pour le redressement de l'économie nationale des deux pays après la guerre 1939-1945.

Hélas, si la France a préservé plusieurs 141 R (voir ci dessous) ce n'est pas toujours grâce aux pouvoirs publics, mais souvent sous la pression d'anciens "vaporistes" et mécaniciens de 141 R qui ont créé des amicales pour la sauvegarde de ces locomotives.

La 141 R 1158

Désignée d'abord pour le musée de Mulhouse, elle est la locomotive de cette série ayant parcouru le plus grand nombre de km, 2.464.677, du fait que cette machine, affectée au dépôt de Nice avait un service d'endurance pour les essais d'application du TIA

(Traitement Interne Armand = traitement de la dureté des eaux sur la locomotive). A noter, qu'en 1954 certaines locomotives type 29 ont été équipées de ce système TIA remplacé par la suite par le système Diskro.

N.A. Personnellement, en 1954, j'ai roulé comme chauffeur titulaire de le 29.127 qui était équipée du TIA, équipement qui a été installé en 1954.

Quant à la SNCB

N'en parlons pas. La seule locomotive type 29 (29.013) qui avait, le 20 décembre 1966, effectué le dernier train vapeur officiel, fut gardée en service par un tour de passe-passe (de même que les autres locomotives du "Musée de Leuven") et remise en service en 1972 pour un train touristique et principalement en 1976 pour le cinquantième anniversaire de la SNCB et la remorque de plusieurs trains touristiques.

Elle retomba dans l'oubli à sa chute de timbre jusqu'en 1985 pour le centième anniversaire des chemins de fer en Belgique et par la suite, pour de nombreux train touristiques à la demande de diverses associations d'amateurs.

Cette 29.013 qui avait un sérieux besoin de révision de sa chaudière, se trouve actuellement depuis près de deux ans à Meiningen en Allemagne pour une grande révision, mais suivant certains renseignements, la chaudière ne serait plus réparable et on envisagerait l'adaptation d'une chaudière allemande sur la type 29.

La Belgique aura créé ainsi, par suite d'un manque de finances et de ...bonne volonté, un nouveau type de locomotive, la type 29 bis, locomotive hybride résultant du mariage d'un châssis et mécanisme américain et d'une chaudière allemande, en somme une locomotive américano-allemande. On peut dire que chez nous, nous n'avons pas d'argent, mais on a ... des idées; il faut le faire !

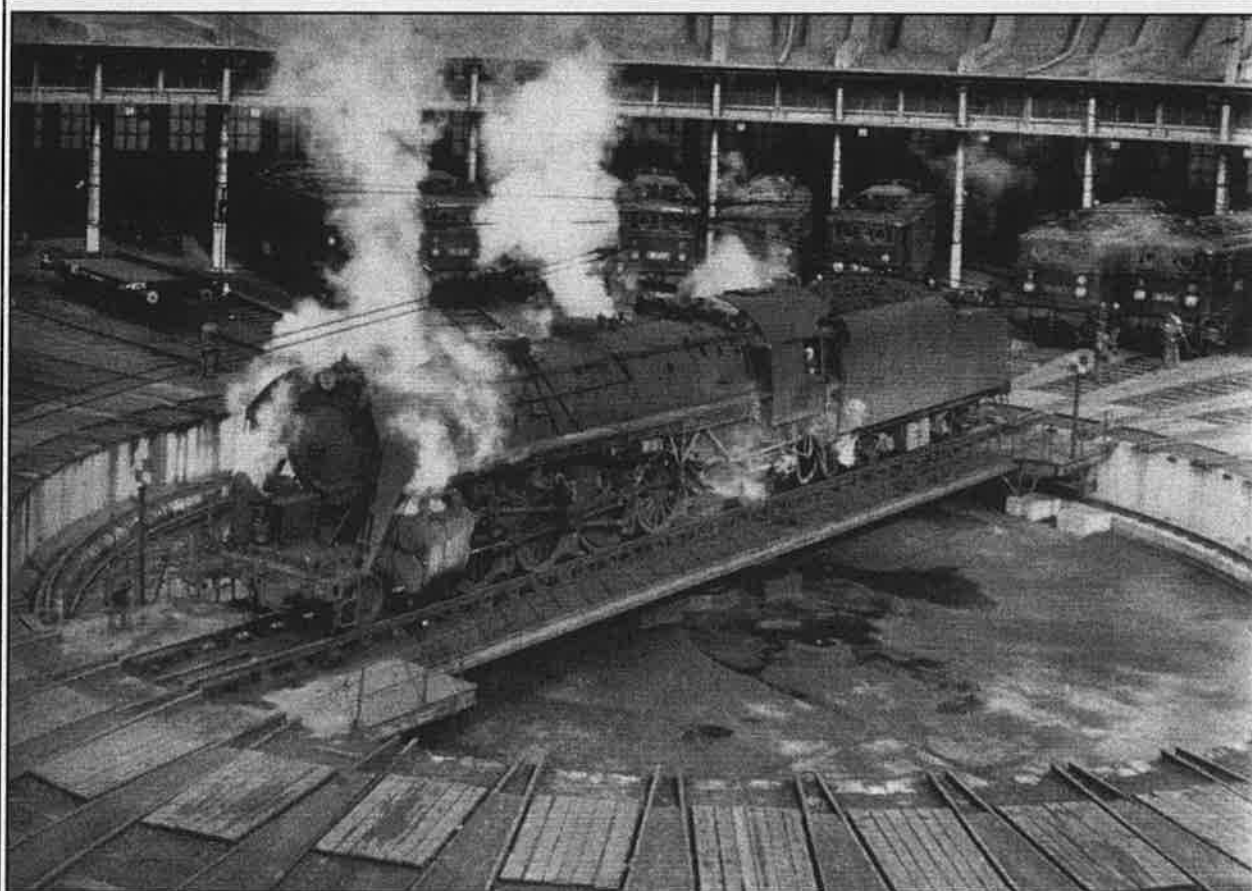
Contrairement à la France, où des locomotives sont classées comme "monument historique", rien de pareil ne se fait en Belgique, d'où les modifications malheureuses de certains organes comme le robinets de frein 6 ET (un monument) remplacé par le frein Oerlikon et maintenant la chaudière.

Petite comparaison entre T. 29 et 141. R

	Type 29	141. R
Longueur (sans tender)	12, 170 m	14, 639 m
Hauteur.....	4, 242 m	4, 267 m
Masse à vide	84, 500 t	105,300 t
Diamètre cylindres.....	559 m/m	597 m/m
Diamètre roues motrices	1,52 m	1,65 m
Effort de traction.....	15 021 kg	24 200 kg
Vitesse.....	96 km/h	100 km/h

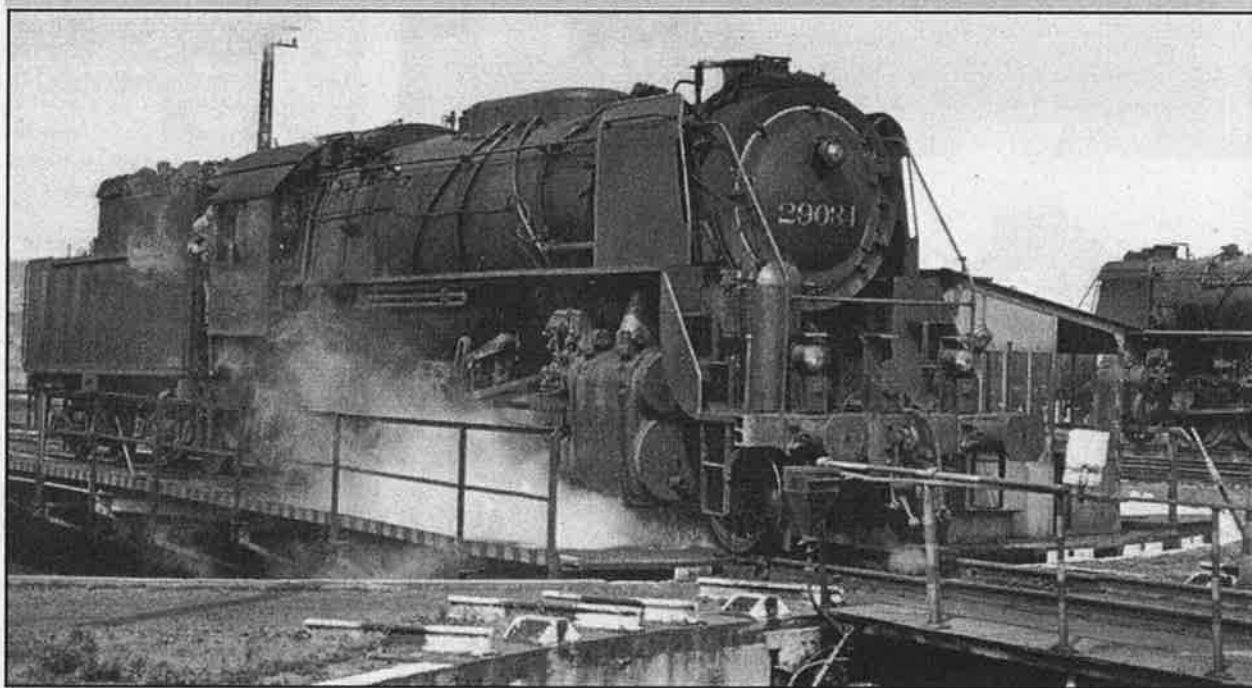
A titre indicatif, sur la 141. R à la vitesse de 100 km/h, les roues motrices tournent à 321 t/m.

En 1973, lors d'un essai au banc de Vitry, pour le compte de Matra, avec la 141.R 1336 de Vierzon, les



Une 141 R de la SNCF sur le pont tournant de Villeneuve. Dans la remise des électriques BB 8100 qui commencent à prendre la relève suite à l'électrification grandissante. Les 141 R continueront jusqu'en 1953 à assurer des trains de marchandises sur la Grande Ceinture de Paris (photo Maufroid, 1950)

Juillet 1965, la 29.034 de la SNCB sur le pont tournant de Herbasthal
(photo Max Delie, parue dans "Les Consolidation type 29" de C.Vincent).



roues motrices ont tourné à 436 t/m soit une vitesse de 136 km/h. Après cet essai, la R 1336 fut ferrillée, un peu victime de cet essai et l'année 1973 marqua la fin des 141 R.

Pour la type 29, pour une vitesse de 96 km/h, les roues motrices tournent à 335 t/m.

Petite histoire des 141 R préservées.

Douze 141 R ont été sauvées de la démolition, soit toujours propriété de la SNCF, soit prêtées ou achetées par des personnes privées (tenons-nous bien, un Belge est propriétaire de deux 141 R) ou associations, soit garées en attente de remise en état de rouler, soit remise en état par des associations privées et autorisées à circuler sur les lignes de la SNCF, à savoir :

La R 73

Achetée par le musée britannique de Bressingham, mais vu son gabarit, interdite de circuler sur les voies anglaises, a été revendue à un amateur belge, doit être remise en état et est garée à l'atelier de la CITEV (Cie Internationale des Trains Express à Vapeur) à Conflans-Jarny avec la R 1232 du même propriétaire.

Mise en service le 05-06-1946 au dépôt de La Rochelle, a été radiée au dépôt de Sarreguemines(?) le 05-01-1973 après avoir parcouru 1.087.654 km.

La R 420

Achetée par un groupe d'amis des chemins de fer, est admise à rouler sur les lignes de la SNCF, elle est basée dans l'atelier dépôt de Clermont-Ferrand.

Cette locomotive a remorqué le dernier train commercial régulier vapeur de la SNCF le 29 mars 1974. Classée comme monument historique en 1985, elle participa à de nombreuses manifestations commémoratives, dont la représentation de la SNCF lors des cérémonies du 150^{ème} anniversaire des Chemins de Fer Néerlandais à Utrecht en 1989 et prises de vues de plusieurs films.

Mise en service le 23-08-1946 au dépôt de Mézidon, a été mise en attente d'amortissement le 08-03-1975 après avoir parcouru 1.075.275 km. Cette R à parcouru en 14 ans après sa remise en service par ce groupe d'amis 50.649 km.

La R 568

Achetée par un particulier en 1975, elle est confiée à la CITEV et est basée à Conflans-Jarny, à l'ancien atelier des wagons que la CITEV loue à la SNCF.

Mise en service le 11-04-1946 au dépôt de Longueau, est mise en attente d'amortissement le 18-11-1974 après avoir parcouru 1.038.176 km.

Cette R a parcouru près de 26.000 km depuis sa remise en service (période 1981-1996).

La R 840

Conservée par la SNCF à la demande de la section de l'AAATV section de Vierzon-Bourges (Amicale des Amis et Anciens de la Traction Vapeur), confiée à cette association qui en est devenue propriétaire le

02-12-1993. Remise progressivement en état, elle n'est pas encore (en 1996) agréée à circuler sur les lignes de la SNCF, n'ayant pas encore subi une révision des organes de roulement. Elle est simplement autorisée à évoluer sur les voies de service de la gare de Cosne donnant accès à la remise où elle est garée.

Mise en service le 12-04-1947 au dépôt d'Avignon, a été radiée au dépôt de Vierzon le 10-12-1975 après avoir parcouru 1.655.314 km.

Cette 141 R chauffée au fuel sera par la suite autorisée et sera la vedette d'une très belle K7 vidéo présentée par "La Vie du Rail".

La R 1108

Conservée par la SNCF à la demande de l'AAATV section de Nice et confiée à celle-ci, est actuellement stationnée dans l'annexe traction de Breil-sur-Roya (ligne Nice - Coni) louée à la SNCF par l'Eco Musée du Haut Pays.

Cette R restaurée par l'AAATV est en excellent état de "présentation" pour figurer dans des expositions dont la principale fut la gare de Monaco en juin 1984 lors du 40^{ème} anniversaire du règne du Prince Rainier III.

Mise en service le 03-05-1947 au dépôt de Nevers, a été radiée au dépôt de Vierzon le 10-12-1975 après avoir parcouru 1.653.150 km.

La R 1126

Conservée par la SNCF, a été remise en état de marche par l'ACPR 1126 (Amicale des Cheminots pour la Préservation de la R 1126) après un long purgatoire sur la parking d'un supermarché à Narbonne ? Elle a repris du service en 1991 et est basée à l'AMT de Toulouse.

Cette R mise en service le 18-03-1947 au dépôt de Nîmes, est mise en attente d'amortissement le 07-08-1975 après avoir parcouru 2.093.334 km.

Depuis sa restauration et son premier train le 21-06-1991, elle a parcouru 17.500 km (période 1991-1996).

La R 1187

Propriété de la SNCF, elle a une fin glorieuse, car elle représente toute la série des 141 R dans la collection des locomotives à vapeur au "Panthéon" du chemin de fer : le Musée français des chemins de fer de Mulhouse.

Cette locomotive, mise en service le 05-07-1947 au dépôt du Mans a été mise en attente d'amortissement le 02-11-1975 après avoir parcouru 1.604.707 km.

La R 1199

Propriété de la SNCF, elle est actuellement préservée par la section AAATV de Nantes. Elle est garée à l'EMT de Nantes-Blottereau.

Mise en service le 10-07-1947 au dépôt du Mans où elle fit toute sa carrière de locomotive, elle fut radiée le 25-08-1971 après avoir parcouru 1.628.351 km.

Cette R devait normalement finir sa carrière dans le

musée des Chemins de Fer de San Diego en Californie, don de la SNCF en témoignage de la reconnaissance de la France aux Etats-Unis. Malheureusement, les fonds nécessaires pour le transport vers la Californie ne purent être réunis et la R 1199 resta à la disposition de la région de Rennes pour participer à plusieurs expositions. Elle fut confiée à l'AAATV le 07-08-1992.

Cette locomotive a été classée comme monument historique en 1984.

La R 1207

Achetée par un particulier, elle fut la première 141 R rachetée à la SNCF en octobre 1972 et ce, trois ans avant la fin des R. Elle est la seule qui fut livrée en feu à son nouveau propriétaire. Remise en état de marche par ses soins, elle est régulièrement allumée et est garée dans l'ex-dépôt de Montargis, dépôt qu'elle n'a jamais quitté, cette locomotive n'étant pas agréée par la SNCF. Fait spécial, cette machine est régulièrement retimbrée et allumée en moyenne deux fois par an. Elle est dans un état de présentation impeccable, sauf son tender qui était déjà en mauvais état lors de l'achat.

Mise en service le 31-03-1947 au dépôt de Bordeaux, a été radiée le 24-01-1973 après avoir parcouru 1.872.095 km.

La R 1244

Achetée en 1975 par un groupement zurichois, est actuellement la propriété du Club Helvétique Mikado 1244. Elle circule en Suisse pour des trains touristiques.

Mise en service le 25-03-1947 au dépôt de Nice, cette locomotive a été mise en attente d'amortissement le 08-03-1975 après avoir parcouru 1.423.000 km.

La R 1298

A été conservée par la SNCF à la demande de l'ALTA (Association Lodevoise des Trains Anciens) à qui elle a été confiée. Depuis 1983, elle est placée sous la sauvegarde de l'APPAP (Association Provençale de Préservation et d'Animation Ferroviaire). Elle est remise dans l'atelier musée du dépôt de Miramas.

Mise en service le 21-07-1947 au dépôt de Sotteville, elle a été radiée le 20-11-1976 après avoir parcouru 1.546.714 km.

La R 1332

Vendue à un collectionneur en 1979, elle est restée garée plus de 20 ans sur un bout de voie en gare de Jarnac et rachetée en novembre 1992 par un amateur belge déjà propriétaire de la R 73. Ces deux locomotives sont

provisoirement garées à Conflans-Jarny (atelier de la CITEV).

Cette locomotive (pas en très bon état), à chauffe au fuel, à la particularité depuis son rachat d'être accouplée à un tender charbon, son propriétaire souhaitant lors de la remise en état de la transformer au charbon.

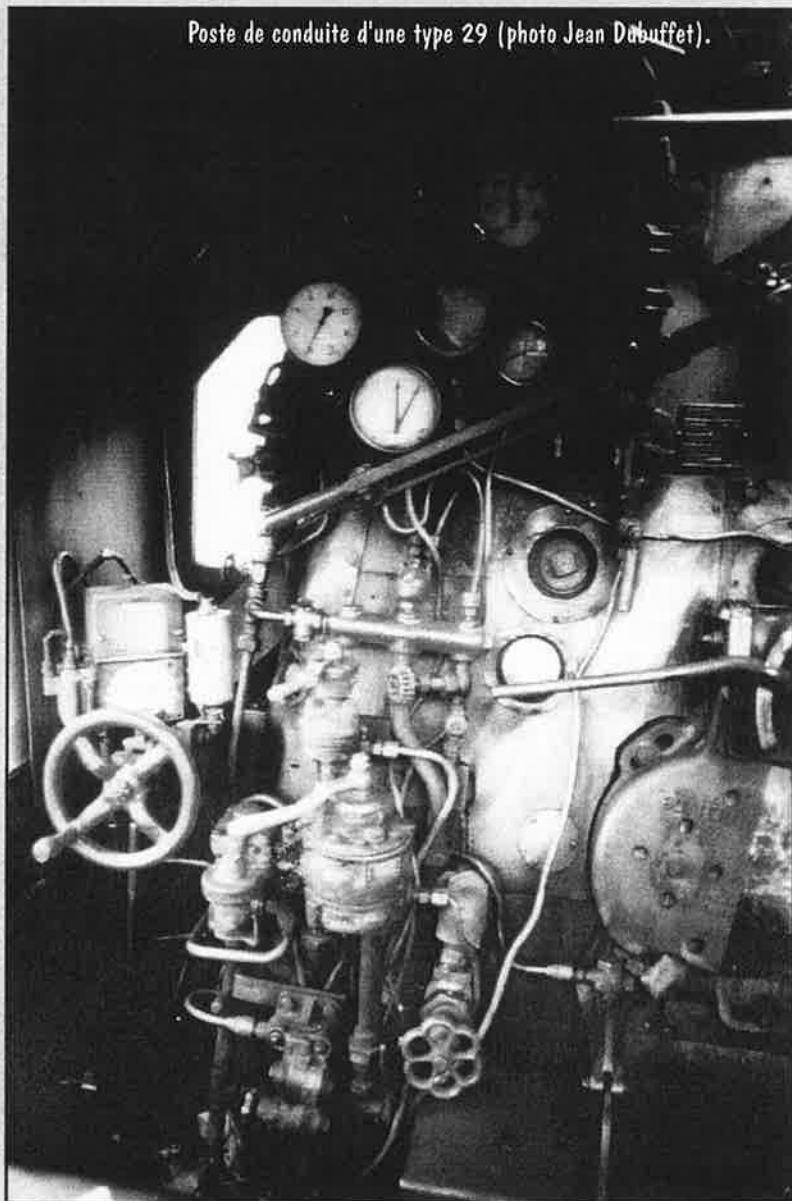
Mise en service le 03-02-1948 au dépôt de Sotteville, elle fut radiée le 10-12-1975 après avoir parcouru 2.014.637 km.

Le lieu de garage de chaque locomotive (situation en 1996) est indiqué, pour si en cas un amateur de photos passait dans le coin, il pourrait peut-être, avec un peu de diplomatie, effectuer des photos de ces 141 R protégées, je pense que ces photos seraient bienvenues dans les clubs.

Voici donc en résumé la grande histoire des "américaines de 1946". Les fiches techniques donneront plus de détails aux amateurs de précisions.

A ce propos, je recommande à ceux qui veulent en savoir plus concernant cet article sur "Les Américaines

Poste de conduite d'une type 29 (photo Jean Dubuffet).



de 1946". la lecture des deux ouvrages suivant :
 "Les 141 R, ces Braves Américaines" édité par la Vie du Rail, avec ses magnifiques et nombreuses photos.

Les "Consolidation" Type 29 de mon ami Claude Vincent, aussi avec les détails techniques et de nombreuses photos. Ce livre se trouve à la bibliothèque du club.

Cet article est le complément d'un article paru dans "L'Eclisse" la revue du CFFL, Club Ferroviaire Froimont Locomotion de Rixensart-Froimont, dont l'original étant un brouillon non corrigé destiné à une conférence sur ces locomotives.

Bibliographie.

Ma documentation personnelle, mes souvenirs comme chauffeur titulaire de la 29.127 à la remise de Mons (1954), machiniste titulaire de la 29.030 et par la

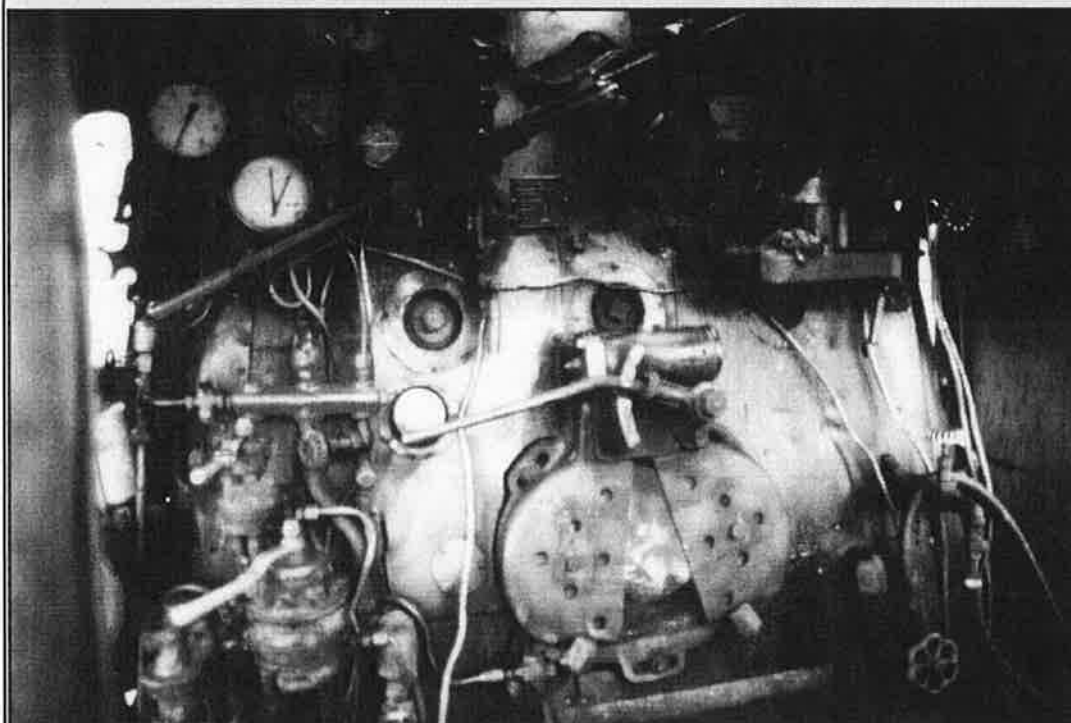
suite de la 29.026 à la remise de Ronet (1956-1960), par la suite à la Direction, responsable de la 29.013 lors des parcours touristiques nombreux après sa remise en état.

Les deux ouvrages cités ci-dessus : La "Chronique de Rail Passion" et les anciennes revue de la "Vie du Rail - Notre Métier".

Les "Cours Vapeur" destinés aux écoles d'apprentis de la SNCF.

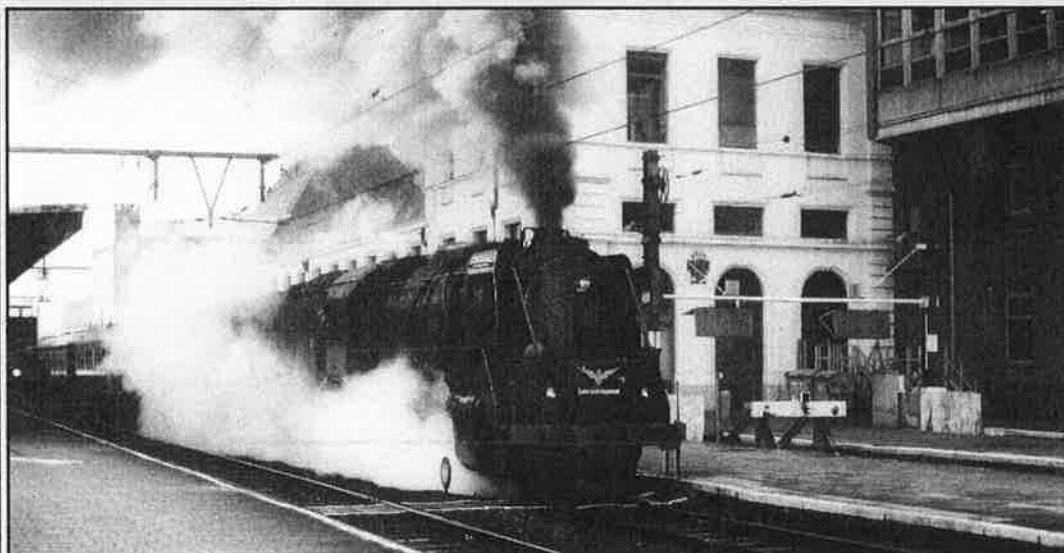
"La Machine à Vapeur", la bible des vaporistes de U. Lamalle.

Jean DUBUFFET, avec la collaboration de Michel Herbiet



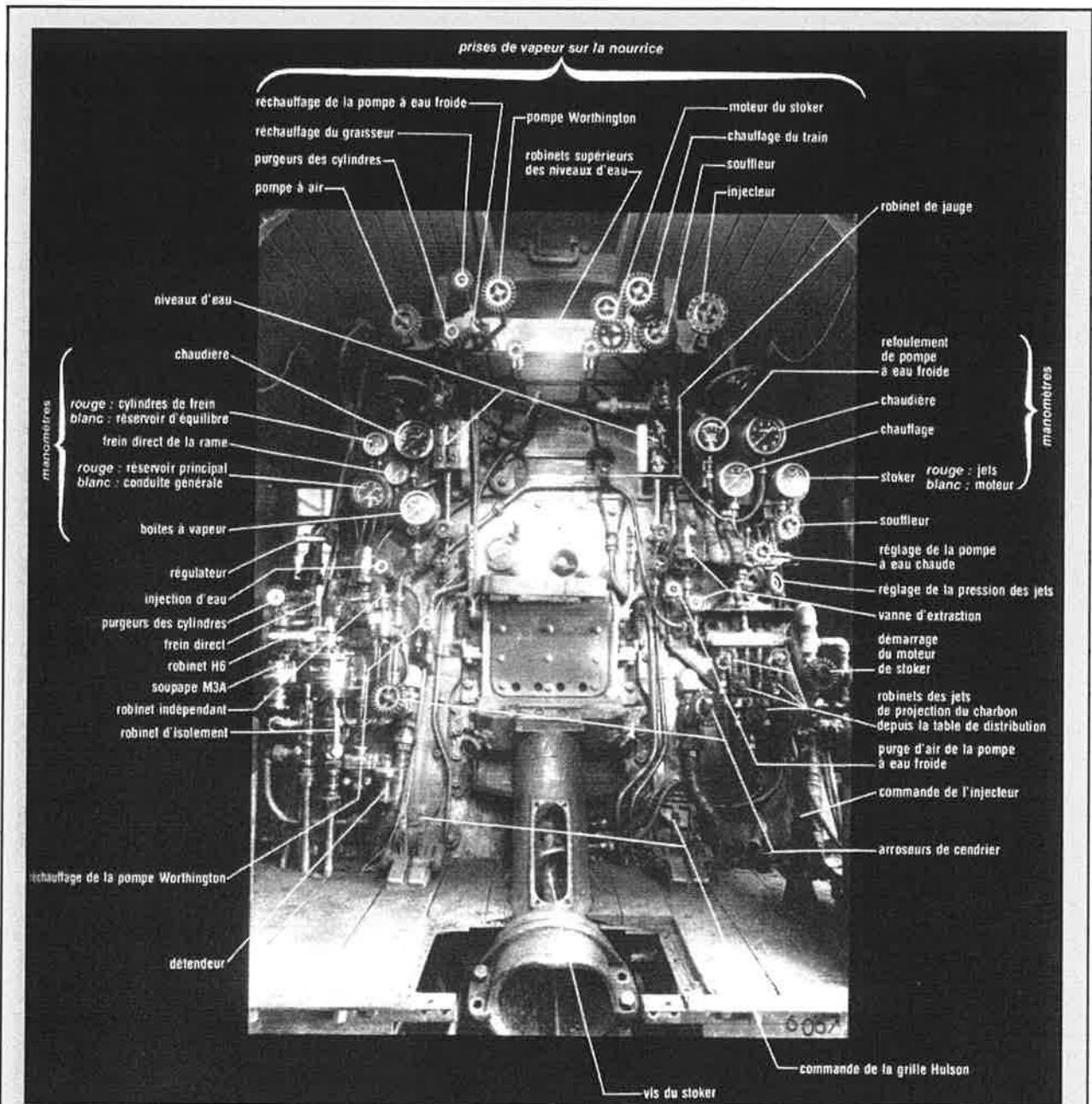
Intérieur de la cabine de la 29.013, côté machiniste.

Photos de Jean Dubuffet

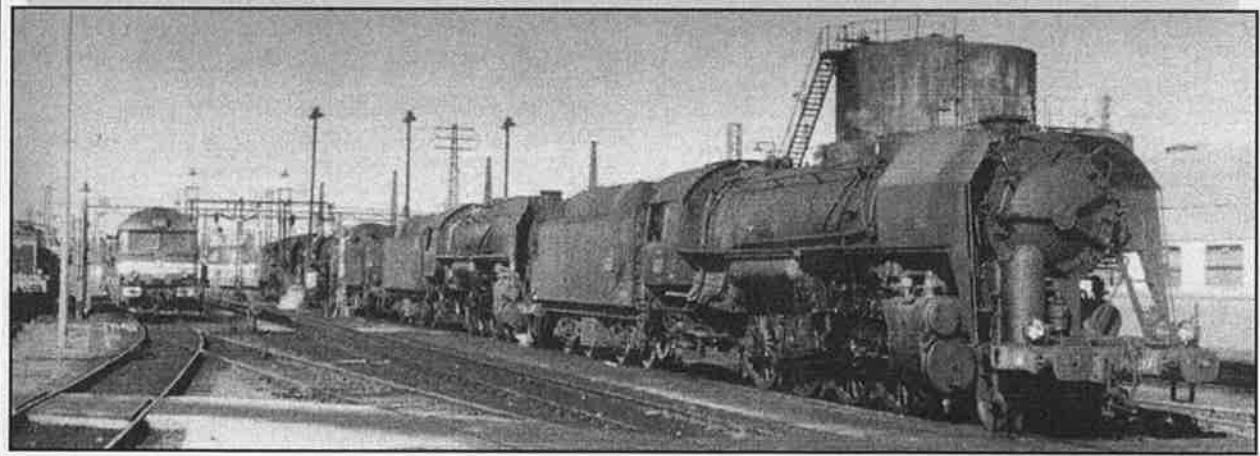


Un des nombreux trains spéciaux remorqués par la 29.013 de la SNCB entre 1976 et 1996.

Gare de Namur : le "Lumeçon - Express", train spécial vapeur à destination de Mariembourg.



En haut : photo légendée des organes de commande d'une 141 R au charbon
 En bas : dépôt de Bordeaux; à droite, les 141 R au fioul avec, en arrière-plan, le réservoir fioul du dépôt;
 à gauche, les Diesel CC 72000 qui prendront définitivement la relève en 1971 (photo Lamy).
 (documents parus dans "Les 141 R, ces braves américaines" de Bernard Collardey et André Rasserie)



Au fil du rail SNCB

Une suite d'articles pour ceux qui construisent un réseau époque II ou III

Mode d'exploitation

Les principes

Depuis l'origine de l'exploitation des chemins de fer, les réseaux se sont compliqués. Le nombre de points dangereux ainsi que le trafic se sont fortement accrus. La vitesse a été constamment augmentée.

Le mode d'exploitation d'une ligne de chemin de fer varie essentiellement avec la nature et la densité de la ligne. L'on comprend aisément que les deux dangers principaux à éviter sont:

- le rattrapage de deux trains l'un suivant l'autre;
- la collision de deux trains venant en sens inverse et circulant sur une même voie.

Suivant le trafic de la ligne envisagée, on utilise une des trois méthodes ci-après :

- on adopte la marche à vue.

Le conducteur doit toujours rester maître de sa vitesse et pouvoir s'arrêter devant un obstacle, même pouvant surgir brusquement.

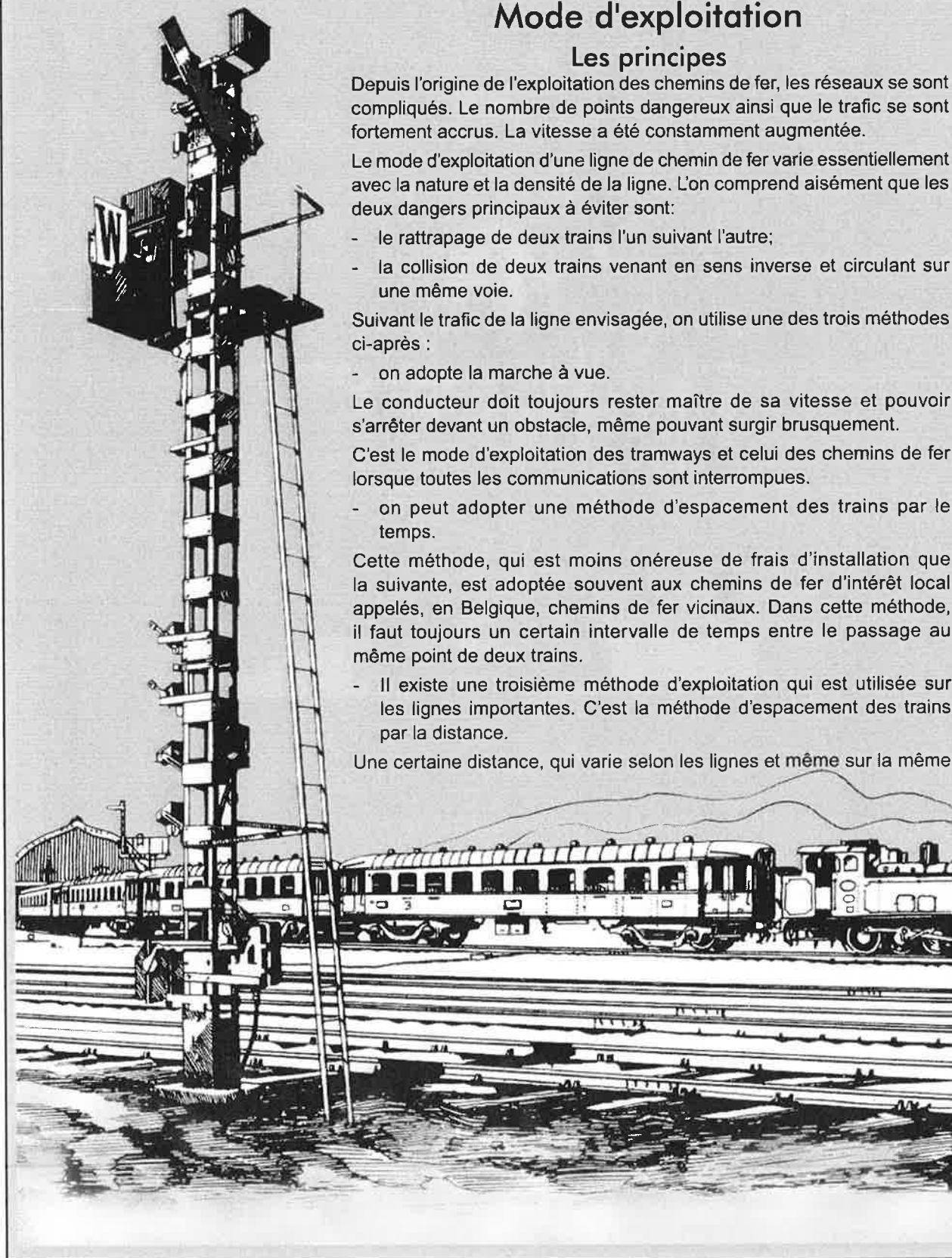
C'est le mode d'exploitation des tramways et celui des chemins de fer lorsque toutes les communications sont interrompues.

- on peut adopter une méthode d'espacement des trains par le temps.

Cette méthode, qui est moins onéreuse de frais d'installation que la suivante, est adoptée souvent aux chemins de fer d'intérêt local appelés, en Belgique, chemins de fer vicinaux. Dans cette méthode, il faut toujours un certain intervalle de temps entre le passage au même point de deux trains.

- Il existe une troisième méthode d'exploitation qui est utilisée sur les lignes importantes. C'est la méthode d'espacement des trains par la distance.

Une certaine distance, qui varie selon les lignes et même sur la même



ligne est toujours maintenue entre deux trains. Il est à remarquer qu'en dehors des méthodes d'exploitation, la sécurité est encore assurée sur les lignes par de nombreuses précautions.

En Belgique, en signalisation à trois positions, les feux, pour éviter qu'un signal ne donne une indication erronée, proviennent d'une même source (montage des lampes en série ou emploi du miroir). Il serait dangereux, en effet, qu'un signal devant, à la fois, présenter un double feu vert et jaune, ne présente que le premier.

D'autre part, les vitres interchangeable des signaux ont un diamètre différent par coloris. Impossible de se tromper, par conséquent, lors du montage.

En signalisation lumineuse, l'orientation du faisceau lumineux est vérifiée par le remplacement, lors du placement ou de la vérification, d'un télescope. On est, ainsi, certain que le feu sera toujours bien orienté. Le fait d'utiliser une double lentille dont la première est un verre clair a pour but d'éliminer les feux fantômes.

Pour toutes les signalisations, la sécurité est renforcée par de multiples contrôles électriques et mécaniques et l'emploi de dispositifs ou d'appareils tels que rails isolés, pédales, lattes de calage, désengageurs, slots, circuits de voies, verrous et la concordance de sécurité entre les positions incompatibles ou dangereuses par des dispositifs appelés enclenchements.

L'on conçoit que les méthodes d'exploitation doivent, sur un réseau ferré, différer selon que l'on veut assurer la protection des trains en pleine voie ou dans les endroits de garage et de croisement, c'est-à-dire, dans les stations ou aux bifurcations (endroits où des lignes se concentrent ou se dispersent).

Nous verrons donc d'abord les méthodes d'exploitation utilisées sur les lignes de chemins de fer et puis celles qui sont utilisées dans les gares et les bifurcations. Ces méthodes différentes sont nées des différences capitales auxquelles répondent les installations.

Le Block-System

La protection des trains en pleine voie, ainsi que la nécessité d'assurer un écoulement régulier des transports, a, peu à peu, depuis l'origine des chemins de fer, fait réglementer de façon de plus en plus sévère

la circulation des trains entre les stations.

Une méthode d'exploitation est née. Elle porte le nom de «**block-system**». Elle a pour but d'assurer la circulation des trains qui se suivent sur une même voie, tout en évitant qu'ils puissent se rejoindre.

Les lignes sont divisées en tronçons dont la longueur varie suivant la situation (elles sont plus courtes, par exemple, à proximité des stations où normalement la vitesse est diminuée) et suivant la densité du trafic à écouler sur une ligne (moins le trafic est grand, plus les sections peuvent être longues).

L'on est toutefois limité dans la longueur des sections par la nécessité de permettre au mécanicien, suivant la vitesse autorisée, d'arrêter son train. Pour arrêter celui-ci, il lui faut une certaine distance dite "de freinage".

Ces parties sont appelées "section de block".

Un principe de base est établi : **une section de block ne peut être occupée que par un seul train.**

Les dérogations à cette règle sont rares et ne peuvent l'être qu'en observant des conditions très strictes.

L'entrée de chaque section de block est commandée par un signal d'arrêt absolu. Son aspect, en Belgique, ne diffère en rien des autres signaux d'arrêt absolu. Ce signal porte le nom de «**signal de block**».

Le signal qui termine une section de block non suivie d'une autre section, porte le nom de «signal de fin de section de block».

On appelle, d'autre part, «**poste de block**», le poste qui assure la manœuvre des signaux.

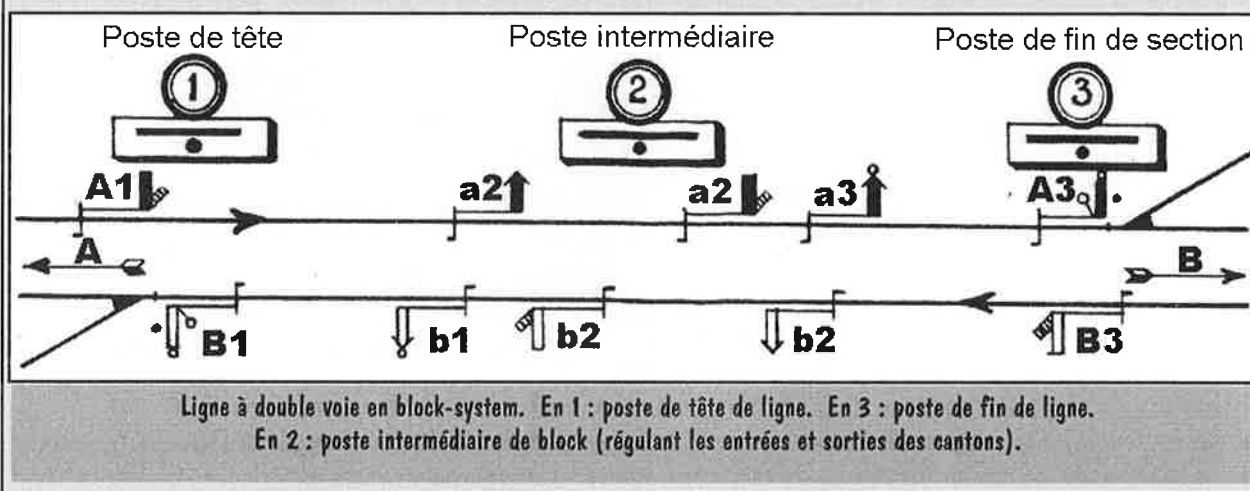
Les postes de block portent un nom particulier suivant la situation qu'ils occupent sur la ligne : on distingue tout d'abord les postes d'extrémité et parmi ceux-ci :

- les postes de tête qui autorisent les entrées sur les lignes;
- les postes de fin de section, pour ceux qui autorisent les sorties des lignes.

Les autres postes sont dits «postes intermédiaires».

Il y a deux possibilités de block-system :

- Le block-system absolu;
- Le block-system permissif.



Dans le block-system absolu, le principe de base énoncé plus haut est d'application intégrale et dans l'absolu, sauf en cas d'accident, une section ne peut être occupée par deux trains.

A la SNCB, où la sécurité prime toute autre considération, ce seul mode d'exploitation est en vigueur.

Dans le block-system permissif (non en usage sur le réseau belge), moyennant des précautions bien déterminées et dans certaines circonstances on peut admettre, en service normal, un train dans une section de block occupée.

Cette façon de faire permet d'augmenter le débit d'une ligne, mais au détriment de la sécurité.

Le block-system absolu peut être appliqué de deux façons différentes, à savoir :

A voie fermée

C'est-à-dire que leur accès en est normalement interdit. Les signaux sont donc normalement fermés.

Le block-system absolu à voie fermée peut être :

- à sections bloquées. L'ouverture du signal est subordonnée à une demande d'introduction et à la réception de l'autorisation;
- à sections débloquées. L'autorisation d'ouverture du signal est donnée dès que le train a libéré la section suivante.

A voie ouverte

Le signal est ouvert dès que 1^{er} train qui occupait une section l'a libérée.

Les signaux sont donc normalement ouverts.

A l'exception de la ligne électrique Bruxelles-Antwerpen, sur toutes les autres lignes de la SNCB, il est fait usage du block-system absolu à voie fermée.

Ce block appelé aussi block manuel, car il exige l'intervention d'un personnel garde-block, fonctionne sous deux formes différentes :

- block-system par téléphone où l'on utilise exclusivement le téléphone;
- block-system par appareils de block enclenchés avec les signaux. C'est-à-dire qu'une liaison existe entre les appareils et les signaux qui n'autorisent certaines opérations que dans des conditions déterminées.

Les principales prescriptions à observer sont les suivantes :

- Le signal d'entrée d'une section ne peut être ouvert que si l'autorisation a été demandée et reçue.
- L'autorisation ne peut être accordée que si la section est libre.
- Le signal d'entrée doit être refermé immédiatement après l'entrée du train complet en section. Le signal de sortie doit également être refermé immédiatement après la sortie du train complet de la section.
- Le poste suivant doit être informé de rentrée en section.
- Le poste précédent doit être informé de la sortie

de section.

- L'autorisation donnée n'est valable que pour une ouverture du signal.
- Aucune demande ne peut être introduite si le poste suivant n'a pas avisé que le train précédent a quitté la section.

Sur la ligne électrique Bruxelles-Antwerpen, le block-system absolu est établi à voie ouverte.

Sur certaines sections de la ligne, le block est automatique, c'est-à-dire que les signaux sont mis au passage par le train lui-même sans l'intervention de garde-block.

Sur d'autres sections, il est semi-automatique. C'est-à-dire, que le personnel intervient pour l'ouverture des signaux, le déblocage étant donné par le train qui quitte la section, pour le train qui le suit.

Comme au point de vue sécurité, ces questions sont de toute première importance, nous verrons de manière détaillée les trois principaux types de système de block utilisé en Belgique, à savoir :

- Block par téléphone;
- Block par appareil de block;
- Block automatique

Le block par téléphone :

block-system absolu à voie fermée

Les signaux employés ne diffèrent en rien, au point de vue aspect, des signaux d'arrêt ordinaires.

Seul sur les plans, leur notation est différente. Il y a une notation pour les signaux de block et une notation pour les signaux de fin de section de block. Nous parlerons de ces notations dans la section "Dessin ferroviaire".

Les appareils téléphoniques utilisés ne diffèrent pas non plus des postes téléphoniques ordinaires. Un appareil est placé dans chaque poste de block. Il permet de communiquer avec les postes voisins d'amont et d'aval. Les circuits qui les relient leur sont propres.

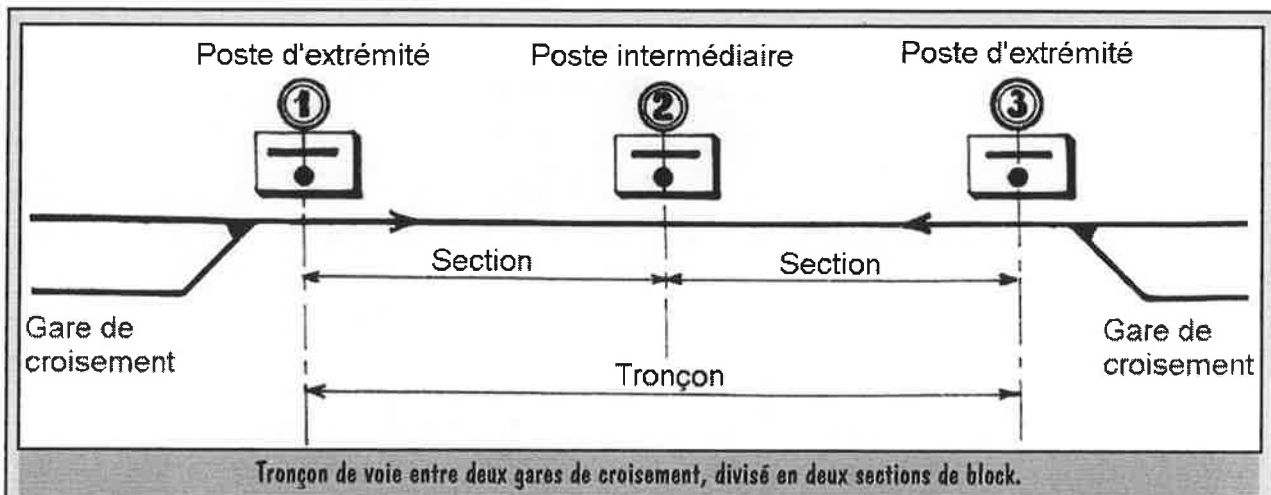
En outre, des carnets dits "de block" sont utilisés. Ils ont pour but de permettre au signaleur de se rendre compte de la position des trains. Ils permettent, de plus, un contrôle de l'application correcte des principes de base du block-system.

Sur les lignes à double voie, il est fait usage :

- d'un carnet à couverture bleue, pour un sens de marche. Les lignes des pages du carnet renseignent une numérotation continue impaire (1 à 99);
- d'un carnet à couverture rosée, pour l'autre sens de marche. Dans ces carnets, les pages renseignent une numérotation continue paire (2 à 100).

Sur les lignes à simple voie, il n'y a qu'un seul carnet par poste, car les annonces des trains circulant dans un sens intéressent la sécurité des trains circulant dans l'autre sens. La couverture est jaune et la numérotation continue (1 à 100).

Les communications sont inscrites sous des formes conventionnelles, que voici :



- A Demande d'admettre en section, train n° _____;
- B Vous accordez autorisation, train n° _____;
- C Train n° _____ est entré en section;
- D Train n° _____ est sorti de section;
- CZ Accusé de réception entrée train n° _____ en section;
- DZ Accusé de réception sortie train n° _____ de section.

Les inscriptions dans les carnets de block devant servir de preuves, ne peuvent être altérées après coup. Elles doivent être faites uniquement au crayon d'aniline. L'usage du crayon noir ainsi que de gommes à effacer sont strictement interdits.

Il est à remarquer que, en ce qui concerne le block-system, les lignes à voie unique sont divisées en tronçons. Le croquis ci-dessus indique la différence qu'il y a entre un tronçon et une section.

Chaque tronçon comporte toujours deux postes d'extrémité car le block-system est toujours interrompu sur ces lignes, aux stations de croisement.

Le block enclenché

Block-system absolu à voie fermée

Outre les moyens utilisés dans l'emploi du block-system par téléphone, le block-system enclenché utilise des moyens complémentaires qui sont :

- Les appareils dits de block, sont placés dans les postes; les gravures de la page précédente, en ce qui concerne les lignes à double voie et de la page suivante, pour ce qui est des lignes à simple voie en donnent un aspect général;
- Les pédales de block sont, soit des contacts à mercure fonctionnant par la flexion du rail sous le poids des trains, soit un rail isolé.

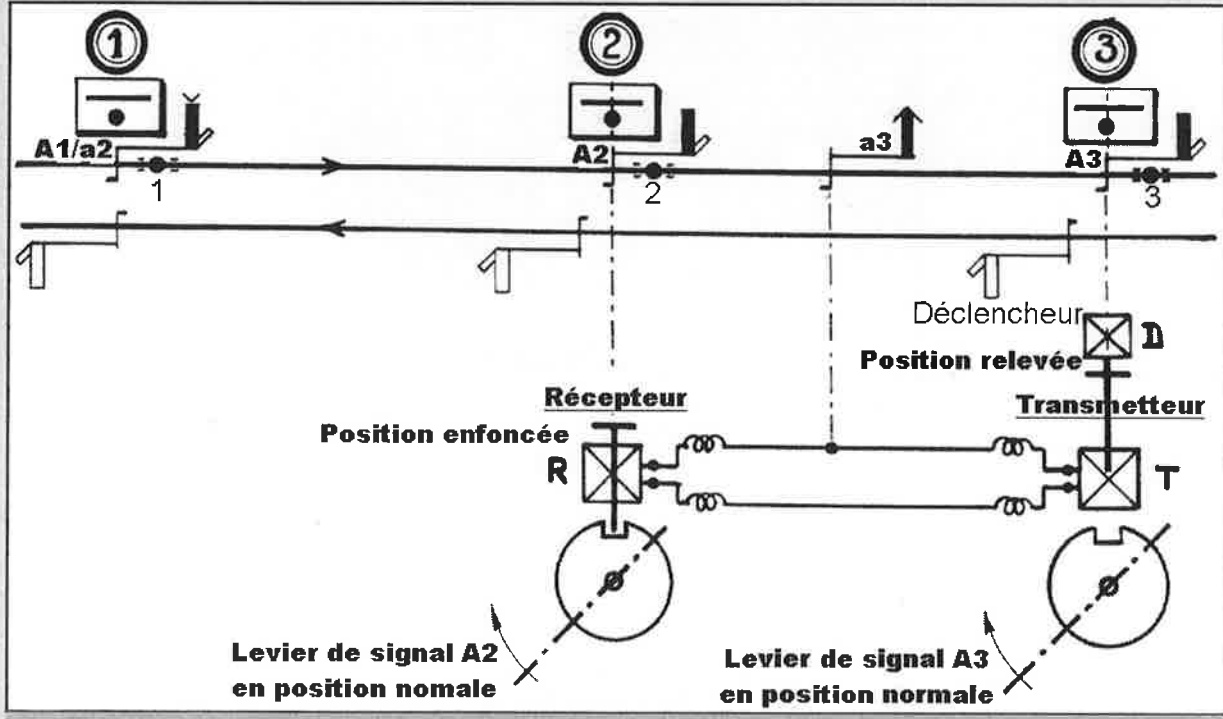
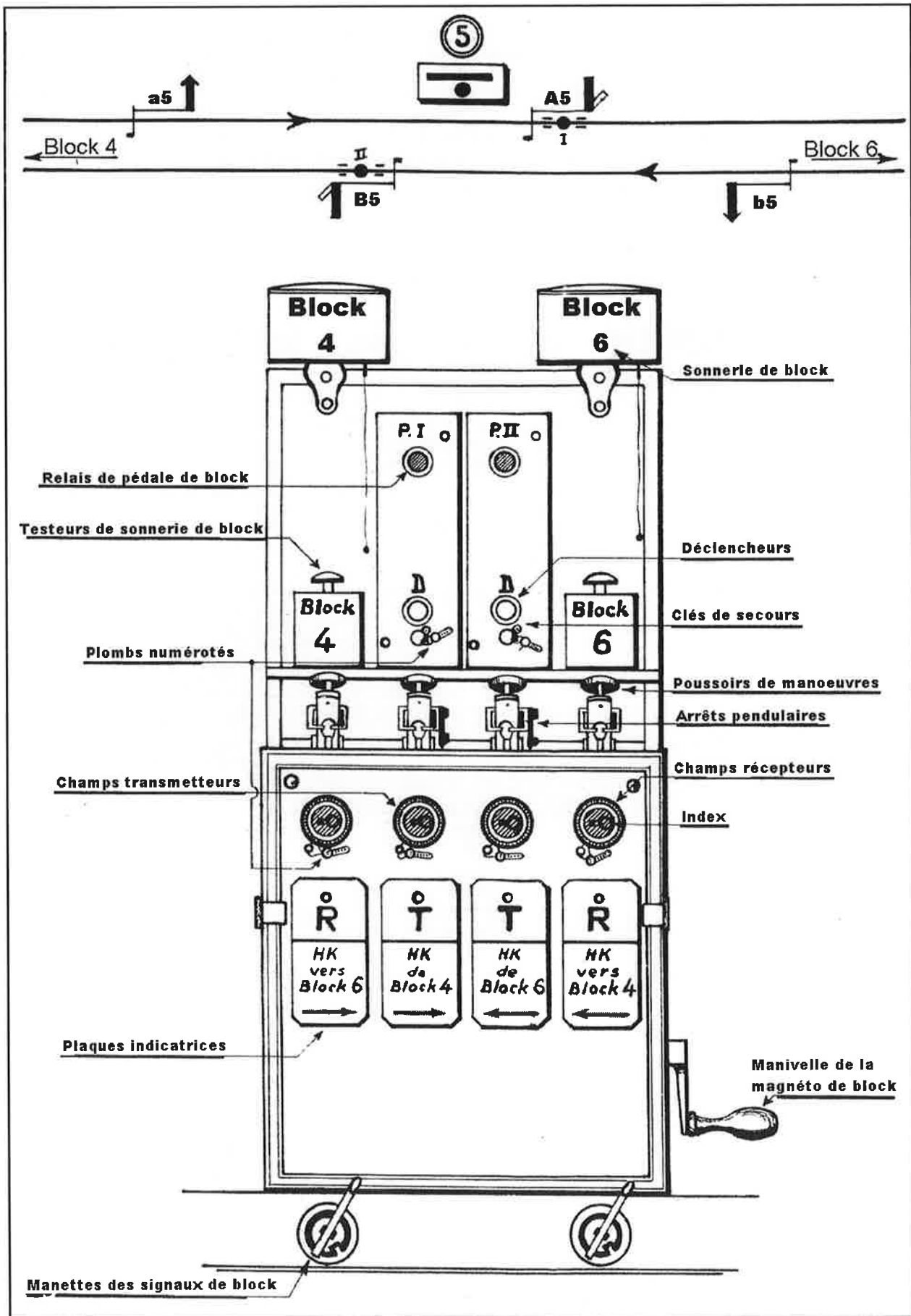
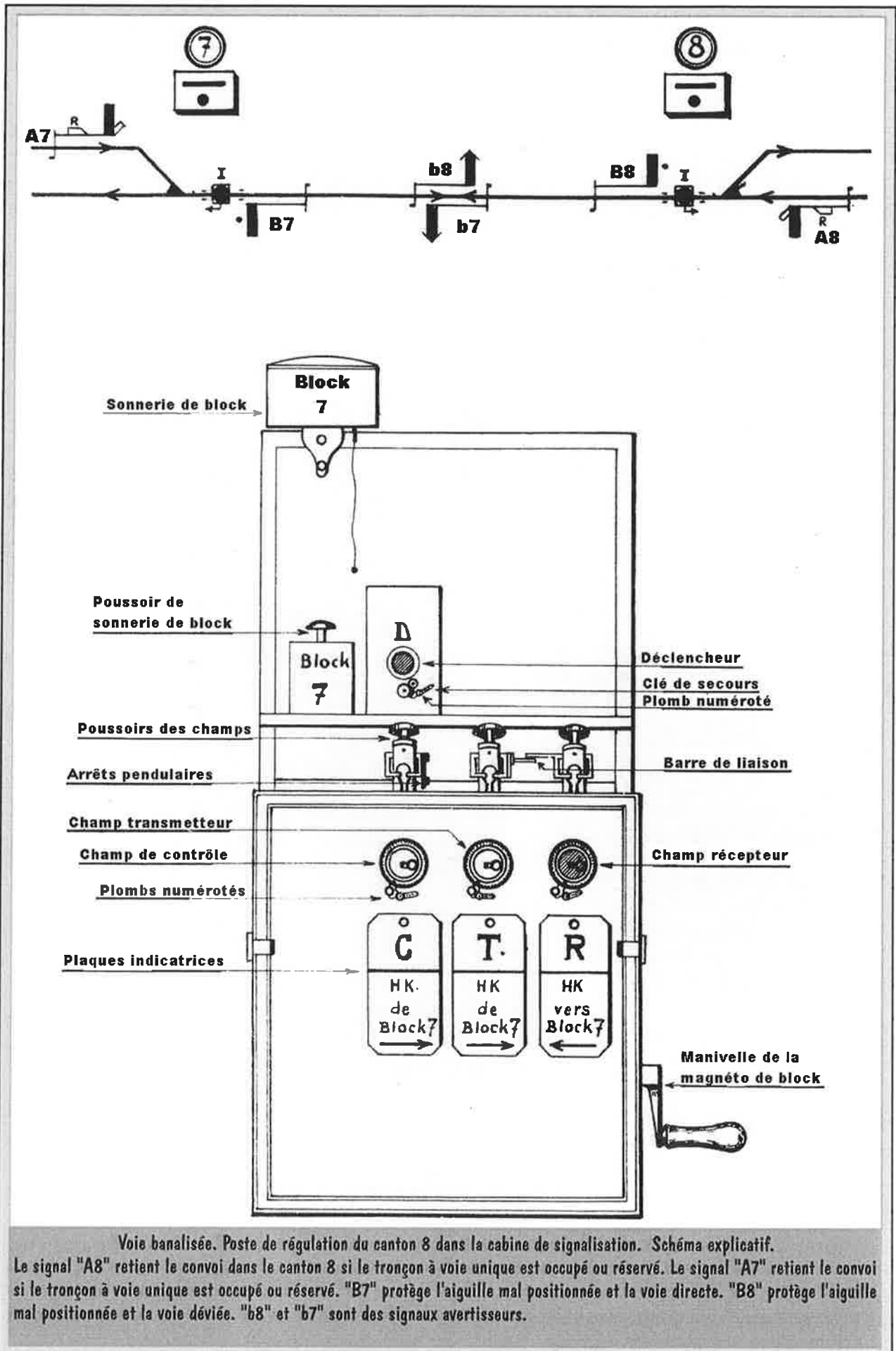


Schéma de fonctionnement du "block-system enclenché" en vigueur sur toutes les lignes principales de la SNCB. Il assure, dans l'état actuel des connaissances, le maximum de sécurité à la circulation des trains.



Double voie : poste de régulation du canton 5 dans la cabine de signalisation. Schéma explicatif. Le signal "B5" protège l'entrée des convois dans le canton 4. Le signal "A6" protège l'entrée du canton 6.



Voie banalisée. Poste de régulation du canton 8 dans la cabine de signalisation. Schéma explicatif.
 Le signal "A8" retient le convoi dans le canton 8 si le tronçon à voie unique est occupé ou réservé. Le signal "A7" retient le convoi si le tronçon à voie unique est occupé ou réservé. "B7" protège l'aiguille mal positionnée et la voie directe. "B8" protège l'aiguille mal positionnée et la voie déviée. "b8" et "b7" sont des signaux avertisseurs.

Ces pédales sont, dans certains cas, utilisées pour remettre automatiquement à l'arrêt des signaux, après le passage des trains.

Dans le block enclenché, les carnets et les annonces sont faites comme dans le block par téléphone, toutefois, les autorisations de blocage et de déblocage des sections sont matérialisés

par les appareils qui se trouvant également sous la dépendance des postes voisins ne permettent le fonctionnement des leviers commandant les signaux que si les conditions exigées par le fonctionnement du block-system sont réellement effectuées.

De plus, un contrôle de certaines opérations est effectué par les trains eux-mêmes au moyen des pédales que nous avons citées plus haut.

La complexité des manœuvres est sévèrement et minutieusement réglementée. Cette réglementation, qui prévoit les cas d'avaries, est très étendue et sortirait du cadre du présent ouvrage.

La liaison entre les appareils de block et les leviers de commande des signaux est réalisée, soit mécaniquement, soit électriquement.

Ce système qui est appliqué en Belgique sur toutes les lignes principales assure dans la phase actuelle des connaissances ferroviaires, le maximum de sécurité à la circulation des trains.

Le schéma de la page précédente en bas donne une idée de la manière dont est réalisé le block-system enclenché.

Il existe un système dit "Block à relais" qui n'est qu'une variante du block-system par appareils enclenchés. Ce système est pourvu d'un appareillage permettant des manœuvres plus rapides en réduisant au minimum les pertes de temps qui sont afférentes à la manœuvre des appareils figurant aux deux pages précédentes. Les cas d'emploi sont rares, car normalement, les appareils de block enclenché suffisent dans la généralité des cas et ce n'est que sur certaines lignes à fort trafic, que le block à relais est utilisé. Il s'agit toujours de postes très importants où les leviers des signaux sont manœuvrés électriquement.

Block semi-automatique et automatique block-system absolu à voie fermée et à voie ouverte

Dans le block-system semi-automatique, le train, en quittant une section, prépare lui-même le circuit de déblocage. Il faut, toutefois, l'intervention du signaleur du poste de block se trouvant à l'extrémité de la section. Celui-ci, au moment où le train lui est présenté pousse sur un poussoir, ce qui envoie au poste précédent le courant de déblocage.

Ce mode d'exploitation du block-system absolu à voie fermée n'est utilisé qu'entre certaines

cabines électriques des stations de première importance.

Le block-system automatique présente la caractéristique de débloquer lui-même la section qu'il vient de quitter et ce, sans l'intervention du personnel du service des signaux.

Les sections sont donc normalement libres. Elles sont de ce fait exploitées au block-system absolu à voie ouverte.

Dans ce mode d'exploitation, il y a lieu de remarquer que ce déblocage est automatique, mais que la manœuvre des signaux ne l'est pas. Il est, comme le précédent, utilisés entre les cabines électriques des principales stations.

Sur la ligne électrique Bruxelles-Antwerpen, lorsque des sections de block existent entre deux postes consécutifs, la mise au passage des signaux sur les sections intermédiaires est assurée automatiquement lorsque le train a quitté la section. Sur ces sections, le fonctionnement des signaux et le déblocage est donc entièrement automatique.

Dans les deux systèmes, la sécurité repose surtout sur les circuits de voie, c'est dire combien il importe que ceux-ci soient fréquemment vérifiés et qu'ils soient parfaitement entretenus.

Entre autres, la jonction entre les rails doit être souvent vérifiée, et les soudures soigneusement revues, surtout lorsque le fonctionnement des signaux est automatique.

La conservation en bon état des éclisses isolantes est encore d'importance capitale.

Les joints doivent être souvent réglés pour qu'ils soient parfaits. La voie doit être particulièrement bien établie et entretenue, les tire-fonds bien serrés, les traverses convenablement bourrées.

Pour éviter un cheminement des rails, les dispositifs anticheminement doivent être renforcés de manière à présenter toutes les garanties possibles.

Dans le block-system semi-automatique, les signaux sont donc normalement fermés. Ils ne s'ouvrent que pour admettre un train en section et se referment derrière lui pour le couvrir. Dans le block-system automatique, les signaux sont normalement ouverts. Ils ne se ferment que tant que le train reste en section et se rouvrent dès que le train l'a quittée, qu'un train soit ou non attendu.

Les signaux de ce système portent fixés au fût une pancarte rectangulaire avec l'inscription «AUT»

Cette pancarte est éclairée la nuit par réflexion. Chacun de ces signaux est en outre pourvu d'un appareil téléphonique réservé à l'usage du personnel des trains et à utiliser par ceux-ci en cas de dérangement du signal.

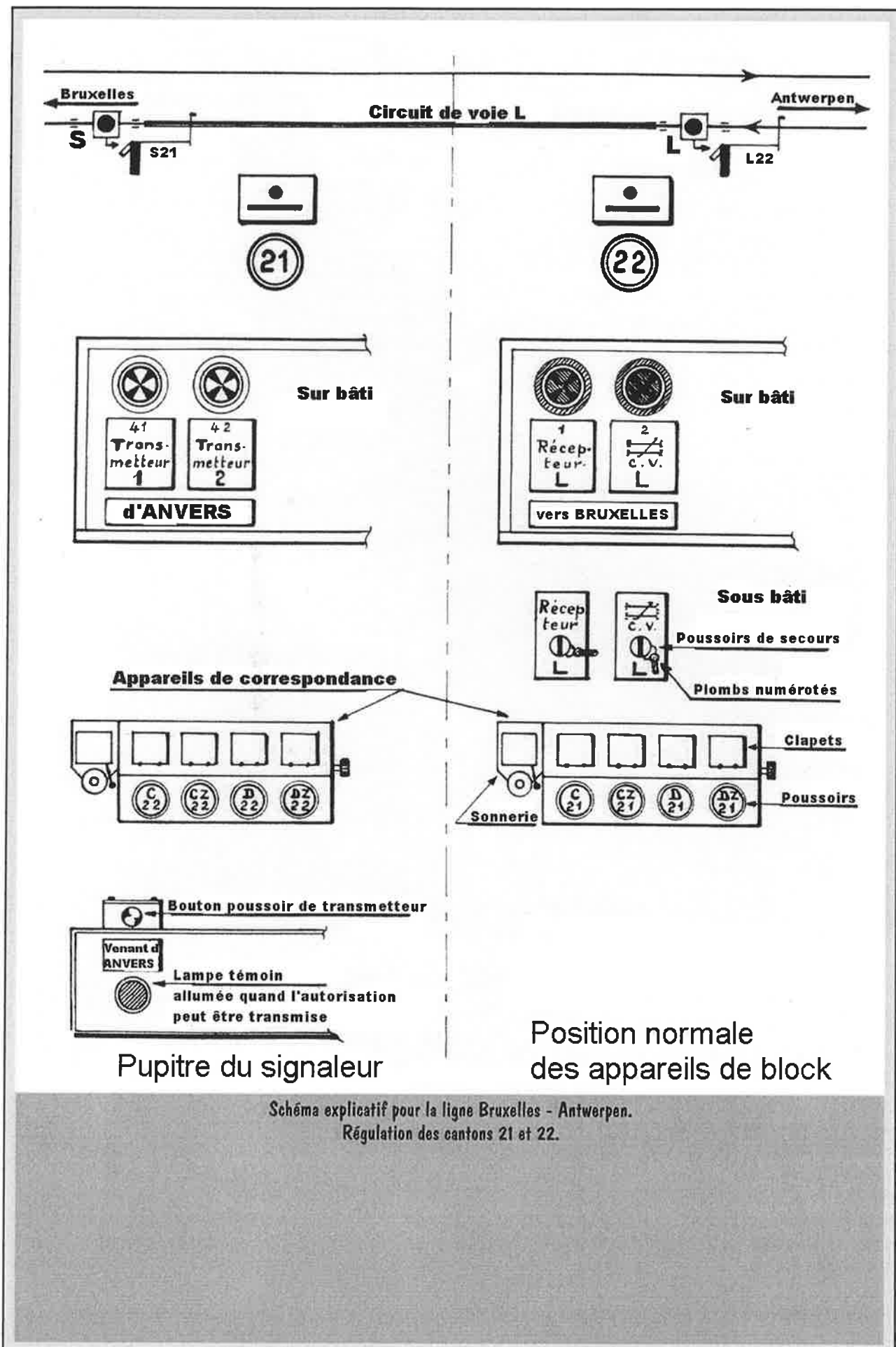


Schéma explicatif pour la ligne Bruxelles - Antwerpen.
Régulation des cantons 21 et 22.

Dans FFN 116, page 12**Locomotive Shay**

Jean Dubuffet a remarqué une petite erreur d'écriture.

Deuxième colonne, 5ème ligne, il est indiqué : "deux cylindres verticaux", il fallait lire : "trois cylindres verticaux". Comme l'indique clairement le dessin.

Dans FFN 116, page 33

"La SNCB en mai 1956" Remise de Walcourt (LWC)
Il y a type 15, 16, 81, 93. Il faut : type 15, 81, 93.

En effet, ce n'est qu'après la suppression, le 30-07-1956 de la remise de Visé (FVS) que les type 16 y affectés furent mutés à la remise de Walcourt.

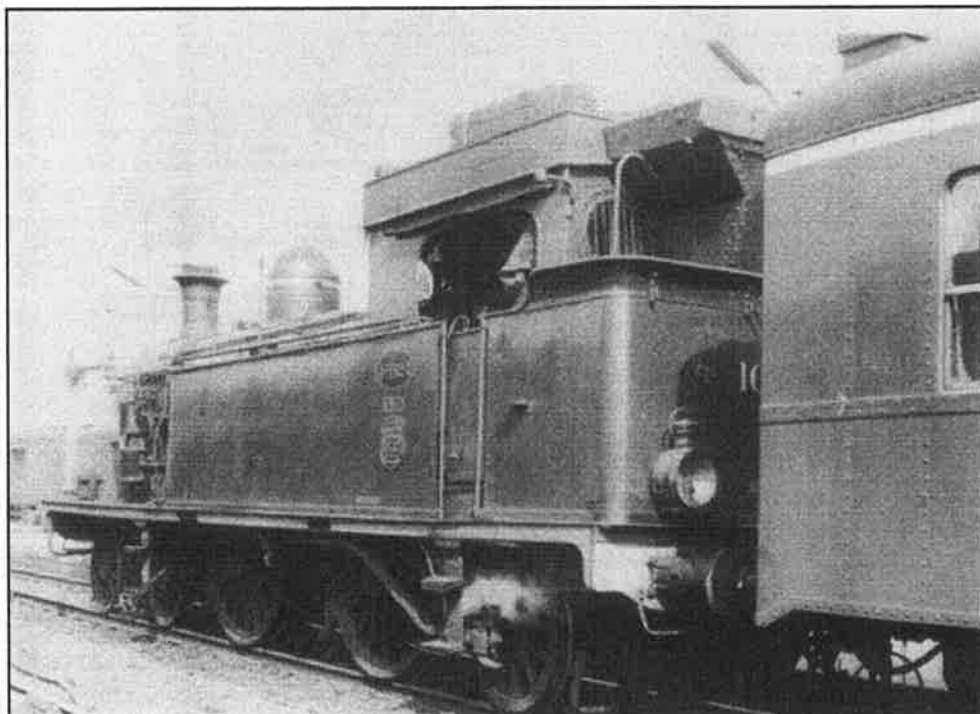
La suite de cet article concernant "La SNCB en mai 1956" paraîtra dans FFN 119.

Dans FFN 117, page 33**La SNCB soigne son image de marque**

Suite à notre article paru dans FFN 117 en page 33 et reproduisant la lettre adressée par la SNCB à Febelrail, nous avions, sur base de renseignements figurant dans la revue anglaise "Steam Railways", écrit que la locomotive mise à la ferraille était la 44.021 devenue générateur de vapeur A 621/11 alors que le document de la SNCB indiquait qu'il s'agissait de la 44.022.

En consultant le livre "Période Mac Intoch 1898-1904" de J. Vandenberghe, nous y trouvons en page 158 la reproduction d'une note du regretté Robert Huysman indiquant clairement que le générateur A 621/11 est bien l'ex-locomotive 44.022.

Sortie des usines de Couillet en 1902 sous le numéro de constructeur 1348, la locomotive 44.022, ex-4422, ex-2922, termina sa carrière à la remise de Brugge (FR) où elle fut mise hors écritures en avril 1949.



La 16.024 de la remise de Walcourt (LWC) en tête d'une rame de voitures M1.

Photo SNCB parue dans "Histoire de la Signalisation Ferroviaire", tome 1 de Jules Chabottaux.

Détail d'un coeur d'aiguillage réalisé, en 1938, par l'ex-société "Henricot" de Court-Saint-Etienne .

Document pris sur morceau de l'ancienne ligne du "Tram van de Kust". Ce type d'aiguillage était placé sur la chaussée pour permettre un changement de voie provisoire pendant des travaux.

(photo Guy Lahaye).



Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer. Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse*) et d'un réseau H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 US*..... Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 Mosan* André Delsemme
 Secrétaire, *représente le réseau N*..... Daniel Braibant
 Trésorier Didier Delfosse
 Communication(s), Secrétaire adjoint Jean-Pierre Lobet
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Rédac'chef FFN Claude Carpet

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 «Mosan» Michel Archambeau,
 Claude Riguelle.
 Réseau H0 «US» Jean-Claude Botspoel,
 Jules Falque.
 Réseau N «Athus-Meuse» Jacques Quoitin.
 Bibliothèque..... Claude Carpet

Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur 45 €.
 Membre ordinaire * 30 €.
 Membre junior (- de 18 ans)..... 15 €.
 Abonné à Ferro Flash Namur,
 (uniquement le service Ferro Flash)..... 18 €.
 Pour l'étranger 22 €.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22 €.

Président Jean-Claude Botspoel, Rue Saint Hadelin, 21; 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60 Courriel : botspoel@skynet.be

Secrétaire Daniel Braibant, Rue de la Gare, 98; 5544 AGIMONT.
 Tél : 082.64.54.33 GSM : 0478.47.04.47 Courriel : daniel.rmm@skynet.be

Trésorier Didier Delfosse, Rue de Furnaux, 26 b; 5640 METTET
 Tél bur : 065.32.31.39 GSM : 0477.65.64.86 Courriel : didier.rmm@skynet.be

Compte Banque .. 360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".
 De l'étranger BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local..... Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.
 Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.org>.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
 éditeur responsable Tél : 071.72.95.61. Téléfax : 071.72.95.62.
 Courriel : ffn-rmm@skynet.be

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.org>

Diffusion..... Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. Voir «Trésorier» ci-dessus.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être inféodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme.

Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

Vie du club

Assemblée Générale du 17 janvier 2003 - Bibliothèque	1
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires «d'ailleurs»	4

Modélisme

Premières nouvelles de la "Messe" de Nüremberg	6
--	---

Actualité ferroviaires

Les amis nous informent	7
-------------------------------	---

Rétrorail

Les "Américaines" de 1946 : type 29 SNCB et 141 R de la SNCF	9
--	---

Au fil du rail SNCB (pour les réseaux de l'époque II ou III)

Mode d'exploitation	22
---------------------------	----

Courrier des lecteurs

A propos de FFN 116 et 117	30
----------------------------------	----

ferro flash Namur n°118 (2003-1)

Ce premier numéro de l'année 2003 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet (pour l'infographie), Michel Herbiet et Jean-François Lacassaigne. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro : Jean-Claude Botspoel, Jean Dubuffet, Guy Lahaye, Patrick Maes et les autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail...

Ferro Flash Namur est entièrement réalisé en couleurs avec "Indesign 1.5" d'Adobe et "Corel Photopaint". Pour des raisons budgétaires, **Ferro Flash Namur** est imprimé en noir et blanc à 140 exemplaires. Seules les pages 1 et 2 de couverture sont néanmoins proposées en couleurs.

Photo de couverture : Dernier voyage officiel de la 5131 (photo Patrick Maes).

Page 2 de couverture : Locomotive Diesel 1771 du "Kuranda Scenic Railway" en Australie (photo Sandy Van Immerseel, novembre 2002).