

Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

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 ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau HO, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur :	1500 frs
- membre ordinaire :	1000 frs (*)
- membre junior (moins de 18 ans) :	500 frs (*)
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash Namur") :	600 frs

(*) pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 frs.

Secrétariat : Philippe SEGERS rue des Champs 22 5800 GEMBLoux tel : (081) 61 39 42
Compte bancaire : 001 - 1001475 - 26 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR
Local : Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Michel HERBIET avenue de La Plante 47 B bte 4 5000 NAMUR

"Ferro Flash Namur" est le bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan.

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise 53 5150 WEPION tel : (081) 46 08 52
Diffusion : Philippe SEGERS rue des Champs 22 5800 GEMBLoux tel : (081) 61 39 42

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

vie du club

Prochaines réunions :

- 21/08 PANORAMA DES NOUVEAUTÉS DE '87 (apportez vos modèles nouveaux)
VACANCES FERROVIAIRES : apportez vos diapositives (après sélection):
chemins de fer belges et étrangers...
RÉSEAU CLUB : DISPATCHING (présentation du tableau de répartition
nouvellement installé, véritable centre
nerveux de notre réseau, et de son fon-
ctionnement, par Olivier FONCOUX.)
- 18/09 LA SIGNALISATION À LA SNCB (suite) par André-Marie DUCARME.
PROJECTIONS : programme non fixé.

N.B. Désormais, on peut circuler sur le réseau au début et à la fin de chaque réunion (en deux rails uniquement, pour l'instant). C'est l'occasion de tester votre matériel et d'apprendre le fonctionnement des commandes du réseau.

DATES À RETENIR : Les réunions mensuelles suivantes restent fixées aux vendredis
23 / 10 20 / 11 18 / 12
Les réunions "réseau" ont lieu les autres vendredis de 20 h à...

Exposition des 16, 17 et 18 octobre :

Elle approche à grands pas !

Quel modèle êtes-vous en train de réaliser pour cette occasion ?

Quels modèles personnels (construits, modifiés ou décorés par vous) songez-vous exposer, ou faire circuler sur le réseau ?

La vie du club dépend pour une bonne part de la réussite de chaque exposition. Alors, soyez des nôtres, participez !

- RAPPEL : - pour les circulations sur le réseau (volontaires et/ou matériel),
adressez-vous à André-Marie Ducarme (adresse en page 2 de couverture).
- pour les modèles, documents, objets etc. à exposer, adressez-vous à
Jacques Delforge (1, avenue Vauban à 5000 Namur, tel. 081 : 22 42 03).
- pour donner un coup de main pour servir, ou pour la préparation du
local, voyez Jules Falque lors des réunions prochaines.



Les sept erreurs...

En copiant ce dessin de Royer paru dans le journal LE SOIR, notre dessinateur a commis 7 erreurs.

Retrouvez-les en comparant le dessin original (ci-contre) et la copie fautive (en bas).

Solution dans notre prochain numéro.

récréation ferroviaire



Solution du jeu précédent (n°25, p.4)

Qui se trouvait dans les différents wagons du train ?

En partant de la locomotive : la colonie de vacances, un wagon vide, les ouvriers, les employés du Ministère des Transports, et les personnes âgées dans le dernier wagon.

Errata FFN 25

page 5 : Adieu aux "Picasso"

il y a : l'autorail XDB 3853
il faut : l'autorail XBD 3853

page 6 : Voyage : Stad Tielt

il y a : 8 au 9 août
il faut : 8 ou 9 août

agenda

Journées "portes ouvertes" au musée et en gare de Louvain

Tout comme l'an passé (voir FFN 22 page 18), la SNCB organisera cette manifestation du samedi 5 au dimanche 13 septembre inclus. L'entrée sera gratuite et permise aux heures d'ouverture suivantes :

week-end des 5, 6 et 12, 13 septembre et le lundi 7 de 9 à 18 h
autres jours : les 8, 9, 10 et 11 septembre de 9 à 16 h.

N'hésitez pas de répondre à l'invitation de la SNCB et venez y admirer les souvenirs de son passé et les atouts de son avenir (nouvelles voitures internationales et le nouveau train-école de la signalisation). Des parcours spéciaux seront assurés entre la gare et le dépôt par des autorails historiques et chaque jour, il vous sera possible d'effectuer un très court voyage (de l'enceinte de la remise vers le pont-tournant) sur une locomotive à vapeur restaurée et mise sous pression. De plus, une exposition y sera également visible et ce, à l'occasion des 150 ans du chemin de fer à Louvain. Pour tous ceux qui se rendront en train aux journées portes ouvertes, la SNCB a prévu des tarifs réduits au départ de toute gare belge.

publications

La locomotive diesel-électrique de ligne série 59 - ex-type 201

Désirez-vous tout savoir sur cette locomotive ? Alors n'hésitez pas un seul instant à vous procurer le magnifique essai de Michel Thiry du CFC en versant ou virant la somme de FB 100,- au compte 271-0061822-65 du Club Ferroviaire du Centre à Houdeng-Goegnies en n'oubliant pas de mentionner votre nom et votre adresse et le nombre d'exemplaires désirés.

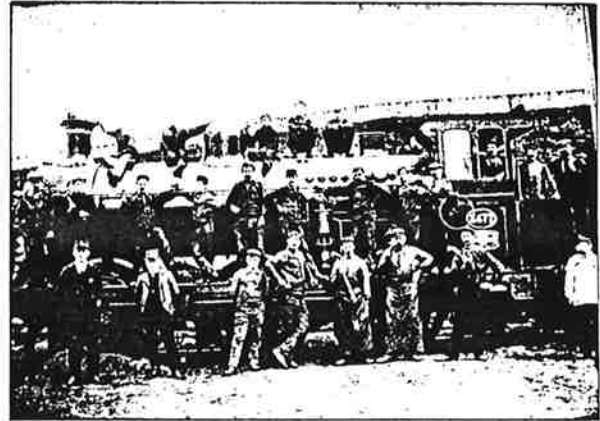
Cet ouvrage édité à l'occasion de la fin de l'utilisation de ces locomotives à l'atelier de traction d'Haine-St-Pierre (après y avoir été affectées pendant plus de trente ans) vous fera tout connaître sur leur utilisation, répartition et effectif, circulation, équipement, fiche descriptive, organes, mise en service et hors-service avec les dépôts successifs. Quant aux modélistes, ils apprendront qu'il leur est possible de transformer le modèle "Roco" (Ho et N) en pas moins de 15 versions différentes et ce, grâce aux nombreuses explications fournies sur leurs différentes livrées et aux photos et plans y figurant. Bien que nous ne doutions pas de l'ampleur du travail effectué par Michel Thiry, nous ne pouvons que souhaiter le même ouvrage pour les autres séries de locomotives de la SNCB.

La Mémoire du Rail

dans le Sud-Luxembourg

"La Mémoire du Rail dans le Sud-Luxembourg"

par le groupe Histoire Collective :
440 pages, plus de 100 illustrations,
prix de lancement, 520 F + 50 F de port et d'emballage, à verser
au compte n° 068-2030211-28 d'Histoire Collective à Rossignol.
On peut aussi se procurer le livre au prix de 520 F aux adresses
suivantes :
CAGL, 1, Rue Camille Joset, 6728 ROSSIGNOL
Tél : 063/41.15.96
Jean-Marie CAPRASSE, 21, Rue Principale, 6941 AMBLY
Michel DEMOULIN, 2, Rue du Panorama, 6760 VIRTON
Julien RONGVAUX, 56, Rue de France, 6770 SAINT-LEGER.



Ateliers de Virton-Saint-Mard - 1908 - Les hommes de métiers.

Groupe Histoire Collective de Rossignol

Voici quelques années que le groupe HISTOIRE COLLECTIVE de Rossignol poursuit, avec l'aide du Centre d'Animation Globale du Luxembourg (CAGL), une série d'enquêtes orales sur l'histoire du Luxembourg dans la première moitié du siècle.

Ces enquêtes auprès de personnes âgées concernent tantôt un village (Bellefontaine, Gênes, Tintigny), tantôt un thème (le jardinage, et aujourd'hui le chemin de fer) dont on cherche à retracer l'histoire, plus particulièrement sous l'angle de la vie quotidienne et à partir des témoignages des personnes qui l'ont vécue.

Chacune de ces enquêtes donne lieu à la publication d'un livre faisant partie d'une collection : "Histoire Collective du Luxembourg".

C'est dans cette collection que paraît aujourd'hui
"La Mémoire du Rail dans le Sud-Luxembourg"
5^e volume de la série.

Quarante-cinq personnes ont apporté leur témoignage, pour la plupart cheminots, et habitant dans le Sud-Luxembourg : Virton, Saint-Mard, Izel, Florenville, Mussy, Tintigny, Chenois ...

Ces témoignages permettent de se faire une idée de ce qu'était le chemin de fer dans la première moitié du siècle :

Comment se présentaient les installations ferroviaires, les gares, les ateliers de réparation, les gares de formation ? Quelles étaient les différentes locomotives : type 36, 62, 64, G81 ? Qu'appelle-t-on autorail, draisine ? Comment étaient construites les voitures de voyageurs ? Qu'y avait-il comme chauffage, comme éclairage dans les trains ?

Un important chapitre aborde les aspects économiques et sociaux :

D'où venaient les cheminots ? De quelle origine familiale ? Quelles étaient les conditions de travail ? Les salaires ? Fallait-il des lettres de recommandation pour entrer au chemin de fer ? Quels étaient les statuts du personnel ? Quel rôle a joué le syndicat ? Qui a été révoqué au moment des grèves de 1923 ?

Les aspects culturels sont aussi évoqués, tout ce qui entourait le chemin de fer de près ou de loin :

Les cafés de la gare, les faits divers ...

Bref, 440 pages avec plus de 100 illustrations qui apportent des informations inédites sur la réalité et la mentalité cheminote.

A l'heure où les transports publics sont remis fortement en question, il est intéressant de connaître l'histoire de cette entreprise qui a contribué et contribue encore à assurer de nombreux emplois dans le Luxembourg et ailleurs.

rétro-rail

locos "prises de guerre 1944-45,,

Dès le début août 1944, la débâcle de la Wehrmacht sur le front Ouest devenant totale, celle-ci amorce son retrait du Nord de la France et de la Belgique vers le territoire du Reich. Celui-ci se fait par la route mais surtout par le rail. Dans le but d'éviter l'acheminement de renforts vers le front du débarquement, les Alliés ont lancé en avril et mai 1944 une vaste opération de bombardements massifs des gares de formation françaises et belges ainsi que des remises à locomotives les plus importantes.

C'est ainsi que les remises de Courtrai, Merelbeke, St-Ghislain, Ronet, Ottignies, Haine-St-Pierre, Kinkempois, Hasselt, Louvain et Schaerbeek sont partiellement détruites et pratiquement inutilisables. Il en est de même pour les grands arsenaux de réparation de Salzinnes et Malines.

Allant de pair avec le mitraillage des convois encore en circulation (tant militaires que civils) et les sabotages de la Résistance cheminote, les locomotives avariées s'accumulent le long des voies ferrées et même dans les quelques gares ayant échappé aux bombardements. Les unes sont gravement démolies et quasi irréparables, d'autres en revanche seraient en mesure de rouler après quelques réparations si ce n'étaient la destruction des ateliers de réparation.

Aussi le matériel de traction local faisant tout à fait défaut, l'armée allemande fait revenir d'Allemagne de nombreuses locomotives belges ou françaises à marchandises (ex-KPEV) (G 8¹) envoyées vers le Reich en 1940, 1941 et 1942 au titre de "Leihlok" (locomotives prêtées). La SNCB reçoit donc en retour de nombreux type 81, en particulier à partir de juillet 1944. A ceux-ci s'ajoutent des G 8¹ ex-SNCF qui reçoivent une renumérotation provisoire sous type 78.

Mais la situation de déroute s'aggravant à la fin août 1944, ce sont cette fois des locomotives de la Deutsche Reichsbahn qui pénètrent en Belgique pour ramener la Wehrmacht vers le Rhin. Bien qu'à l'époque, l'observation des trains militaires offrait des risques certains, j'ai pu noter plusieurs types allemands tels que BR 50, 55, 56 et 57 et surtout 25 locomotives neuves BR 52 avec tender à condensation destinées originellement à la remorque de trains militaires à longue distance dans les immensités du front russe. Ces locomotives, conduites par un personnel allemand, sont garées dans des remises non détruites (Landen et Pepinster) ou à proximité d'abris discrets en cas de bombardement (Schaerbeek - Josaphat et Anvers) ou de triangles de virage (Winsterslag), les plaques tournantes SNCB étant de longueur insuffisante.

Au cours de cette évacuation précipitée, quelques locomotives de la Deutsche Reichsbahn légèrement avariées ou bloquées par sabotage, déraillement ou bombardement vont être abandonnées sur le territoire belge. Au même moment, des G 8¹ Leihlok belges ou françaises revenues d'Allemagne les semaines précédentes vont retourner précipitamment vers le Reich et bien souvent disparaître dans une Allemagne en totale décomposition. Certaines seront retrouvées après mai 1945 en Allemagne de l'Est ou en Pologne.

Les recensements du 25 septembre 1944 et du 7 octobre 1944 donnent un effectif de 42 locomotives réputées "prise de guerre" sur le territoire national : 1 BR 38 (3204), 1 BR 39 (133), 1 BR 44 (1804), 7 BR 50 (133/434/1314/1436/1539/1774/3052), 3 BR 52 Kond (1973/1977/1992), 13 BR 55 (2552/2594/3222/3225/3337/4034/4663/5028/5032/5146/5414/5443/5693), 2 BR 56 (205/262), 11 BR 57 (1082/1177/1719/1845/1867/2030/2097/2289/2680/2731/3466), 2 BR 58 (1393/1996), 1 BR 89 (951).

A ces 42 locomotives recensées en 1944, s'ajoutent :

1. en octobre et novembre 1945, 3 locomotives BR 50 (1098/1458/1729) et 1 locomotive BR 94 (1361) abandonnées par US Forces (Armée américaine) à Ronet pour être réparées à A.C. Salzinnes. Avant d'être reprises par US Forces (1458 en novembre 1945 et 1097, 1361, 1729 en janvier 1946), on leur avait prématurément attribué des numéros SNCB.

A la même époque et pour des raisons non élucidées, 1 locomotive BR 55 (3192) est également amenée à Ronet mais restera quant à elle dans l'effectif de la SNCB

2. en janvier 1946, 1 locomotive BR 50 (2700) est dégagée sur la ligne 45 à Losheimergraben (reprise dans l'effectif de la SNCB) et 1 locomotive BR 93 (1041) est dégagée des décombres de la remise de St-Vith en mai 1947 (sera reprise dans l'effectif de la SNCB et numérotée théoriquement car elle ne fut pas réparée).

C'est donc un total de 49 locomotives à vapeur de la Deutsche Reichsbahn qui ont été recensées et dénommées "prises de guerre 44-45". La SNCB les prit en écritures et elles reçurent les appellations et numérotations suivantes :

Nombre	Deutsche Reichsbahn		SNCB				
	Série (BR)	Numéro	lors de la prise en écritures			Renumérotation appliquée à partir du 01.01.1946	
			Date	Type	Numéro	Type	Numéro
1	38	38 3204	07.10.1944	64	6568	64	64.168
1	39	39 133	20.10.1945	67	6700	67	67.001
1	44	44 1804	20.10.1945	25	2520	25	25.021
11	50	50 133	25.09.1944	25	2513	25	25.014
		434	25.09.1944		2514		25.015
		1098	17.11.1945		2522		-
		1314	20.10.1945		2515		25.016
		1436	20.10.1945		2516		25.017
		1458	17.11.1945		2521		-
		1539	07.10.1944		2517		25.018
		1729	17.11.1945		2523		-
		1774	07.10.1944		2518		25.019
		2700	...01.1946		→		25.022
		3052	07.10.1944		2519		25.020
3	52 KOND	52 1973	25.09.1944	28	2800	27	27.003
		1977	07.10.1944		2801		27.001
		1992	25.09.1944		2802		27.002
14	55	55 2552	25.09.1944	81	8677	81	81.040
		2594	25.09.1944		8678		81.043
		3192	16.10.1945		8690		81.582
		3222	25.09.1944		8679		81.150
		3225	25.09.1944		8680		81.438
		3337	07.10.1944		8681		81.470
		4034	07.10.1944		8682		81.480
		4663	25.09.1944		8683		81.492
		5028	07.10.1944		8684		81.576
		5032	25.09.1944		8685		81.577
		5146	07.10.1944		8686		81.578
		5414	25.09.1944		8687		81.579
		5443	25.09.1944		8688		81.580
		5693	25.09.1944		8689		81.581
2	56	56 205	07.10.1944	29	2900	82	82.002
		262	25.09.1944		2901		82.001
11	57	57 1082	25.09.1944	90	9011	90	-*
		1177	25.09.1944		9012		90.012
		1719	07.10.1944		9013		90.013
		1845	07.10.1944		9014		90.014
		1867	07.10.1944		9019		90.019
		2030	25.09.1944		9020		90.020
		2097	07.10.1944		9021		90.021
		2680	25.09.1944		9023		90.023
		2731	09.03.1945		9024		90.024
		3466	25.09.1944		9029		90.029
		2289	07.10.1944		9030 *		90.030
2	58	58 1393	07.10.1944	34	3400	83	83.002
		1996	25.09.1944		3401		83.001
1	89	89 951	07.10.1944	59	5900	59	59.001
1	93	93 1041	28.05.1947	97	→	97	97.057
1	94	94 1361	17.11.1945	98	9849 *	98	-

* 9011 :

N'a pas été renumérotée 90.011 au 1er janvier 1946 car elle avait été restituée à la SNCF le 11 juillet 1945 où elle reçut le numéro 1-050 B 784. En effet, avant d'être recensée à Renory le 25 septembre 1944, elle avait déjà été recensée à Mohon (France) le 7 septembre 1944 et de ce fait, devait être considérée comme prise de guerre SNCF.

* 9849 :

Ce numéro fut attribué par erreur car notre 9849 qui avait été reprise par la Deutsche Reichsbahn nous revint d'Allemagne pour devenir la 98.001 le 1er janvier 1946.

* 9030 :

Avait été numérotée par erreur 9022 avant de devenir 9030.

Les recensements de 1944, de même que des visions personnelles, permettent de situer le lieu de saisie de diverses locomotives allemandes. C'est ainsi que :

- la 50 434 ex BW Wanne Eickel RBD Essen, à laquelle manquait un déflecteur est abandonnée le 3 septembre 1944 à Etterbeek (Cinquantenaire) (gare maintenant disparue).
- la 50 1539 était le même jour froide à Bruxelles (Quartier-Léopold) côté rue Belliard.
- la 50 3052 est relevée quelques jours avant la Libération à Bruxelles (Tour & Taxis) avec mention BW Löwen. Elle a été saisie dans cette ville.
- la 52 1973 est amenée froide à Schaerbeek tractée par la 3610 venant d'Ottignies fin septembre 1944.
- les 56 205, 56 262, 52 1992 et 55 5693 sont toutes quatre recensées à Winterslag en septembre 1944.
- la 52 1977 était gravement avariée à Salzinnes, suite à une collision grave à Ciney du fait de la Résistance (juillet 1944), cette locomotive ne fut jamais remise en marche après sa prise en écritures).
- les 57 2289 et 2097 seront retrouvées sur la ligne 125 aux environs de Huy tandis que la 55 5032 est retrouvée à Baulers et la 57 1719 à Ottignies.

Une grande part des locomotives prises de guerre en état de marche sont regroupées dès octobre 1944 à Schaerbeek où elles circulent à la remorque des trains militaires sous leur numéro allemand jusqu'en décembre 1944. C'est ainsi que j'ai vu personnellement circuler, sous le n° allemand les 50 133, 56 205, 55 2552, 55 4034, 55 5028, 55 5032, 57 1719, 57 2030, 57 3466.

Plusieurs d'entre elles vont se trouver au hasard de la remorque de trains alliés retenues en France et ne reviendront en Belgique qu'en 1945 (c'est le cas de la 55 5693).

Le sort de quatre locomotives "butins de guerre" est particulièrement intéressant : il s'agit des locomotives 44 1804, 50 1436, 50 1314 et 39 133, lesquelles vont être affectées au printemps 1945 à la remise de Herbesthal pour la remorque de trains de permissionnaires et sanitaires américains entre Herbesthal, Verviers et Bruxelles, sous les n° 1001, 1002, 1003, 1004 peints en petits chiffres sur la boîte à fumée et cabine. Ces locomotives étaient conduites par du personnel américain de la 707th Railway Brigade et étaient baptisées de noms d'officiers de l'Armée américaine. C'est ainsi que la BR 39 (1004) portait l'appellation Général Ross Raider. Une autre dont le numéro est perdu portait le nom Général Plank's Pride. Ces quatre locomotives ne reviendront sous la houlette de la SNCB que le 20 octobre 1945, sous le numéro belge qui leur était attribué théoriquement, mais qu'elles n'avaient jamais porté. J'ai eu le privilège d'assister à Louvain le 20 octobre 1945 au retour à la SNCB d'un train formé par les 4 locomotives allumées.

Un commentaire très particulier est à faire sur la n° 89 951, future 5900 qui était une Ct n° 106 ex-Compagnie de Wittenberg-Perleberg (compagnie incorporée à la Deutsche Reichsbahn en 1942). Elle assumait la desserte d'un service allemand à Nivelles depuis juin 1944 (aérodrome militaire ?). Cette locomotive tout à fait en état de marche sera ramenée à Schaerbeek où elle assumera jusqu'en 1946 les manoeuvres de l'Atelier de la Voie à Haeren.

Dès 1946, le principe d'un échange de matériel roulant entre la Bizone (Zone d'occupation anglo-américaine) et les pays alliés (France-Belgique-Pays-Bas) était posé. Les autorités d'occupation nous auraient restitué les locomotives identifiées comme belges tandis que la SNCB remettait aux chemins de fer allemand (la future Bundesbahn) le matériel moteur "prise de guerre". La perspective d'échange de matériel dans un avenir relativement proche entraîne le report de réparations plus ou moins importantes tant en Belgique pour les locomotives allemandes qu'en Allemagne pour les locomotives belges encore retrouvées dans les zones d'occupation anglo-américaines.

C'est ainsi qu'en Belgique la plupart des locomotives allemandes sont arrêtées dès fin 1946 et garées en attente de décision. Cependant, certaines locomotives assureront du service jusqu'en mai 1950 : quelques type 25, mutés en octobre 1947 de Schaerbeek à Latour (notamment les 25.017 et 25.018), la 82.002 avec de petits services marchandises autour de Schaerbeek (vue entrant en gare d'Ottignies en provenance de la direction de Namur), quelques type 90 mutés de Schaerbeek à Antwerpen-Dam. Quant aux locomotives 27.002, 27.003, 59.001 et 82.001, elles restèrent en attente de restitution à Schaerbeek-voitures de 1946 à 1950, tandis qu'à hauteur du mélangeur de Schaerbeek pourrissait la 25.015 dépourvue de tender.

Salzennes avait complètement démonté la 27.001 qui n'avait jamais été réparée, de même que la 25.020. Un sort qui n'était guère meilleur avait été réservé aux 83.001 et 83.002, lesquelles après un service relativement court en 1945 et 1946, respectivement à Schaerbeek et à Renory, furent transférées à l'Atelier de Malines pour servir de générateurs de vapeur. Entourées d'une clôture de planches, séparées de leurs petits tenders de 20 m³, adossées l'une à l'autre et surmontées d'une haute cheminée, leur prestige de locomotive était bien entamé ! Quant à la 67.001, elle resta garée de 1947 à 1950 à hauteur de la rue Varin à Liège, dépourvue de son tender, lequel sous le numéro 31.048 (type 38) fut accouplé à une type 10 (ce fut longtemps la 10.047 de la remise de Liège qui lui fut accouplée) et ne retourna jamais en Allemagne.

En avril 1950, la décision de restitution des "prises de guerre" est prise et les remises propriétaires sont invitées à préparer les locomotives pour leur voyage vers Montzen et l'Allemagne.

Les bielles d'accouplement et motrices sont démontées, les chaudières sont vidées, les tenders sont remplis à moitié d'eau et les freins sont ajustés pour freinage de la locomotive comme wagon. Toute une valse de tenders a lieu entre une série de remises afin de rétablir quelque peu l'inventaire primitif.

C'est ainsi que la 67.001 reçoit le tender 40.000 (renumérotation SNCB) qui était entré en Belgique accouplé à la 25.015. Cependant ce tender ne fut pas accepté par la DB et nous fut renvoyé avec notre 81.581 rendue par erreur à la DB.

La répartition des 44 locomotives encore en écritures à la veille de leur restitution à la Deutsche Bundesbahn était la suivante :

a) en atelier central :

- Salzennes	: en attente de réparation	: 25.014, 25.019
	non réparées et démontées	: 25.020, 27.001 (*)
- Malines	: chaudières fixes	: 83.001, 83.002 (*)
	éteinte depuis 1947	: 90.014

(*) ces 4 locomotives ont été restituées chargées sur wagons.

b) dans les remises :

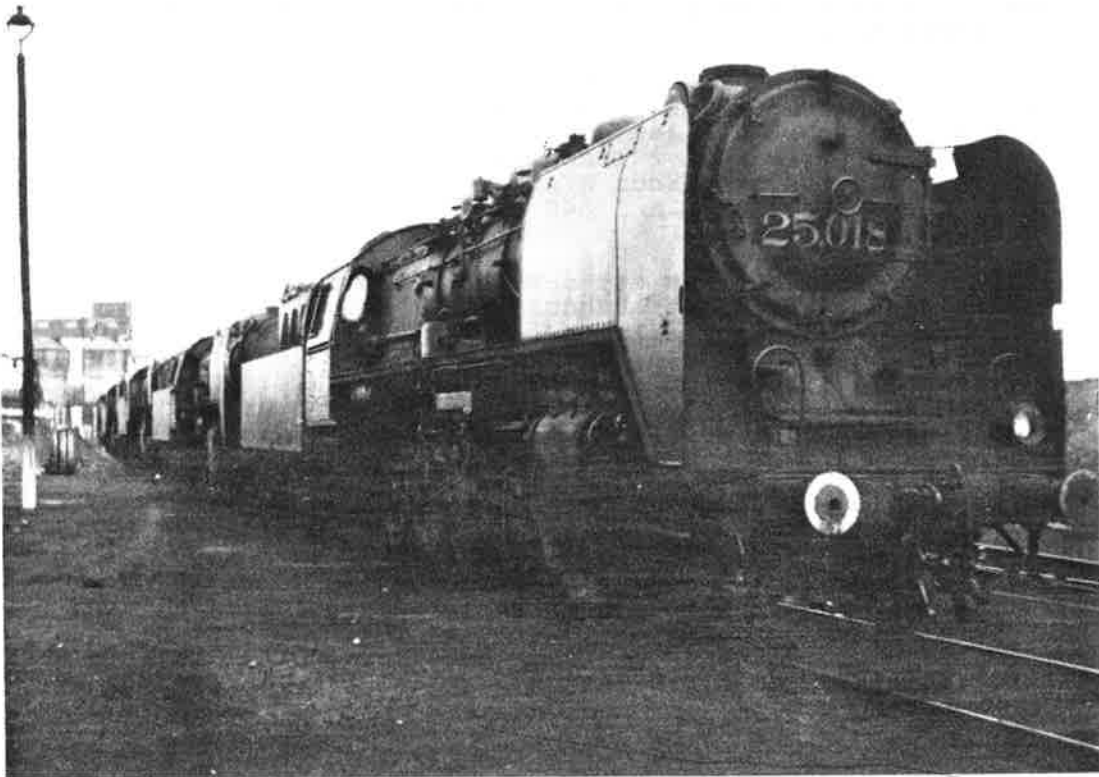
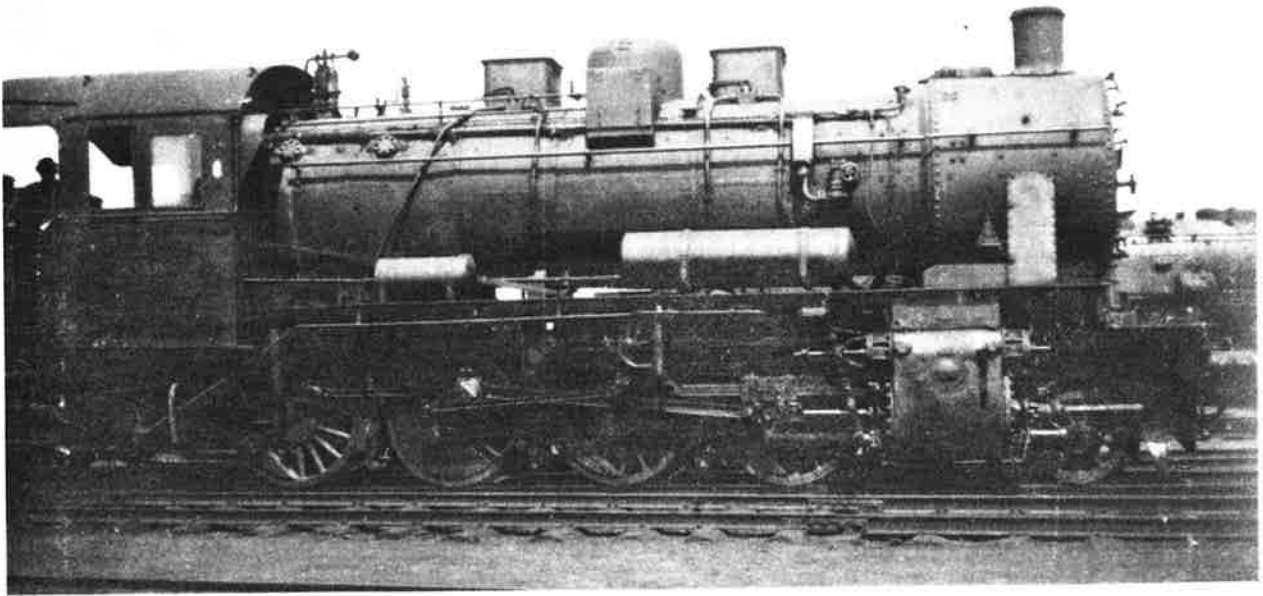
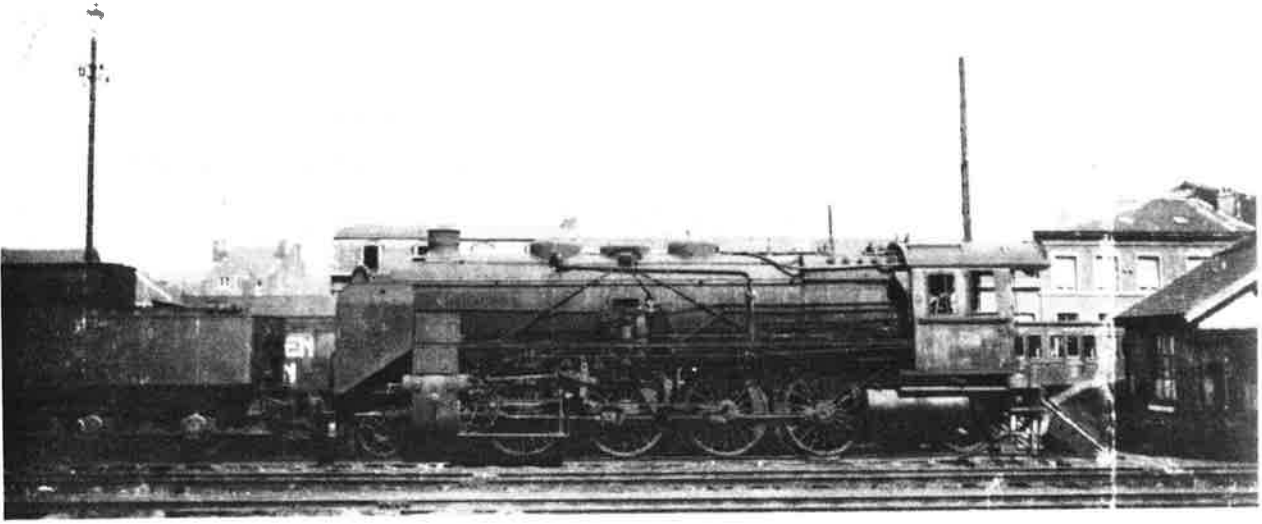
- Latour : 25.016, 25.017 allumée, 25.018 allumée, 25.021, 25.022
- Schaerbeek : éteintes depuis 1946 : 25.015, 27.002, 27.003, 59.001, 82.001 allumée : 82.002
- Berchem : éteinte : 64.168
- Liège : éteinte depuis 1947 : 67.001
- Ans : éteintes depuis avant septembre 1948 : 81.040, 81.579
- St-Martin : éteintes depuis 1947 : 81.043, 81.577
- Muizen : éteinte après juillet 1947 : 81.150
- Antwerpen-Dam : 90.012, 90.013, 90.019, 90.020, 90.021, 90.023, 90.024, 90.029, 90.030
- Walcourt : 81.492, 81.578
- Saint-Ghislain : 81.470 (toujours allumée ?)
- Haine-St-Pierre : 81.582
- Luttre : 81.581 (voir note ci-après)
- Renory : 81.480
- Herbsthal : 81.438, 81.580
- Gouvy : 97.057 (n'a jamais été réparée)
- Visé : 81.576

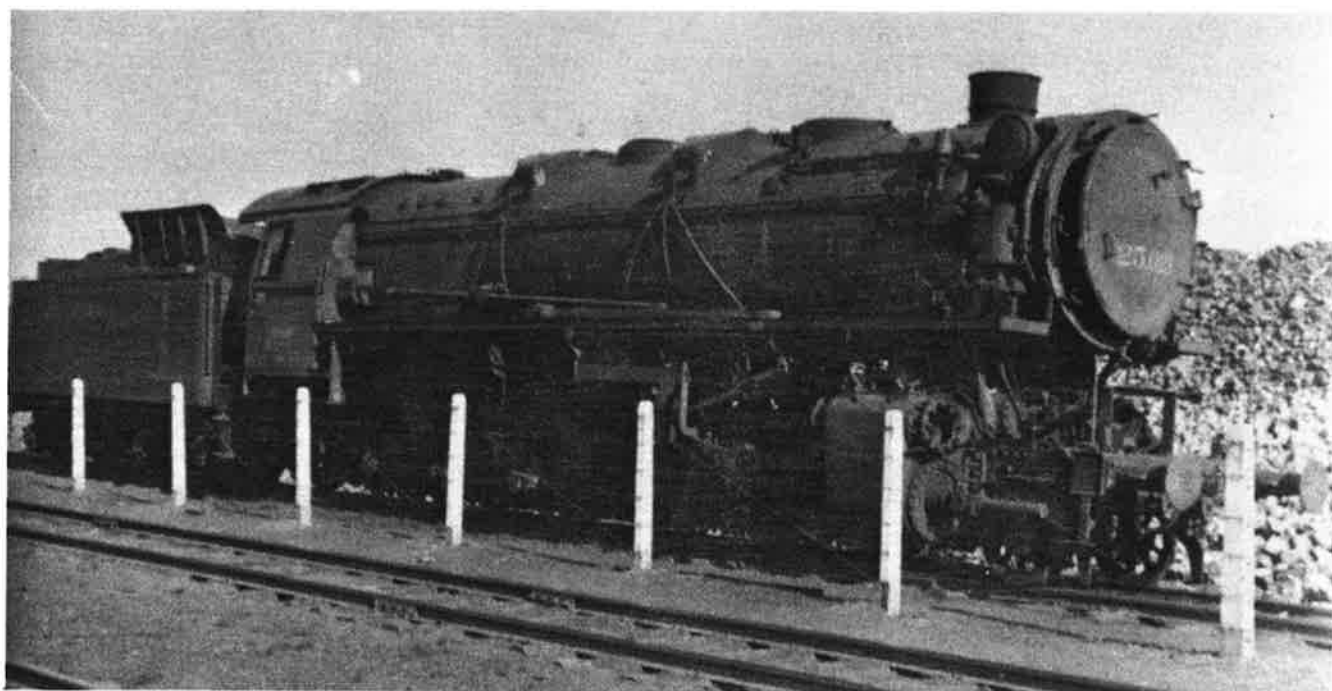
Toutes les locomotives "prises de guerre" vont être restituées en juin 1950 via la gare de Montzen à destination de Aachen Rothe Erde. A ce même moment, la DB va restituer à la Belgique un total de 98 locomotives belges dont des types 62, 64, 81, 90, 93, 96, 97 et 98. Mis à part quelques type 81 non réparés, les autres locomotives récupérées furent remises en service par la SNCB.

Trois locomotives méritent une digression particulière :

- 81.581 (ex 8689). Cette locomotive saisie en septembre 1944 à Winterslag portait le numéro 55 5693. En septembre 1944 pas plus qu'en 1950, la SNCB ne prit conscience que cette locomotive faisait partie du lot de type 81 cédé à la Deutsche Reichsbahn en 1940-1941 au titre de la convention Eupen-Malmédy (lignes des cantons rédimés). C'était en réalité la 8565 du dépôt de Kinkempois au 10 mai 1940. En septembre 1950, la Deutsche Bundesbahn nous restituera notre propre locomotive qui, après deux ans de garage à Montzen, fut réparée et roula à Kinkempois, son dépôt d'avant guerre sous un numéro 81.465.
- 81.583 (ex 8676). La Deutsche Bundesbahn nous restitue cette locomotive en juin 1950 sous le numéro 8676 qui avait été apposé sur celle-ci après sa rentrée en Belgique venant d'Allemagne en août 1944. Aucune indication d'origine ne permettait à l'époque de retrouver sa nationalité et son numéro primitif. Les Allemands n'en voulant pas, elle est finalement identifiée comme étant la 1 040 D 254 région Est SNCF et envoyée en France en août 1950.
- 25.021 (ex 2520). Cette locomotive est semble-t-il prise en charge par l'US Forces à Salzinnes où elle est abandonnée fin août 1944, alors qu'elle est en cours de livraison à la Deutsche Reichsbahn. En effet, cette BR 44 constitue la dernière locomotive livrée par les Ateliers CAIL à Denain (Nord) avant la Libération sous le numéro 44 1804. Cette série 44 est tellement peu connue par la SNCB qu'elle est assimilée à une série 50 et reçoit également l'appellation type 25. Son usage comme locomotive de l'Armée Américaine a été décrit plus haut.

La SNCB va l'utiliser (vue passant en gare de Houyet en double traction avec train de minerais) en ignorant totalement le numéro primitif et la restituera à la Deutsche Bundesbahn dans le plus total anonymat. Cette dernière va donc la réincorporer sous un numéro nouveau : 44 1471², la première 44 1471 ayant été détruite par faits de guerre. Mais on va retourner toutes les pièces grosses ou petites de la locomotive et finalement découvrir son origine française. Elle sera restituée à la SNCF (sa propriétaire légitime) le 28 janvier 1952 qui ne la réparera pas et la démolira.





- Photos ci-contre:**
1. 67.001 sans son tender, garée à Liégeentre 1947 et 1950.
(photo J. SAELENS, col.Ph. DAMBLY)
 2. 82.001 du dépôt de Schaerbeek (photo J. SAELENS, col. DAMBLY)
 3. 25.018 du dépôt de Schaerbeek, 18 mai 1947.
(photo NYMEYER, col. Ph. DAMBLY)

- Photos ci-dessus:**
1. 27.002 garée (avec les 27.003? 59.001 et 82.001) à Schaerbeek de 1946 à 1950 en attente de restitution.
(photo B. DEDONCKER, col. Ph. DAMBLY)
 2. 25.021 du dépôt de Schaerbeek, apparemment en livrée noire...
(photo WALDORP)

Il est intéressant de constater que la Deutsche Bundesbahn après restitution des locomotives "prises de guerre" va en réparer la plupart et leur assurer une survie intéressante :

39 133 (ex 67.001) va être affectée après 1950 d'abord à

RBD Karlsruhe Bw Heidelberg 23.09.1950 à 07.08.1957
Bw Villingen 03.10.1957 à 27.04.1958

RBD Mainz Bw kaiserslautern 1958 à 1964

55 2594 (ex 81.043) achèvera sa vie à Bd Köln Bw Rheydt où elle sera renumérotée 055 594-6 démolie en 1969

55 4663 (ex 81.492) sera à Neusz en août 1970 sous n° 055 663-9 et restera en service jusqu'en septembre 1971

55 5028 (ex 81.576) qui était encore en 1943 à RVD Dniepopetrowsk Bw Osnawa, sera jusqu'en 1965 à Bd Köln Bw Gremberg et sera démolie entre 1966 et 1968.

En fait sur les 13 HL BR 55 restituées par la SNCB en 1950 (81581 non comprise) au minimum 7 HL survivront jusqu'au delà de 1965.

50 133 (ex 25.014) réparée en 1951 avec châssis de 50 2305 survivra jusqu'en 1968 (050 133-8)

50 434 (ex 25.015) démolie en 1964

50 1314 (ex 25.016) sera démolie en 1970 sous le n° 051 314-3

50 1436 (ex 25.017) démolie en 1969 sous le n° 051 436-4

50 1539 (ex 25.018) reçut encore en 1968 le n° 051 539-5 démolie vers 1971

50 2700 (ex 25.022) reçut en 1968 le n° 052 700-2

* *
* *

Le texte que vous venez de lire a pu être réalisé grâce à la documentation rassemblée par MM. Havelange, Huysman et Lambert ainsi qu'à mes annotations personnelles.

J'ose espérer qu'il intéressera tous les modélistes, d'autant plus que la plupart des firmes de trains miniatures ont reproduit toutes ces séries de locomotives en version DB et que leur transformation en version SNCB ne doit pas présenter de difficultés insurmontables.

M. HENNEQUIN

les TEE, c'est fini !

par Michel Herbiet

L'indicateur entré en vigueur le 31 mai 1987 nous présente un nouveau service dénommé "Euro City" (EC) qui consiste en une sélection de trains rapides et de grand confort reliant de grandes villes d'Europe Occidentale. Ces trains répondent à des nouvelles normes internationales quant au confort, la vitesse, la régularité, la qualité des services et la restauration. Leur composition varie selon les relations : certains comportent uniquement des voitures de première classe (un supplément de prix qui vaut titre de réservation est alors demandé) ; d'autres comportent des voitures de première et deuxième classe (avec ou sans supplément de prix selon le cas). Les trains dénommés "TEE" et "IC" (internationaux) sont intégrés dans ce nouveau service et dès lors, ne sont plus repris sous ces dénominations à partir du 31 mai 1987.

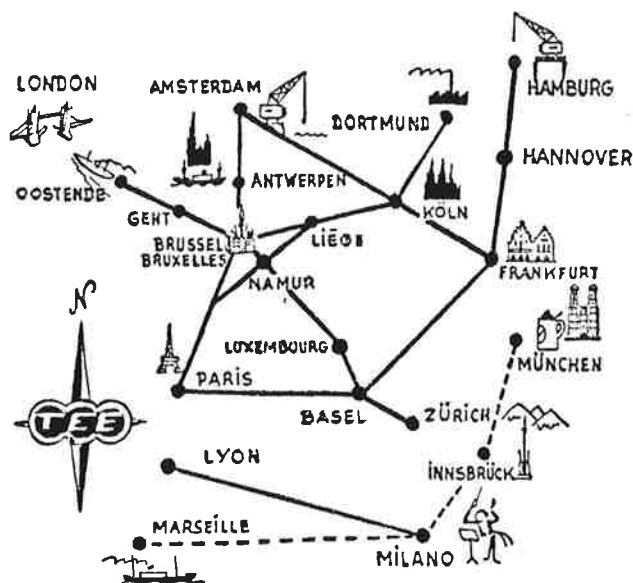
Ce n'est pas sans regret que nous voyons disparaître définitivement les prestigieux trains "TEE" qui, pendant 30 ans, ont sillonné les principaux réseaux d'Europe Occidentale et dont les diverses compositions (trains "automoteur" ou rames tractées) nous ont toujours fascinés et émerveillés.

A cette occasion, il nous a semblé non pas d'évoquer 30 ans de bons et loyaux services "TEE" mais de préférence nous reporter à l'indicateur de l'été 1957 qui nous présentait comme suit la naissance du Trans-Europ-Express :

Le TEE ou le train chic des gens pressés

La date du 2 juin 1957 marquera pour les chemins de fer la mise en exploitation du réseau d'autorails rapides de grande luxe "Trans-Europ-Express" (TEE).

Ces rames composées de matériels de première classe particulièrement confortables (sièges réversibles, tablettes coulissantes, persiennes nordiques, cuisine, office et accessoires pour repas et collations en cours de route), de teinte crème et rouge grenat, circulent à des vitesses de 100-140 km/h entre 70 villes d'Europe. Elles forment, comme l'indique le schéma ci-dessous, un réseau de communications rapides reliant les principaux centres nationaux et internationaux.



Les pointillés indiquent les relations restant à réaliser (Marseille-Milan et Milan-Innsbruck-Munich).

Ces nouveaux services amélioreront sensiblement les relations entre les centres Londres-Ostende-Dortmund, Paris-Bruxelles-Amsterdam, Amsterdam-Bruxelles-Zurich, Paris-Dortmund, Paris-Zurich, Francfort-Zurich, Amsterdam-Francfort et Lyon-Milan. Ils sont signalés dans les tableaux-horaires par la mention TEE, suivie du nom du train.

Admission

Chaque voyageur doit être muni d'un titre de transport de première classe valable sur le parcours à effectuer et d'un billet de supplément dont le prix est établi suivant un taux kilométrique uniforme de FB 0,24 pour tous les réseaux. Les enfants voyageant à demi-tarif paient le supplément entier. Les billets délivrés aux conditions du tarif spécial des voyageurs en groupe ne sont pas valables dans ces trains. Toutefois de petits groupes peuvent être admis dans certaines relations moyennant l'autorisation préalable des réseaux.

Suppléments et réservation

La réservation des places est obligatoire en service international. Elle est signalée par un pointillé gras verticalement dans la colonne horaire du train. La taxe de réservation est incluse dans le montant du supplément perçu. La priorité est accordée aux voyageurs à destination ou en provenance de l'étranger. Les voyageurs du service intérieur n'ont accès dans ces trains qu'à concurrence des places encore disponibles moyennant paiement du supplément. Les suppléments sont émis par les principales gares belges. Un service spécialisé dénommé "Central TEE" fonctionne dans les gares de Bâle (CFF), Bruxelles (Midi), Francfort (M), Luxembourg, Paris (Nord), Milan et Utrecht.

Réservations pour les correspondances et pour le retour

Le voyageur réservant une place dans un train TEE en Belgique ou à l'étranger, peut obtenir, sur présentation du titre de transport et contre paiement du supplément correspondant, la réservation d'une place pour la continuation de son voyage ou pour son retour, par un autre train TEE partant d'une gare belge ou étrangère. Il peut également lui être réservé une place ordinaire ou une place "couchette" dans un train normal en correspondance avec le train TEE utilisé, moyennant paiement d'une taxe de réservation spéciale et s'il y a lieu, du supplément exigé pour la couchette ou par l'accès au train considéré. Les voyageurs se présentant après la clôture de la réservation peuvent être admis au départ ou en cours de route, mais seulement dans la limite des places restant disponibles et moyennant paiement du supplément au personnel du train.

Bagages

Ne sont transportés dans les trains TEE que les bagages des voyageurs empruntant ces trains. Les chemins de fer se réservent toutefois le droit de n'admettre aucun bagage dans les trains TEE ou de prévoir des limitations en ce qui concerne leur quantité, leur volume ou leur poids.

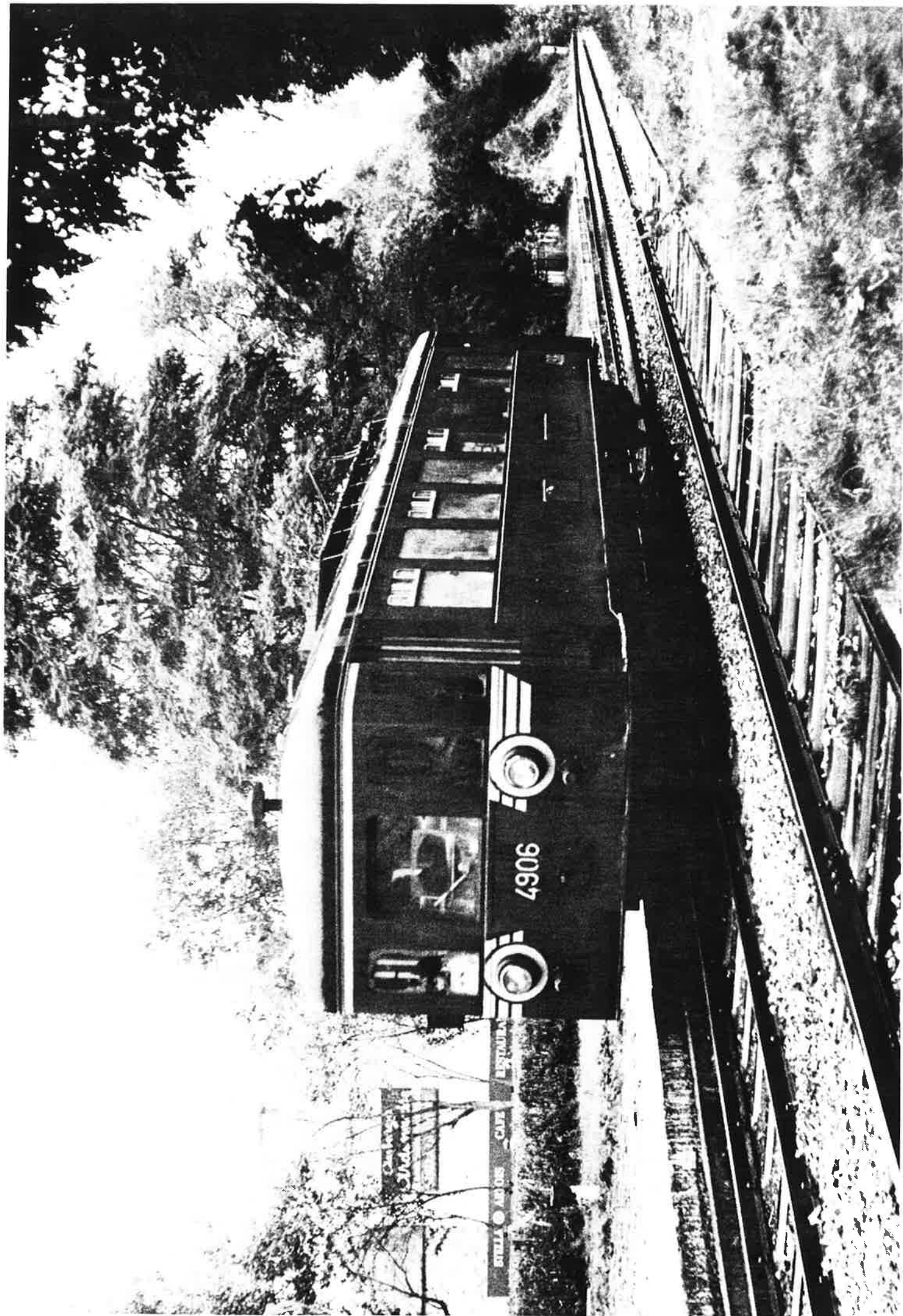
Horaires des trains TEE parcourant notre pays

A Saphir			B Edelweiss			C Paris-Amsterdam					
M 74	10.00	London (V)	M 75	20.50	Amsterdam (C. S.)	M103	M125	M145	M108	M128	M148
11.35	A	Dover	19.10	11.54	Den Haag (H. S.)	7.38	17.45	20.48	10.30	19.01	23.40
12.20	A		18.00	12.15	Rotterdam (C. S.)	10.23	20.30	23.33	7.45	16.16	20.55
15.50	A	Oostende	14.30	12.53	Roosendaal	10.26	20.33			16.13	20.52
16.10	A		13.59	13.19	Antwerpen (Oost.)	10.31	20.38			16.08	20.47
16.26	A	Bruxes	13.43	13.53	BRUXELLES (Nord)	11.05	21.12			15.34	20.13
16.50	A	Gent (S. P.)	13.18	13.57	BRUSSEL (Noord)	11.30	21.38			15.10	19.48
		BRUXELLES		14.39	Namur	12.08	22.15			14.33	19.09
		BRUSSEL		16.09	Arlon	12.29	22.35			14.13	18.48
17.22	A	Midi-Zuid	12.46	16.32	Luxembourg	13.12	23.18			13.27	18.04
17.29	A	Nord-Noord	12.38	16.59	A Thionville						
18.43	A	Lège (Guillemins)	11.31	17.22	A Metz						
19.04	A	Verviers (C.)	11.08	18.46	A Strasbourg						
19.31	A	Aachen (Hbf.)	10.39	19.46	A Mulhouse						
20.16	A	Köln (Hbf.)	9.52	20.10	A Basel						
20.49	A	Düsseldorf	9.17	20.25	A Zürich						
21.07	A	Duisburg	8.59	21.25							
21.23	A	Essen	8.43								
21.36	A	Bochum	8.26								
21.52	A	Dortmund	8.15								

D Paris-Ruhr				
M185	17.42	Paris (Nord)	M168	12.30
19.19	A	Maubeuge	10.29	
20.08	A	Charleroi (Sud)	10.01	
20.34	A	Namur	9.34	
21.14	A	Lège (Guillemins)	8.55	
21.35	A	Verviers (C.)	8.31	
22.02	A	Aachen (Hbf.)	8.02	
22.52	A	Köln (Hbf.)	7.17	
23.28	A	Düsseldorf	6.35	
23.49	A	Duisburg	6.17	
0.02	A	Essen	6.00	
0.13	A	Bochum	5.43	
0.31	A	Dortmund	5.29	



Trans-Europ-Express



courrier des lecteurs

- Les services assurés par le type 35 (voir FFN 22 page 17)

M'étant rendu assez tôt un dimanche matin du mois d'octobre 1936 à la gare de Bruxelles (Q.L.), j'y avais observé le passage d'un long train de marchandises se dirigeant vers Etterbeek. Il était remorqué par un type 35 de la remise de Stockem et composé pour une large part de wagons utilisés principalement en service GV et de ceux de la société belgo-anglaise des ferry-boats. M'étant procuré le roulement des locomotives en vigueur à cette époque, je suis parvenu à recomposer les horaires et les différents relais de locomotives se rapportant à la paire de trains numérotés 6826/6827 reliant journalièrement Zeebrugge (gare ferry-boats) à la Suisse et vice-versa. Je suis à peu près certain que le train vu à l'époque était le 6826 accusant un certain retard (passage prévu à Bruxelles vers 1 h 54) pris sans doute au départ de Zeebrugge et dû peut-être aux mauvaises conditions atmosphériques sévissant en Mer du Nord. Les horaires avaient été calculés en prévision de ce type de retard qui pouvait être résorbé par des délais d'attente assez conséquents dans les stations relais.

Train 6826

Départ de Zeebrugge (ferry-boats) à 16 h 55 pour arriver le lendemain matin à Stockem à 9 h 20 (dimanche 9 h 38). Ce train était remorqué par un type 44 de la remise de Brugge sur le parcours Zeebrugge (ferry-boats) - Brugge (Zeehaven), puis par un type 64 de la remise de Merelbeke entre Brugge (Zeehaven) et Merelbeke. Ensuite, un type 81 de ce dépôt amenait le train à Schaerbeek où un type 35 ou 36 de la série J de la remise de Stockem le prenait en charge jusqu'à la gare de formation du même nom.

Train 6827

Départ de Stockem à 17 h 48 (dimanche 17 h 37) pour arriver le lendemain matin à Zeebrugge (ferry-boats) à 8 h 14. Train remorqué

- a) sur le parcours Stockem-Schaerbeek : en semaine par un type 35 ou 36 de Stockem jusqu'à Jemelle ensuite un type 36 de Jemelle jusqu'à Schaerbeek, le dimanche de Stockem à Namur par un type 36 de Jemelle et de Namur à Schaerbeek par un type 36 de Ronet.
- b) sur le parcours Schaerbeek-Zeebrugge (ferry-boats) : sauf le lundi, un type 31 ou 38 de Schaerbeek jusqu'à Merelbeke, ensuite un type 81 de Merelbeke jusqu'à Brugge (Zeehaven), le lundi trajet de Schaerbeek à Brugge (Zeehaven) par un type 81 de Merelbeke. Ensuite tous les jours, parcours Brugge (Zeehaven)-Zeebrugge (ferry-boats) par un type 44 de Brugge.

M.Hennequin

Au sujet de nos type 12 (voir FFN 15 page 11)

Ayant pris connaissance avec beaucoup d'intérêt de votre étude sur le type 12 parue en août 1985, je vous fais part ci-après de quelques souvenirs et considérations personnels sur ce type de locomotive qui, à cause de la guerre, n'a pu montrer que de façon très limitée ses véritables performances.

- Ma première prise de contact avec le type 12 fut la locomotive 1205 vue personnellement en gare d'Etterbeek fin juillet 1939 venant de A.C. Salzinnes et se rendant à son dépôt de Schaerbeek. Elle roulait lentement et majestueusement avec ingénieurs et autorités agglomérés dans la cabine.
- En juillet 1940, j'ai pu observer la locomotive 1201 entrant à Schaerbeek, venant soit de Malines, soit de Louvain, remorquant en marche arrière un train militaire allemand. A cette époque, cette locomotive portait peinte à la céruse l'inscription Ha, abréviation allemande de Hasselt, remise qui à l'époque lui avait été assignée par les autorités d'occupation.
- Durant l'été 1955, m'étant posté à la sortie du tunnel de Nessonvaux, j'ai pu observer vers 18 h 00 le train 374 Bruxelles (Midi) - Verviers (C) en double traction de type 12 de Schaerbeek. Cette dernière était-elle prévue au service de ces locomotives ou s'agissait-il d'une traction exceptionnelle ? Je me rappelle également que le type 12 ne pouvait virer sur la plaque tournante de Verviers (C) et devait pour cela utiliser le triangle Verviers (Est-Ouest-Central).
- Comme vous le mentionnez (page 21), l'utilisation début septembre 1944 de la locomotive 1202 pour remorquer le train des prisonniers politique de la prison de St-Gilles à destination de l'Allemagne me laisse assez sceptique bien qu'indiquée également dans le livre "Des bâtons dans les roues" de C. Lokker. En effet, à cette époque, je suivais (avec risque certain) la circulation fort limitée des trains dans l'Agglomération Bruxelloise et je n'y ai jamais vu un type 12 en service. Ces locomotives avaient, avec de très nombreuses autres locomotives de tous types, le plus souvent avariées, été garées à de nombreux endroits de l'Agglomération. D'après les renseignements que j'ai pu obtenir concernant la remorque de ce convoi appelé, après la guerre, "le train fantôme", elle aurait été effectuée par la locomotive type 1 n° 109, une des rares locomotives encore en état de fonctionner valablement.

M.Hennequin

Rendons à César...

Rendons à MM. Havelange et Huysman ce qui leur appartient (FFN 25 pages 9 à 11)

de M. Havelange : de l'emploi du type 36 pendant l'entre-deux-guerres à la mise hors-service de nos type 5

de M. Huysman : de la mise hors-service de notre type 5 n° 5.002 à nos "Pacific" sur la relation Bruxelles-Paris

Erratum

page 10 : Mise hors-service de nos type 5

point b) : Les roulements des 20.05.51 et 07.10.51 ne mentionnaient plus :

il y a : de série J mais existait toujours ...
il faut : de types 5 et 35 dans la série J. L'on notait toujours ...

Annales

Le journal LE SOIR célèbre cette année le centième anniversaire de son existence. A cette occasion, il nous rappelle les principaux événements qui ont fait l'actualité de 1887 à 1987.

Le chemin de fer n'est heureusement pas oublié et certains faits y ayant trait sont relatés, soit dans la rubrique "Petite Gazette", soit dans les "Faits Divers". Nous vous en donnons ci-après un petit aperçu.

M.H.

1907 : On a réussi à déplacer et exhausser de 1 m 65 la gare d'Anvers-Dam et ce, en adoptant des procédés en cours en Amérique pour ce genre d'opérations. Le transport de ce bâtiment de 3.000 tonnes (volume et poids approximatifs à ceux de la gare du Quartier-Léopold à Bruxelles), s'est effectué en quatre phases. La première fut l'armement du bâtiment qui consistait à percer les murailles des fondations pour y faire passer les poutres de support de l'ensemble de la construction. Les trois autres phases furent l'arrachement, le glissement et la mise à niveau du bâtiment. Le recrutement de la main-d'oeuvre pour ce genre de travaux ne connut pas un grand succès. Aussi l'ingénieur chargé de ce travail décida que, pendant la durée des travaux, il logerait avec toute sa famille dans les locaux du chef de gare situés au premier étage. Ce geste admirable rendit confiance et c'est sans aucune hésitation que les 160 ouvriers demandés se firent embaucher pour ce travail que l'on peut qualifier de prouesse technique.

1910 : En ce 19 décembre, à la station du New York Central Railway s'est produite une épouvantable explosion, tuant 14 personnes et en blessant une centaine d'autres. Cette catastrophe est due au bris d'une caisse d'acétylène (destinée à l'éclairage des voitures) qui se trouvait derrière un butoir en maçonnerie, qui avait été renversé par un train muni d'un système de freinage défectueux. C'est en voulant réparer la caisse qu'un ouvrier a laissé tomber malencontreusement un levier d'acier sur un rail électrique. Les étincelles produites par cette chute eurent tôt fait d'enflammer le mélange détonnant formé par le gaz qui s'était répandu dans l'air.

1915 : Notre pays est occupé par les armées prussiennes et les moyens de transport sont rares et chers car les chevaux sont réquisitionnés par l'occupant et les voitures ne peuvent plus circuler. Il reste les trains, qui sont peu fréquents et dont une ou deux voitures seulement sont réservées au public, les autres étant occupées par des militaires.

1916 : Notre célèbre poète Emile Verhaeren (d'origine flamande mais d'expression française), auteur de contes, de critiques littéraires et de pièces de théâtre, est écrasé par un train en gare de Rouen. Cela se passe le 26 novembre en fin d'après-midi et c'est en sautant sur le marche-pied d'une voiture d'un train s'ébranlant qu'il manque le pas et tombe sous les roues. Il meurt quelques heures après à l'hôpital où on l'avait transporté dans un piteux état.

1918 : C'est le 8 novembre à Rethondes, que le Maréchal Foch reçut, dans un train, les représentants du haut commandement allemand pour leur présenter les conditions de l'armistice demandées par ces derniers.

La signature de l'armistice eut lieu trois jours plus tard dans une voiture de la CIWLT aménagée pour la circonstance et amenée dans une clairière de la forêt de Compiègne à Rethondes.

NDLR : Il s'agissait de la voiture-restaurant 2419 D ayant figuré en Ho dans les catalogues Pocher et Liliput.

connaissez-vous...

la signalisation mécanique belge ?

Deuxième partie: la signalisation à trois positions (suite du n°25)

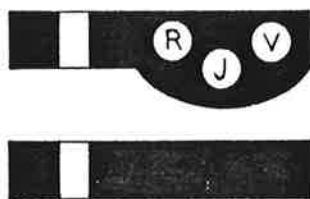
par André-Marie Ducarme

Il s'agit d'un perfectionnement de la signalisation à deux positions décrite dans notre numéro de juin. Outre les positions à l'horizontale et à 45°, les palettes de sémaphore peuvent ici être levées à la verticale (90°), ce qui permet de donner des indications plus précises aux conducteurs des trains.

Ce type de signalisation a généralement supplanté la "2 positions" sur les lignes à grand et moyen trafic, avant d'être lui-même remplacé par la signalisation lumineuse. La "2 positions", plus primitive, a subsisté sur des lignes non modernisées et risque d'y demeurer jusqu'à la fermeture définitive de certaines d'entre elles...

Notons que la signalisation à 3 positions a souvent coexisté avec la signalisation lumineuse pendant d'assez longues années. Par exemple voies principales équipées de signaux lumineux, et palettes sur les voies accessoires. Le cas se rencontre encore.

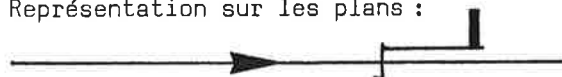
SIGNAL D'ARRÊT ORDINAIRE



Face avant rouge avec bandeau blanc, face arrière blanche avec bandeau noir.

On trouve les deux montages déjà décrits, avec trinocle et contrepoids séparés ou intégrés (voir notre n° 25, page 16).

Représentation sur les plans :



(On indique ainsi sur les plans les positions que peut prendre la palette)

0° et 90°: 0° et 45°: 0° - 45° - 90°:

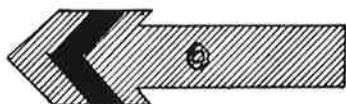
Indications données : - à l'horizontale (feu rouge la nuit): le signal impose l'arrêt.
- à la verticale (feu vert): le signal autorise le passage.

- à 45° (feu jaune): passage autorisé, mais sans répétition du signal suivant.
(par exemple pour entrée sur voie latérale, ou départ d'une voie latérale).

Remarque : dans bien des cas, lorsque la distance entre les signaux était suffisante, on n'utilisait que les positions 0° et 90°, et chaque signal d'arrêt était précédé d'un signal avertisseur séparé. On se retrouvait donc, en pratique, avec une signalisation à deux positions. C'était autrefois le cas entre NAMUR et DINANT.

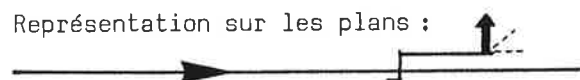
SIGNAL DE DIRECTION Il s'agit ici de CHANDELIER à deux ou trois mâtereaux. A l'exception des positions que peuvent prendre les palettes, les règles sont les mêmes que dans la signalisation à deux positions. Se rapporter aux pages 17 et 18 du numéro précédent.

SIGNAL AVERTISSEUR



Face avant jaune avec chevron noir.
Face arrière blanche avec bandeau noir.

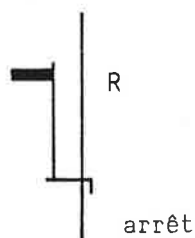
On retrouve, bien entendu, les deux montages maintenant bien connus.



- Indications données:
- à l'horizontale (feu jaune): le signal répété impose l'arrêt.
 - à 45° (feux jaune et vert):
 - le signal d'arrêt suivant autorise le passage avec ralentissement.
 - le premier signal d'arrêt répété autorise le passage, tandis que le suivant (situé à une distance inférieure à la distance normale d'avertissement) impose l'arrêt.
L'avertisseur répète donc ici deux signaux d'arrêt consécutifs.
 - le premier signal d'arrêt autorise le passage, tandis que le second (signal fixe, signal mobile, ou signal de heurtoir) se trouve sur une voie de réception.
 - à la verticale (feu vert): le signal d'arrêt répété autorise le passage sans ralentissement.

SIGNAUX COMBINÉS Ils n'existent pas dans la signalisation à deux positions. On peut les rencontrer sous deux formes : signal à une seule palette (d'arrêt) ou signal à deux palettes (d'arrêt et d'avertissement) combinées.

- signal d'arrêt à trois positions : 0° - 45° - 90°



- passage
- arrêt au signal suivant



- passage
- passage sans ralentissement au signal suivant.

- signal à deux palettes superposées: Il s'agit bien d'un signal COMBINÉ. C'est ainsi qu'en position verticale la palette d'arrêt n'est appuyée d'aucun feu, les indications lumineuses étant données par la palette d'avertissement. Dans les autres cas, seule la palette d'arrêt est doublée de feux, tandis que la palette d'avertissement à l'horizontale ne présente pas de feu jaune.

Indications données :

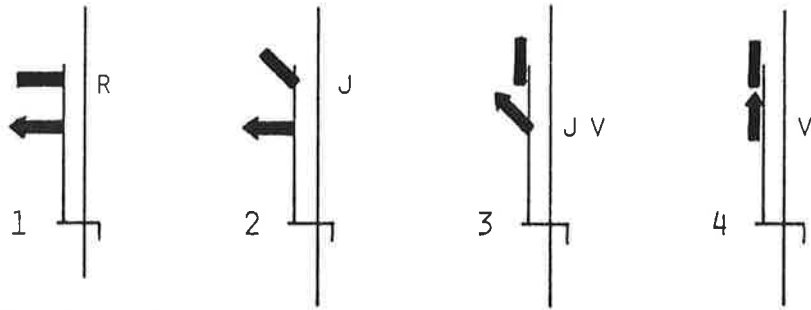


fig. 1 : arrêt

fig. 2 : passage, mais arrêt au signal suivant

fig. 3 : - passage,
- passage au premier signal d'arrêt suivant,
- arrêt au second signal d'arrêt suivant (situé à une distance réduite du précédent).

ou : - passage,
- passage avec ralentissement au signal suivant.

fig. 4 : - passage,
- passage sans ralentissement au signal suivant.

SIGNAUX DE MANOEUVRE Comme dans la "2 positions", ils sont de deux types : palette de manoeuvre située sur un même mat que la palette d'arrêt (et que la palette d'avertissement), ou disque à fleur de sol.

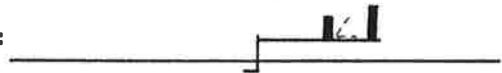
Palette de manoeuvre (ou de "petit mouvement") : Semblable à la palette d'arrêt en plus petit (ou en plus court si le trinocle est incorporé à la palette).

Face avant violette avec bandeau blanc, face arrière blanche avec bandeau noir.

Palette à l'horizontale (feu violet la nuit) : mouvement interdit.
Palette levée à 45° (feu jaune) : franchissement autorisé en petit mouvement (= en manoeuvre).

Palette levée à 90° (feu vert) : franchissement autorisé pour effectuer un garage par rebroussement (plus utilisé aujourd'hui).

Représentation sur les plans :



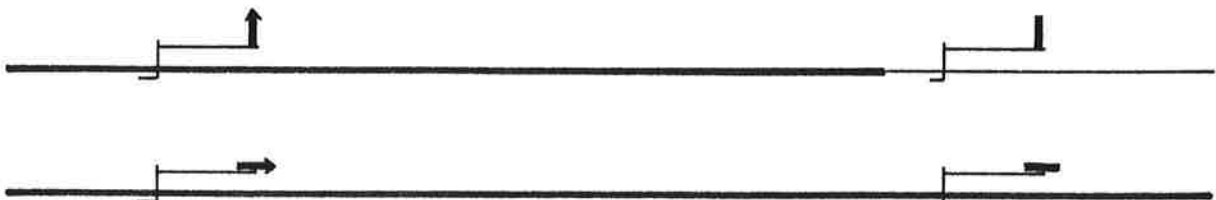
Disque de manoeuvre (ou de "petit mouvement") : Voir signalisation à deux positions, dans notre numéro précédent (page 18).

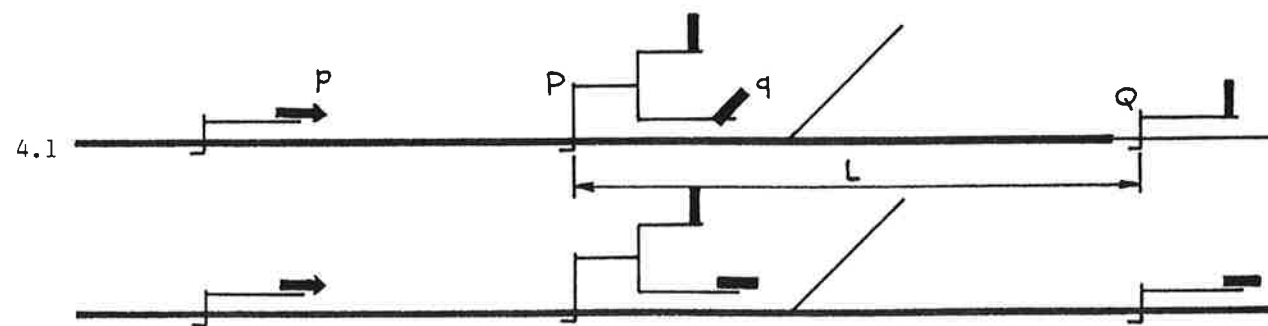
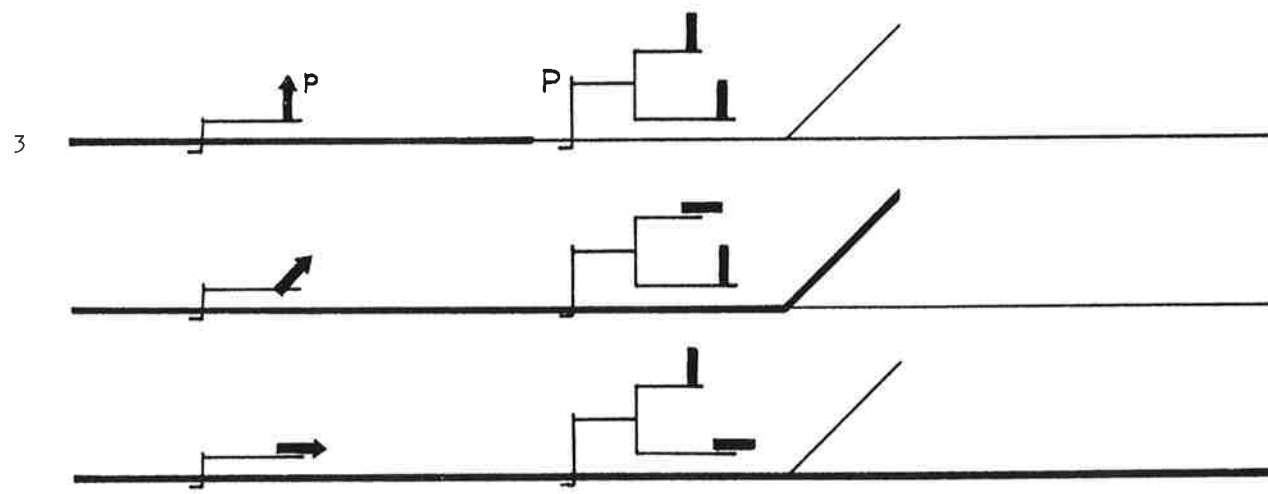
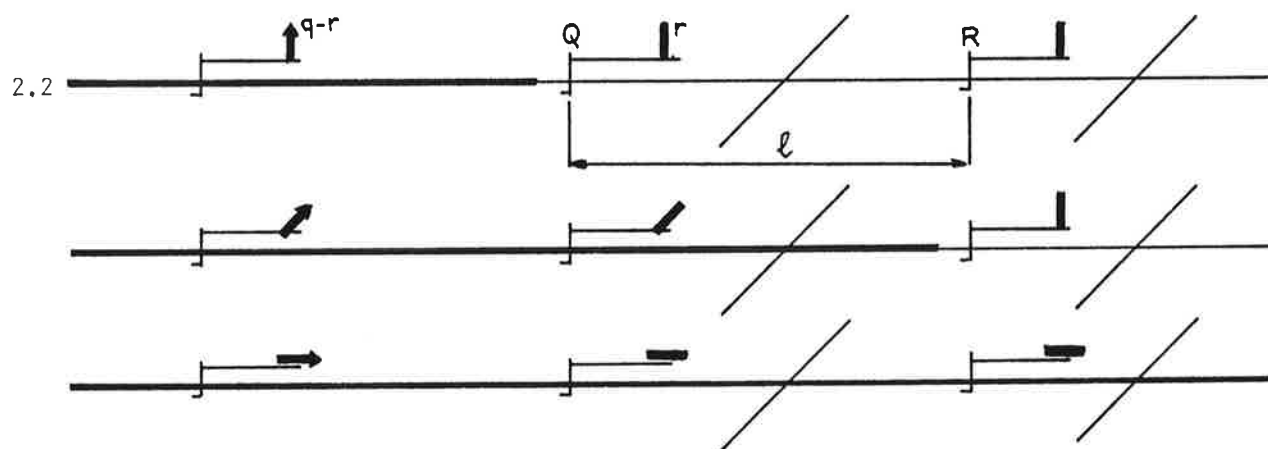
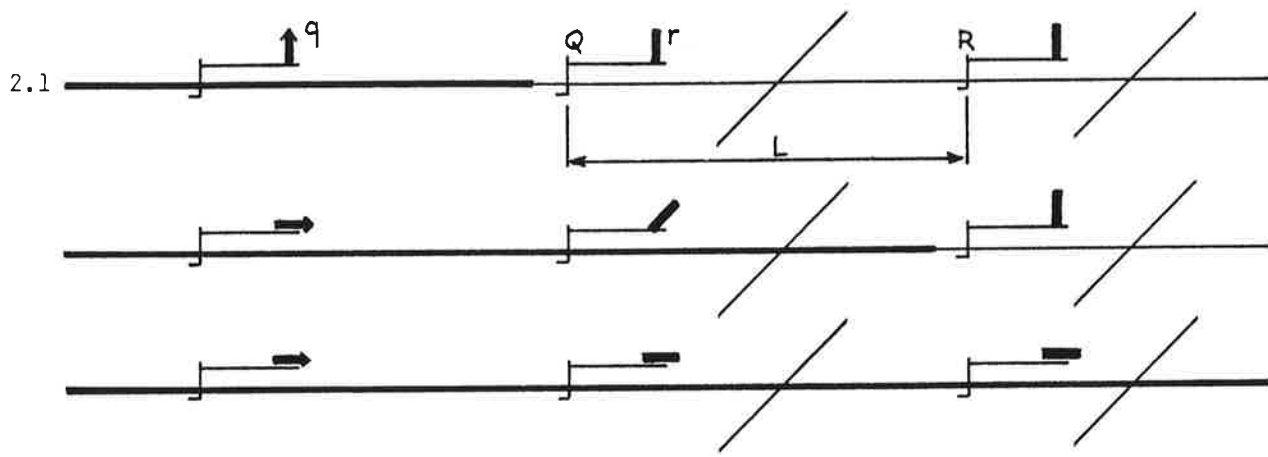
SIGNAL D'ARRÊT SIMPLIFIÉ Se rapporter ici aussi au chapitre précédent "Signalisation à deux positions", dans notre numéro 25 aux pages 18 et 19.

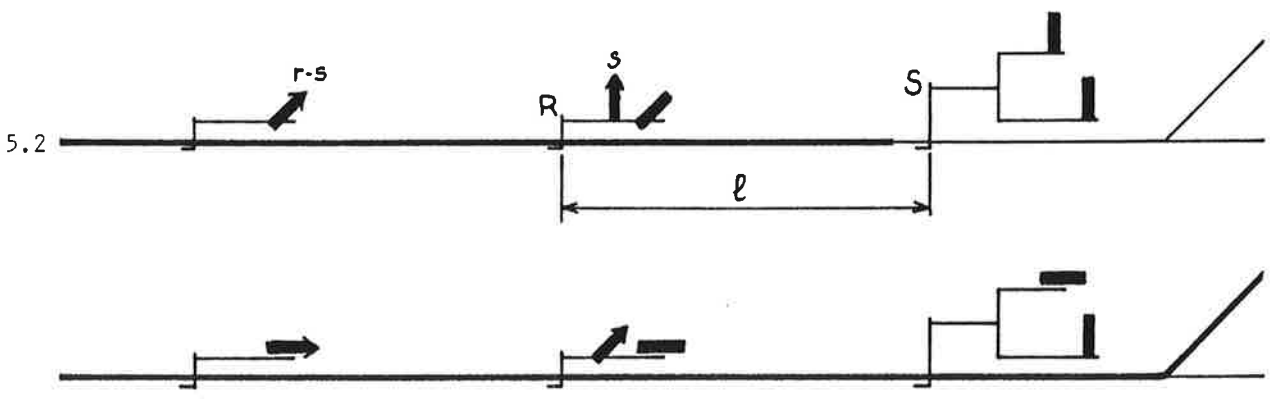
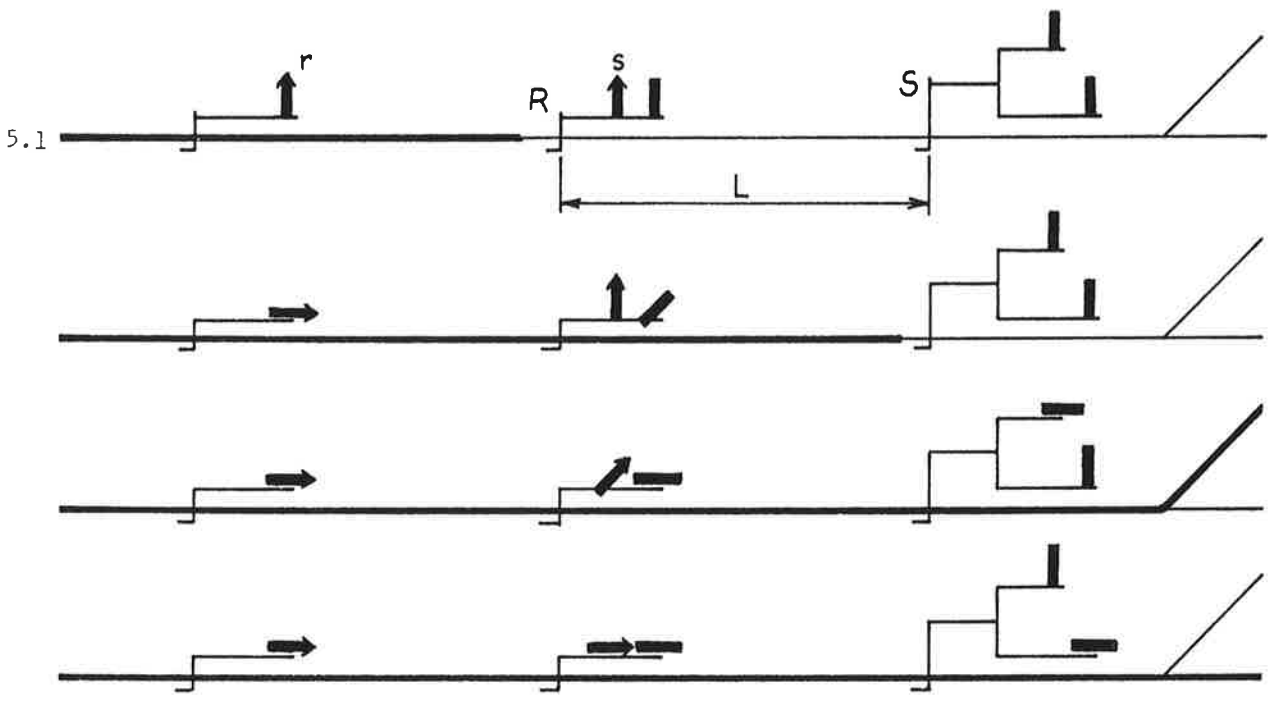
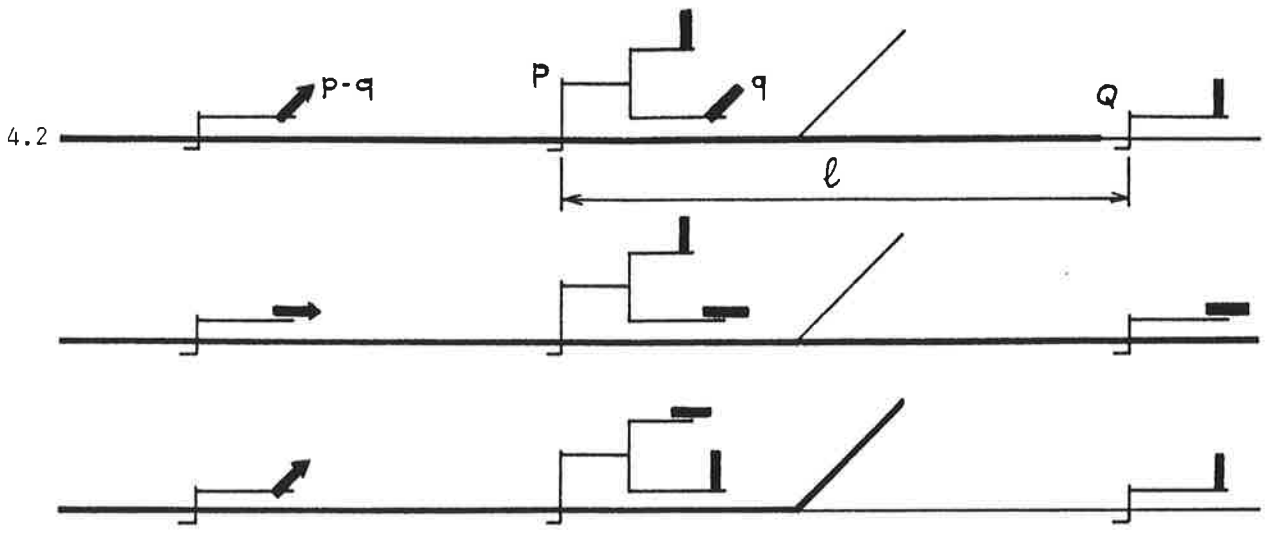
EXEMPLES D'APPLICATIONS ; Les exemples présentés ci-après parleront mieux qu'un long discours.

Dans ces exemples, le trait gras indique le mouvement autorisé. La majuscule "L" désigne une distance au moins égale à la distance réglementaire d'avertissement, et la minuscule "l" une distance inférieure.

L'aspect des feux en signalisation de nuit ne sera plus noté : se rapporter aux lignes qui précèdent pour le connaître.







N.B. Dans les exemples qui précèdent la lettre majuscule désigne un signal d'arrêt et la lettre minuscule désigne le signal d'arrêt répété (par l'avertisseur ou le signal combiné).

modélisme

L I M A : automotrice quadruple série 800 de la s n c b

Il s'agit d'une simple redécoration (bien faite) d'un modèle bien connu, auquel manque toujours l'élément ADx (c'est-à-dire 1ère classe - fourgon - pilote). Pour que cette lacune soit moins criante (?) LIMA a décoré une des voitures pilote de la bande jaune et des pictogrammes de la première classe. Pour ma part, je ne pardonnerais cet entêtement dans l'erreur à LIMA que s'il leur venait la bonne idée de sortir une automotrice "break" (avec nouvelle motorisation de préférence)!

L I L I P U T : wagons couverts anciens de la s n c b

Ici aussi, politique du pot de peinture. Le wagon couvert tôle de 20 T (type 2212A) déjà sorti depuis plusieurs années sous de nombreuses décorations, et fort bien gravé au demeurant, réapparaît maintenant en livrée d'origine : vert foncé, toit et dessous noirs, inscriptions chamois. Elles sont jaunes ici, mais le jaune n'est heureusement pas trop vif. Les deux wagons (vendus ensemble) portent des numéros différents et les inscriptions, correctes, sont bien nettes. Pour les puristes, deux détails : à l'époque, ces wagons n'étaient pas encore équipés de boîtes à rouleaux, et ils portaient quatre aérateurs "torpedo" en ligne sur le toit (ce dernier détail peut facilement être ajouté).

J O C A D I S : gare "Nord Belge"

Kit en "pierre synthétique" selon la technique de Bruno MORET, largement décrite dans les revues françaises de modélisme ferroviaire. Un peu déroutant pour les habitués des kits plastique, mais on s'y fait. A condition de ne pas vouloir aller vite.

Un premier coup d'oeil à la maquette exposée chez JOCADIS avait laissé quelques Namurois sceptiques. Mesures prises, nous avons trouvé ce qui "clochait". Quelques millimètres de profondeur en trop, mais surtout une hauteur insuffisante et une pente des toits un rien trop faible. Le tout aboutissant à un aspect un peu lourd que ne présentent pas les élégantes stations de l'ancien "Nord Belge". Autre détail : les encadrements de fenêtres en briques ne sont pas vraiment corrects. Enfin, les boiseries, moulées en résine, étaient assez mal venues sur l'exemplaire que nous avons examiné.

A acheter si vous êtes un amateur des lignes du "Nord", mais pas sans regrets...

A-M. Ducarme

petites annonces

H. PARFAIT, 17 rue de la Morava à 5001 Belgrade (Namur) recherche des plans des voitures des types K, L et M.
tel. (081) 73 05 38

M. HERBIET vend locomotive vapeur SNCF 150 X tender 34 X réf. Jouef 8265 finition Clarel - Paris.
tel. (081) 71 26 68

sommaire

COUVERTURE : TRAIN "P" COMPOSÉ DE VOITURES "M5" AU TUNNEL DE SCLAIGNEAUX, ÉTÉ '86 (PHOTO A-M. DUCARME)	
VIE DU CLUB : PROGRAMME DES RÉUNIONS, EXPOSITION	PAGE 1
RÉCRÉATION FERROVIAIRE	2
AGENDA, PUBLICATIONS	3
RÉTRORAIL : LOCOMOTIVES "PRISES DE GUERRE" 1944-45 (M. HENNEQUIN)	5
LES TEE, C'EST FINI (M. HERBIET)	13
PHOTO : CFV3V - AUTORAIL 4906 À OLLOY S/VIROIN - SEPTEMBRE '81 (PHOTO E. LABAR)	15
COURRIER DES LECTEURS	16
ANNALES (D'APRÈS LE JOURNAL "LE SOIR")	18
CONNAISSEZ-VOUS LA SIGNALISATION MÉCANIQUE BELGE ? (2) LA SIGNALISATION À TROIS POSITIONS (A-M. DUCARME)	19
MODÉLISME : TROIS NOUVEAUX MODÈLES BELGES (A-M. DUCARME)	24
PETITES ANNONCES - SOMMAIRE	25

Ce numéro 26 de FERRO FLASH NAMUR est entre vos mains grâce au concours de Michel ARCHAMBEAU, André-Marie DUCARME et Michel HERBIET (rédaction, dactylographie et mise en page), et de Jean-Claude BOTSPÖEL, Claude CARPET et Jacques QUOTIN (assemblage et expédition).

FERRO FLASH NAMUR n° 27 paraîtra fin septembre.

