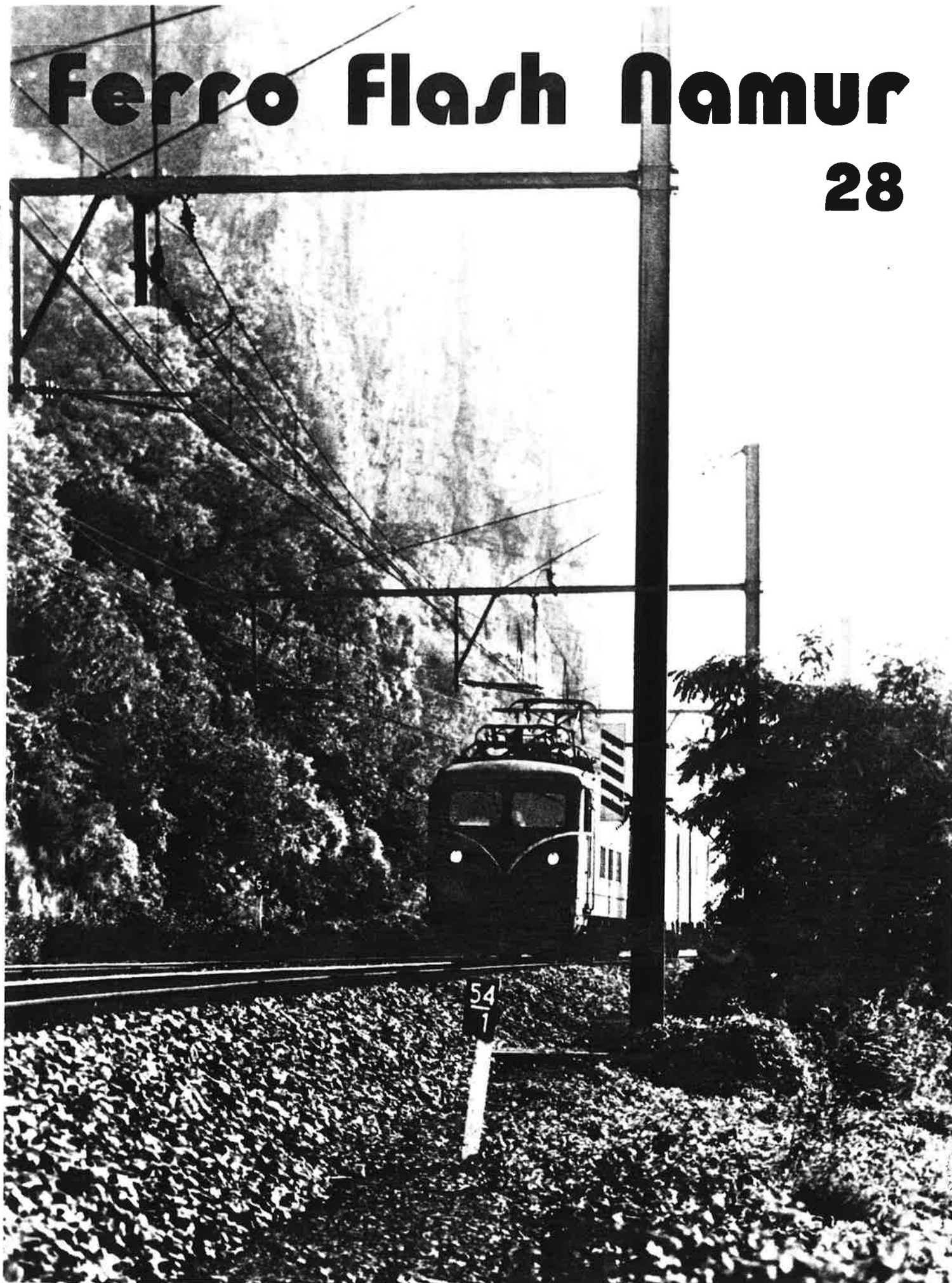


Ferro Flash Namur

28



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 H0, 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 GEMBOUX 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 GEMBOUX 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

Au programme des prochaines réunions :

22 JANVIER Documentation ferroviaire : la signalisation allemande
par J-P. Collignon

Dernières "vapeur" en RDA (1987-1988),
films de P. Semeelen.

*Pour que cette soirée intéressante ne se termine pas
trop tard, nous serons nombreux à être à l'heure !*

19 FÉVRIER Documentation ferroviaire : signalisation lumineuse SNCB
par A-M. Ducarme

Le Gothard du Nord au Sud, et les ateliers d'Yverdon,
diapos de E. Dehasse.

18 MARS ASSEMBLÉE GÉNÉRALE STATUTAIRE DU RAIL MINIATURE MOSAN
programme dans notre numéro 29 de février.

RÉUNIONS "RÉSEAU" tous les autres vendredis à partir de 20 heures.

Calendrier 1988 des réunions

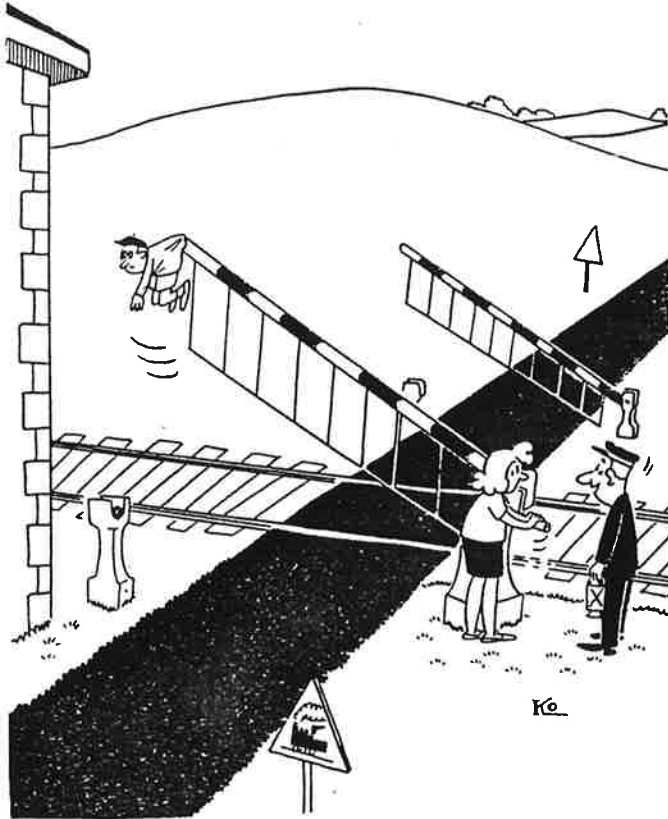
Les réunions du RMM ont toutes été fixées, pour 1988, à l'avant-dernier
vendredi du mois.

Voir calendrier en annexe de ce numéro.

Cotisations 1988

Si vous ne l'avez déjà fait, il est temps de renouveler votre cotisation.
Les cotisations restent les mêmes qu'en 1987. Voir page ci-contre.

Païement : lors de la prochaine réunion mensuelle, ou par virement au
compte 001-1001475-26 du Rail Miniature Mosan à Namur.



— Je disais, ça fait plaisir de voir son gosse s'élever dans la vie...

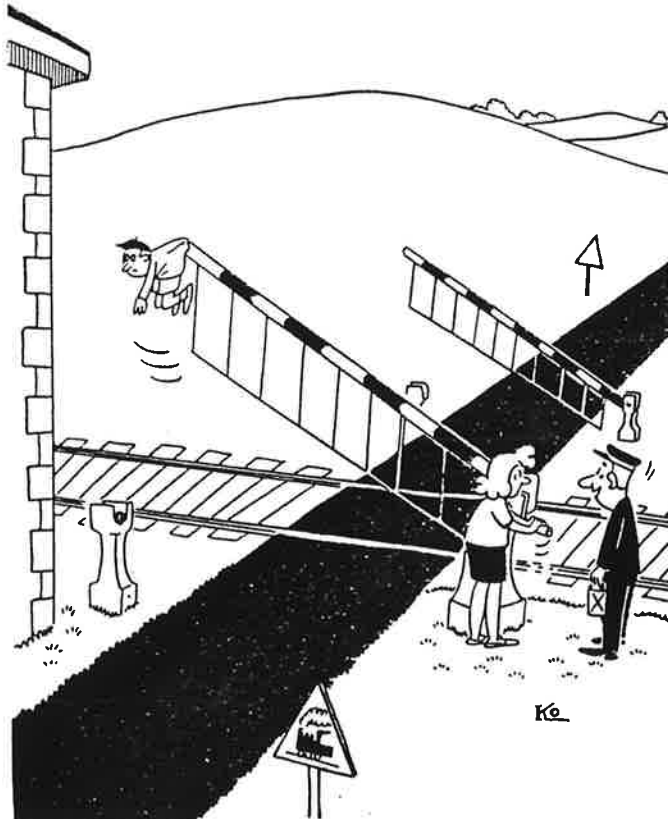
Les sept erreurs...

Notre dessinateur a commis 7 erreurs.

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

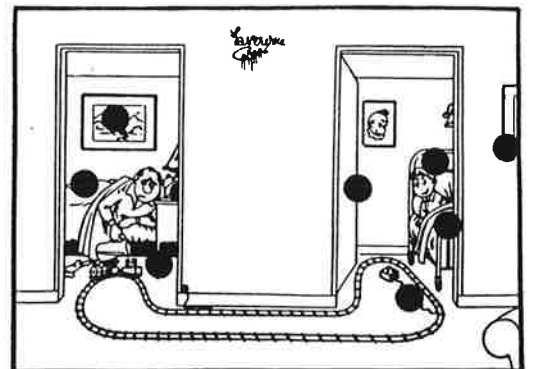
Solution dans notre prochain numéro.

récréation ferroviaire



— Je disais, ça fait plaisir de voir son gosse s'élever dans la vie...

Solution du jeu précédent
(n°27, p.4)



actualité

Circulations "vapeur" sur le réseau belge en 1988

A ce jour, de nombreuses demandes ont été introduites auprès des services compétents de la SNCB pour des circulations de trains à vapeur au moyen de nos 12.004 et 29.013 et éventuellement de la 1.002 dont la remise en état de marche se poursuit à l'atelier de Leuven. Déjà prévu à l'occasion du 150e anniversaire des chemins de fer à Liège des circulations Liège-Waremme et retour les 17 et 18 juin et Liège-Eupen (via Verviers et Welkenraedt) et retour les 24 et 25 juin.

Diesel série 59 : encore une livrée de plus !

En page 3 de FFN n° 26 nous avons écrit que les modélistes pouvaient transformer le modèle "Roco" (HO et N) de cette locomotive en pas moins de 15 versions différentes et ce en consultant l'essai de Michel Thiry édité par le CFC. Grâce à la photo figurant en page 28 de Rail Photo n° 16, il vous est maintenant loisible d'en exécuter une nouvelle version au coloris souriant où domine la couleur orange. Il s'agit de la 5933 mise hors-écritures à la SNCB et rachetée par la firme Pasolini spécialisée dans les travaux de voie sur le réseau des FS.

Automotrices "bénélux" : cette fois, c'est la fin...

En page 6 de FFN n° 24, nous vous laissions entendre que les quatre "AM" SNCB de cette série (901-904) pourraient être transformées en AM "Postale". Ce projet a été abandonné et ce matériel est destiné à être ferrailé à l'exception de l'AM 902 qui sera conservée à l'atelier de Leuven pour figurer parmi le matériel destiné au musée des chemins de fer belges.

Une voiture intermédiaire pour les automotrices "break" ?

En page 7 de FFN n° 25, nous vous avons entretenus des huit automotrices "triples" numérotées ZMC 1-8 des chemins de fer marocains, matériel construit en Belgique par la B.N et dérivant de nos AM "double" dites "break". Verrons-nous un jour nos AM "double" comporter une voiture intermédiaire et devenir des AM "triple" comme celles circulant au Maroc ? Plusieurs arguments plaident en faveur de ce projet tant qu'en ce qui concerne les voyageurs (nombre de places de seconde classe augmentées surtout aux heures de pointe), le travail des chefs-gardes (vu l'absence d'intercirculation entre deux "AM", ils ne parviennent pas à contrôler la totalité des voyageurs), l'économie réalisée (achat de nouveau matériel évité et consommation moindre d'énergie car par exemple une composition actuelle de 12 voitures exige 6 ensembles "moteur" alors que 4 ensembles "moteur" seraient suffisants pour une même composition). Prenons-nous exemple sur les chemins de fer marocains et ferons-nous comme les "NS" qui sont également passés de 2 à 3 caisses pour leur série dénommée "Sprinter" ?

Encore le Maroc...

Après la vente de voitures K1 et M1, c'est maintenant au tour de voitures K2 d'être également vendues par la SNCB aux chemins de fer marocains.

Le futur musée belge du chemin de fer

A l'instar de nos voisins allons-nous enfin posséder un musée digne de ce nom où seraient rassemblés le matériel restauré se trouvant principalement à l'atelier de Leuven et tout ce que contient le mini-musée de la gare de Bruxelles-Nord (une locomotive, des maquettes, des documents divers, etc...) ?

C'est ce qu'affirme le journal "La Libre Belgique" dans son édition du lundi 30 novembre qui nous apprend qu'un projet concret et réaliste existe à ce sujet. C'est la gare de "Tour et Taxis" construite en 1901 et inaugurée en 1907 qui serait choisie et deviendrait ainsi le lieu où nous pourrions nous en aller rêver devant la dizaine de nos "inoubliables" vapeur et autres engins conservés. L'implantation du futur musée à cet endroit répond à plusieurs critères : région bilingue du pays, proximité du centre d'une grande ville, vaste disponibilité des lieux, bâtiment à caractère historique, indispensable raccordement au réseau et facilités d'accès. Il est à remarquer que la gare précitée ne demande aucune restauration importante et qu'elle pourrait même continuer à être exploitée.

Les journées "Portes Ouvertes" qui se déroulent chaque année au mois de septembre à l'atelier de Leuven feront-elles place à un musée ouvert durant l'année entière ? Les "fans" des trains comprendraient difficilement que leur musée ne voit pas le jour alors que leurs collègues de l'aviation et de l'automobile ont vu leur vœux réalisés par l'implantation de leur musée à Bruxelles.

Dernière minute...

De bonne source, nous apprenons qu'une décision favorable aurait été prise en ce qui concerne les voitures intermédiaires des automotrices "break" dont il était question à la page précédente. Un certain nombre de ces automotrices (combien ?) verront donc leur capacité augmentée par l'adjonction d'une voiture, sans moteurs, entre les deux éléments actuels.

Autre décision prise à la SNCB : les nouvelles automotrices doubles de la série 09 seront décorées en pourpre, comme le reste du matériel récent (et même ancien) de la SNCB. La livrée "gendarmerie" qui avait été projetée, et testée sur trois 59 en attente de démolition, n'aura donc pas été retenue.

publications

En vente au musée à Bruxelles-Nord :

RECUEIL DES SCHÉMAS DES AUTOMOTRICES DE LA SNCB 1935-1986 (prix: 250 F)

L'AFCC (Association Ferroviaire des Cheminots de Charleroi) publie un calendrier avec photos (en noir et blanc) de divers matériels.

Un exemplaire de ce calendrier est exposé au local.

Les membres intéressés peuvent l'obtenir en versant 100 F + 33 F de port au compte 001-1849649-32 de l'AFCC, chaussée de Gilly, 286 à 6210 RANSART.

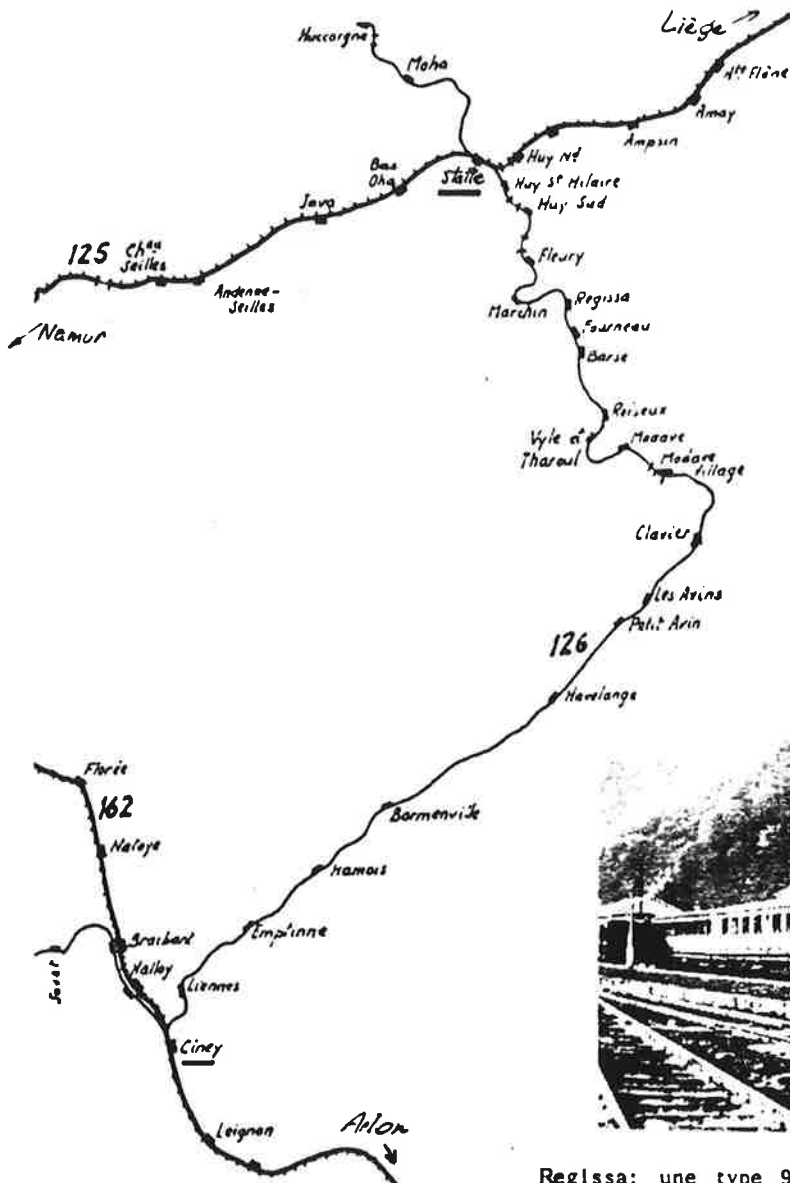
Vient de paraître aux éditions Altaïr:

Jean-Pierre Hamblenne: LA LIGNE DE CHEMIN DE FER 126 CINEY-STATTE. Histoire et documents.

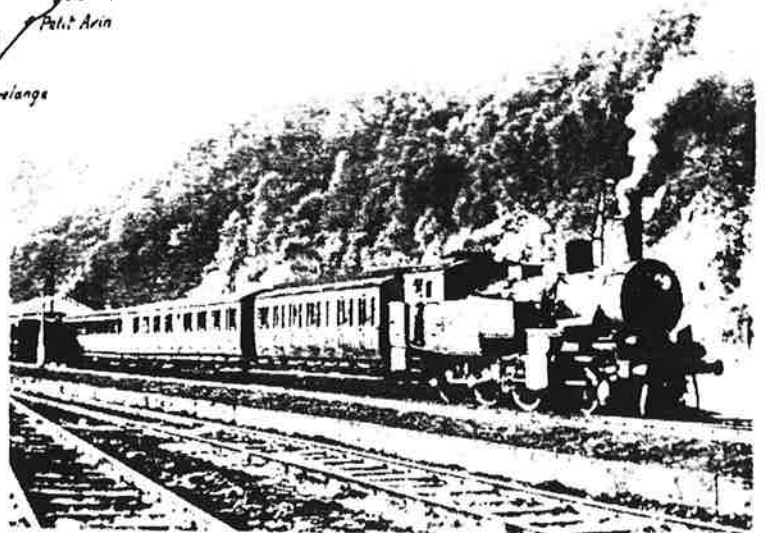
1 vol 336 p. 52 photos, plans des stations.

L'originalité de ce travail est que l'auteur publie, en plus de l'histoire de la ligne, tous les documents qui ont trait à celle-ci: conventions entre l'Etat et les concessionnaires, cahiers des charges, articles de la presse locale, pamphlets relatifs au tracé de la ligne, extraits des indicateurs... Ainsi, à travers l'histoire de la petite ligne condruzienne, le lecteur pourra se faire une idée des conditions dans lesquelles ont été construites nos lignes concédées. Ajoutons que l'ouvrage contient également de curieux documents concernant une éventuelle réouverture de lignes secondaires à la S.N.C.B.

Envoi contre 475 FB, port compris au ccp 000-0560212-37 de Jean-Pierre Hamblenne B.P. 1446 - 1420 Braine l'Alleud.



Extraits du livre
(Carte: G. Close - G.T.F.)



Regissa: une type 96 croise un A.R. 553 le 30.5. 1956. Photo A. Renaud.

rétro rail

Pour commémorer la fin de la traction vapeur en Belgique...

Un an déjà (20 décembre 1986) que notre 29.013 remorquait sur le parcours Ath-Denderleeuw un train composé de cinq voitures du type M3 organisé pour commémorer la fin de la traction vapeur en Belgique (20 décembre 1966). La conduite de notre "Consolidation" avait été confiée à Jean Dubuffet et à son collègue Maurice Vercauteren. La photo que nous publions dans ce numéro nous montre peu avant le départ d'Ath, l'ami Jean en conversation avec le conducteur de l'AM 768 (photo Bernard Libert/collection Fernand Dumont).



Une italienne en Belgique

En page 8 de son numéro 16, Rail Photo nous fait découvrir une photo représentant la locomotive des FS n° S 685-981 du dépôt de Venise venue en Belgique en octobre 1951 via Bâle et Strasbourg pour y effectuer une série d'essais. Ces derniers eurent lieu sur Bruxelles-Oostende et Bruxelles-Libramont en présence de l'ingénieur Piero Crosti dont le but était la diffusion dans notre pays de sa célèbre chaudière qui en principe devait consommer beaucoup moins de charbon que la chaudière conventionnelle. La SNCB avait toujours été très intéressée par ce genre de locomotive car rappelons-nous en effet la locomotive de l'ingénieur Attilio Franco construite aux ateliers métallurgiques de Tubize en 1931. Mais tout comme pour cette dernière il n'y eut pas de suite quoique comme prévu la locomotive italienne ait consommé moins par rapport à notre type 7 avec laquelle elle avait été mise en comparaison. Quant à retrouver l'éventuel dossier des essais, M. R. Huysman nous signale qu'il est possible qu'il ait suivi la locomotive dans l'oubli car il n'existait plus en 1984.

Au temps de la vapeur en Belgique...

Rail Magazine n° 126 publie dans son album photos une série de dix photos inédites provenant la plupart de la collection de Robert Lengellé mais dont certaines légendes ne sont pas toujours exactes. En ce qui concerne la photo n° 1 représentant la Pacific type 1 n° 109 remorquant une rame de voitures GCI, nos lecteurs auront reconnu la gare de Schaerbeek et quant au train remorqué il s'agit certainement d'une rame servant aux essais de la 109 pas encore pourvue de déflecteurs de fumée. La photo n° 3 nous montre bien une Atlantic type 12 qui n'est autre que notre 12.004 à la tête d'une rame composée de voitures M1 et contrairement à ce qu'il est écrit, cette photo a été prise à partir de 1946 (12.004) et non en 1939 (1204). La neuvième photo représente la locomotive 3205 qui est un type 35 de 1904 (type réformé de 1921 à 1928) et non un type 32 devenu le type 44 en 1931.



L'encart publicitaire paru dans FFN 27 et concernant le livre de C. Vincent comportait une photo nous montrant côte à côte les locomotives 29.029 et 29.146. Cette photo de la SNCB a été prise en gare de Namur entre décembre 1948 et octobre 1955. En effet, la 29.029 a fait partie de l'effectif de la remise de Schaerbeek de mars 1946 à octobre 1955 tandis que la 29.146 était affectée à la remise de Liège de décembre 1948 à octobre 1953 et ensuite à celle de Kinkempois jusqu'en mai 1956.

Essais de la première "Crampton" entre Liège et Namur, en 1846

Dans le numéro 42 de "Voies ferrées", nous lisons que la première locomotive "Crampton" - du nom de son inventeur anglais - fut mise en service dès 1846 à la Compagnie du chemin de fer de Liège à Namur et aux essais, elle remorqua un train de 50 t à la vitesse de 99,7 km/h sur une ligne en très faible déclivité et un train de 80 t à 82 km/h. A ce sujet, M. Ph. Dambly nous signale que ces essais eurent lieu en 1847 sur le "London and North Western Railway" et que les trois locomotives commandées en 1847 ne furent pas livrées en Belgique car l'ouverture de la ligne Liège-Namur n'eut lieu qu'en 1852. Elles furent vendues entre-temps au "South East Railway". Deux des locomotives commandées portaient les noms de "Namur" et "Liège". Quant à la troisième, elle aurait probablement reçu le nom de "Huy".

DOCUMENTATION :

Les 2-10-0 type 25 et leurs tenders (par Michel HERBIET)

Sources : Documentation de M. R. Huysman et essai de M. J. Casier.

Le marché du train miniature vient de s'enrichir grâce à la firme Märklin d'une nouvelle locomotive à vapeur de la SNCB. Il s'agit de la locomotive type 25 n° 25.004 de la remise de Latour (MUT) accouplée à un tender "baignoire" portant également le numéro 25.004. Cette dernière numérotation nous a paru insolite car la documentation relative à ce type de tender (4T32) indique que leur capacité en eau était de 32 m³ et comme pour tous les tenders de la SNCB, les deux premiers chiffres de leur numérotation représentent toujours la capacité en eau (m³). Grâce aux renseignements nous fournis par M. R. Huysman, il nous est possible de vous communiquer ci-après les tenders successifs qui ont été accouplés aux 23 locomotives type 25 renumérotées au 1er janvier 1946. Pour rappel, 14 locomotives sur une commande de 200 destinées à la Deutsche Reichsbahn, restaient en construction à la libération du pays en septembre 1944 et furent complétées pour la SNCB qui les prit en écritures de 1944 à 1948 (25.001 - 25.013 et 25.023). Quant aux 9 locomotives numérotées (25.014 - 25.022), il s'agissait de locomotives dénommées "prises de guerre 1944-45", qui ont été restituées à la DB courant juin 1950 (voir à ce sujet notre article paru dans la rubrique "rétro-rail" des FFN n° 26 et 27).

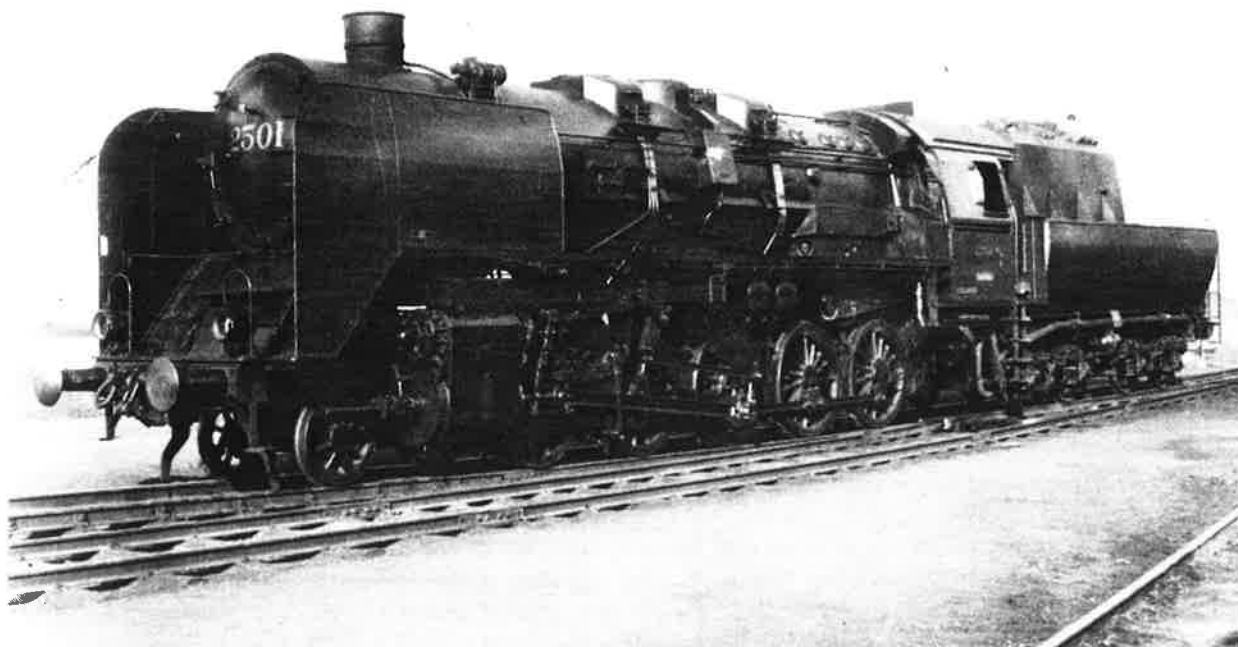
L'effectif des type 25 de la remise de Latour (MUT)

Après avoir effectué de bons et loyaux services à la remise de Schaerbeek (FSR) (vues en tête de la première relation Bruxelles-Bâle d'après-guerre), 14 locomotives furent transférées à la remise de Latour en octobre 1947. Elles y furent rejointes en décembre de la même année par la 25.013, ce qui porta l'effectif au 31 décembre 1947 à 15 unités. En 1948, trois nouvelles locomotives arrivèrent dont la 25.004 qui se trouvait en réparation à AC Salzinnes et les 25.011 et 25.012 venues directement du constructeur "les Ateliers de Construction de la Meuse" à Sclessin, ce qui porte l'effectif à 18 locomotives au 31 décembre 1948. (La 25.012 est la dernière locomotive à vapeur fournie à la SNCB). La venue en 1949 de la 25.006 en provenance de AC Salzinnes portera l'effectif à 19 unités au 31 décembre de la même année. À partir de juin 1950, l'effectif est réduit à 14 locomotives car 5 d'entre-elles dénommées "prises de guerre 1944-45" ont été, suivant convention, restituées à la DB (25.016/25.017/25.018/25.021/ 25.022).

Numéro locomotive	Date		Numéro locomotive	Date	
	Prise en écritures	mise hors écritures		Prise en écritures	Mise hors écritures
25.001	10.1947	11.1958	25.011	01.1948	03.1955
25.002	10.1947	08.1959	25.012	04.1948	09.1958
25.003	10.1947	02.1957	25.013	12.1947	10.1959
25.004	03.1948	07.1959	25.016	10.1947	06.1950
25.005	10.1947	11.1955	25.017	10.1947	06.1950
25.006	03.1949	03.1955	25.018	10.1947	06.1950
25.007	10.1947	03.1955	25.021	10.1947	06.1950
25.008	10.1947	11.1955	25.022	10.1947	06.1950
25.009	10.1947	11.1955	25.023	10.1947	08.1957
25.010	10.1947	02.1957			

Quatre locomotives ne rejoignirent jamais la remise de Latour et restèrent affectées à Schaerbeek sans y assurer de service. Les 25.014, 25.019, 25.020 étaient en attente de réparation à AC Salzinnes tandis que la 25.015 était garée à Schaerbeek à hauteur du mélangeur. Elles furent restituées à la DB en juin 1950 non réparées et comme la 25.020 était démontée, elle fut restituée chargée sur wagons.

1



2



Légende des photos: (1) locomotive 2501 - photo SNCB - coll. Ph.Dambly

(2) locomotive 25.001 - photo A. Renaud - coll. PH.Dambly

*(3) page 12 locomotive 50 UK - photo Tubize - coll. Ph.Dambly
Locomotive livrée en 1943 par l'industrie belge (Tubize)
à la DR. Revenue en 1951, elle ne fut pas remise en service.*

Les tenders accouplés aux locomotives type 25

Deux types de tender ont été accouplés aux locomotives type 25 (également au type 26), d'une part le tender classique type 4T26 d'une capacité de 26 m³ d'eau et de 8 t de charbon et d'autre part le tender "baignoire" type 4T32 d'une capacité de 32 m³ d'eau et de 10 t de charbon. Comme le montre le tableau repris ci-après, les premiers tenders 4T32 eurent droit à un numéro soit provisoire, soit incorrect.

Locomotive		Tender			Locomotive		Tender		
Numérotation		Numérotation			Numérotation		Numérotation		
1944/ 1945	1er janvier 1946	(..) numéros provisoires ou incorrects	Période	Remarques	1944/ 1945	1er janvier 1946	(..) numéros provisoires ou incorrects	Période	Remarques
2501	25.001	(26.001) 32.087 26.002 32.085 26.003 32.044	02.45 01.47 01.48 05.50 01.55		-	25.011	32.084 26.037 32.084 26.027 26.037	01.48 01.48 03.48 12.50 01.52	
2502	25.002	26.002 26.001 26.033 26.002 32.092 32.082	12.44 01.47 10.49 05.50 07.55 05.57		-	25.012	32.083	04.48	
					2500	25.013	(26.000) 32.086 32.080	11.44 01.48	(7)
					2513	25.014	26.036 NEANT 32.085	09.44 01.48 05.50	(1)
2503	25.003	26.003 26.033 26.039 26.001 32.088 32.005	12.44 12.46 01.48 10.49 02.50 06.55		2514	25.015	hors-type 40.000 32.085 NEANT 26.039	09.44 09.44 01.48 05.50	(5) (6) (1)
2504	25.004	(26.004) 32.088 32.087 32.046	12.45 02.50 12.57		2515	25.016	26.035 26.036	10.45 01.48	(1)
-	25.005	(26.005) 32.089 32.010 32.057	03.46 02.52 07.54	(2)	2516	25.017	(25.016) 26.039 26.035	10.45 01.48	(1)
-	25.006	(26.006) 32.090 32.011	06.46 03.55		2517	25.018	50.1539) 26.033 26.003 26.033	10.44 12.46 05.50	(3) (1)
-	25.007	(26.007) 32.091	09.46		2518	25.019	(2518) 26.037 26.034	10.44 12.47	(4) (1)
-	25.008	(26.008) 32.092 26.002	12.46 07.55		2519	25.020	26.040	10.44	(1)
-	25.009	(26.009) 26.037 32.081 26.018	06.47 01.48 04.55	(7)	2520	25.021	26.034 26.037 NEANT	10.45 12.47 06.50	(8)
-	25.010	(26.010) 32.086 (26.000)	09.47		-	25.022	26.038	01.46	(1)
					-	25.023	26.033 32.082 32.092	11.46 01.48 05.57	(7)

Remarques

(1) 26.033/26.034/26.035/26.036/26.038/26.039/26.040/32.085

Tenders restitués à la DB en juin 1950

(2) (26.005) 32.089

Tender isolé acheté à l'Office des Séquestres

(3) (50.1539) 26.033

A circulé jusqu'à début de 1948 marqué 50.1539

(4) (2518) 26.037

A circulé jusqu'à début de 1948 marqué 2518

(5) hors type 40.000

A été retiré de la locomotive 2514 (future 25.015) dès la prise en écriture de cette dernière et garé à CW Mechelen

(6) 32.085

Tender prise de guerre dont l'origine n'est pas établie. En effet le nombre de tenders était supérieur au nombre de locomotives. A été restitué à la DB en juin 1950 avec la locomotive 25.014

(7) 32.080/32.081/32.082

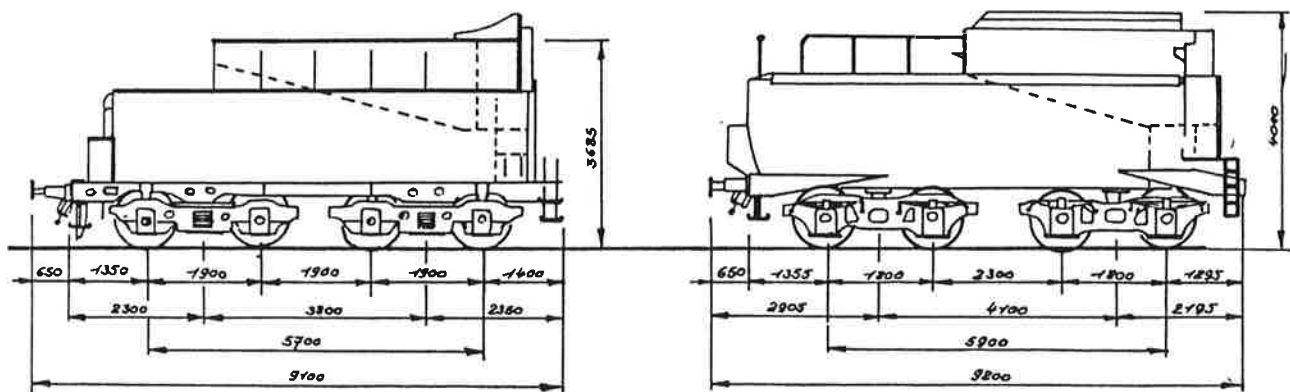
Tenders fournis isolés par "Les Ateliers de Construction de la Meuse" en fin d'année 1947

(8) 26.034

Lors de la prise en écritures, ce tender qui n'était pas un 4T26 fut considéré et numéroté comme tel (idem pour la locomotive à laquelle il était accouplé, qui fut classée type 25 alors qu'il s'agissait d'une BR 44 et non d'une BR 50). Ce tender d'une tare de 24,8 t pouvait contenir 7 t de charbon et 31,5 m³ d'eau et avait une certaine ressemblance avec le tender SNCB type 38 ex-KPEV. Il aurait dû normalement être numéroté 31.501 et d'ailleurs s'il avait été "prise de guerre" à la SNCF, il y aurait été numéroté 31X1804 (comme le fut le tender accouplé à la prise de guerre 150X1801) et non 34X comme le furent les autres tenders accouplés à des 150X (BR 44 construites en France sous l'occupation). Il est à remarquer qu'il fut accouplé en décembre 1947 à la locomotive 25.019, autrement dit on ne le vit plus circuler car cette locomotive était en attente de réparation à AC Salzinnes et ne rejoignit jamais la remise de Latour et l'ensemble fut restitué à la DB en juin 1950. Cette dernière n'accepta pas le tender et nous le renvoya avec une BR 50 qui faisait partie des 186 BR 50 UK construites en Belgique sous l'occupation et fournies à la Deutsche Reichsbahn puis revenues chez nous au nombre de 140 unités où elles furent ferraillées, à part 12 exemplaires vendus aux chemins de fer danois (DSB). Quant à notre tender il ne fut plus repris en écritures et avant d'être ferraillé à son tour, il fut tenu en garage à Herbesthal où il était visible des voies de la ligne 37. Ce fut le point final de sa carrière assez mystérieuse.

Type 4T26.

Type 4T32.



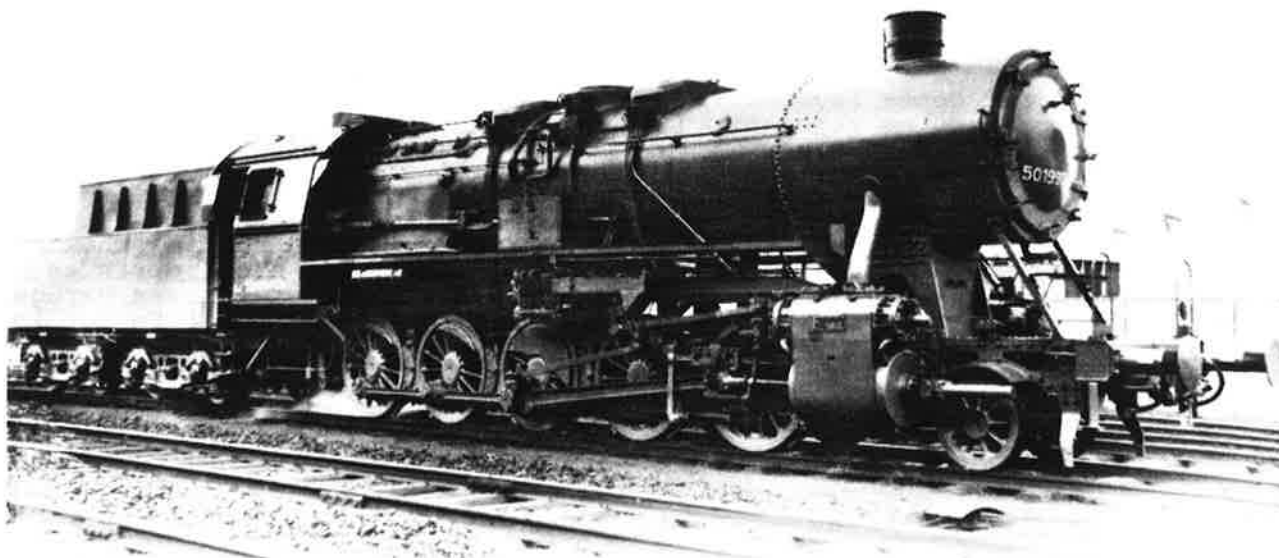
Pour nos modélistes

Les marques "Jouef" et "Roco" présentent dans leur catalogue la version française (150 X) de la BR 44 accouplée à un tender (34X à la SNCF) qui ne peut convenir à la transformation de cette locomotive en 25.021 de la SNCB. Comme cette dernière a reçu un véritable tender 4T26 en décembre 1947 (26.037) il suffit d'accoupler la locomotive Jouef ou Roco à un tender Fleischmann provenant de leur BR 50. Seul cet accouplement vous permettra de posséder un modèle ayant réellement circulé sur le réseau de la SNCB, dépense peut-être onéreuse mais nécessaire pour ceux qui désirent que l'histoire de nos chemins de fer soit respectée le plus fidèlement possible.

Cabines fermées ou ouvertes

La locomotive 25.004 qui nous est proposée par Märklin est munie d'une cabine fermée. Sur la machine réelle, elle était ouverte car aucune des 14 locomotives type 25 et des 100 locomotives type 26 construites en Belgique et livrées à la SNCB ne comportaient de cabine fermée. Quant aux 9 locomotives dénommées "prise de guerre 44-45" l'essai de M. J. Casier nous apprend en page 12 que seule la locomotive 25.022 possédait une cabine fermée. Des lors rien de simple de remplacer le numéro 25.004 du modèle précité par le 25.022. Mais un autre problème se pose au niveau du tender car le présent article nous a appris que le tender accouplé à la 25.022 était un tender 4T26 (26.038) et non un 4T32 dit "baignoire". Ce problème devrait sans doute être résolu par les modélistes désireux de posséder un modèle ayant réellement circulé sur le réseau de la SNCB.

3



Errata

FFN n°27 page 11 - 2ème paragraphe - point 2 - ligne 3:
il y a 25.028 il faut 25.018
page 14 - tableau - partie droite - 7ème colonne
locomotive 508/9908/99.008
il y a FNMD il faut NK

Compléments : légende des photos "Nord-Belge" FFN n°27 pages 15 et 16

La qualité - moyenne - des tirages ne permettait guère de reconnaître les locos 382 81 362 501 et 438.

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.

1933 : Après les apparitions de la Vierge à Beauraing en 1932, la gare de cette localité dont le trafic normal oscillait autour de 2.000 voyageurs par mois voit en cette année des trains ordinaires et spéciaux y amener 1.200 à 2.000 voyageurs par jour, ce qui oblige le chef de gare à être constamment sur les dents.

On se bouscule en gare de Bruxelles-Midi pour accueillir et mieux voir, en ce début mars, les célèbres vedettes Jeanette Mac Donald et Mistinguett.

Terrible accident en France à l'avant-veille de la Noël près de la gare de Lagny où le rapide Paris-Strasbourg se jette à du 105 km/h sur l'express Paris-Nancy. Bilan effroyable se chiffrant à près de deux cents morts et des centaines de blessés.

1935 : La première ligne électrifiée de la SNCB "Bruxelles-Anvers" a été ouverte au public le 23 avril au matin.

1937 : La relation Paris-Bruxelles par train automoteur rapide est inaugurée le mercredi 16 mai. Ce premier voyage auquel participait le Ministre français des Travaux Publics a permis à l'autorail de la Cie du Nord de joindre les deux capitales dans le temps record de 2 h 45 mn.

Fin juillet à Villeneuve-Saint-Georges, déraillement, suite à un défaut aux aiguillages du rapide Paris-St Etienne. On compte 27 morts et 47 blessés dans une rame composée de voitures en bois. L'utilisation de ces dernières est condamnée lors d'un Conseil des Ministres qui décident de prendre toutes les mesures nécessaires pour activer la construction de voitures métalliques.

1938 : On poursuit la réalisation de la jonction Nord-Midi à Bruxelles. Il s'agit d'une oeuvre énorme qui devrait se terminer en 1942 du moins si tout va bien comme on l'espère.

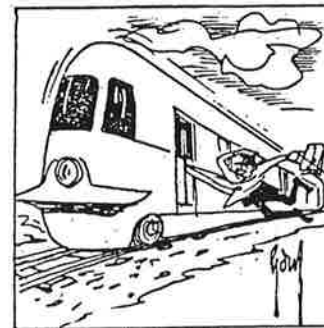
Les voyageurs se plaignent de l'encombrement des trains de la ligne Liège-Bruxelles principalement le samedi après-midi. Certains trains ne comptent que quatre voitures et sont surchargés car les plates-formes et les couloirs sont envahis par de nombreux militaires qui rentrent à leur domicile, en provenance de la région frontalière située à l'Est de notre pays.

NDLR : En raison de l'extrême gravité de la situation internationale, un Conseil du Cabinet des Ministre avait décidé de mettre l'armée sur "Pied de paix renforcé" et de la cantonner principalement dans la région précitée.

Il y a 50 ans...

On lisait dans « Le Soir » du 21 mai 1937.

L'AUTORAIL PARIS-BRUXELLES.



L'autorail Paris-Bruxelles a été inauguré mercredi matin. C'est M. Bedouce, ministre français des Travaux publics, qui a fait le voyage inaugural. L'autorail joint les deux capitales en 2 h 45 mn.

1939 : Dans la soirée du jeudi 31 août vers 18 h 40, les deux ponts jumelés et minés (suite aux bruits de guerre) du Val-Benoît à Liège sont frappés par la foudre et s'écroulent dans la Meuse. Le train Liège-Luxembourg survenant à ce moment heurte avec violence les tabliers des ponts et le vieux pont d'Ougrée est également détruit. L'on compte 12 morts, 6 disparus et 80 blessés.

NDLR : Deux cheminots perdirent la vie dans cet accident : le chauffeur du train 184 (Liège-Luxembourg) remorqué par la type 64 de la remise de Liège (HL 6498/HT 22331) et le machiniste de la type 81 de la remise de Renory (HL 8461/HT 17502). Cette locomotive se dirigeait vers la gare de Liège pour y assurer un service et se trouvait malencontreusement sur le pont au moment de l'explosion.

Deux collisions en Allemagne à l'avant-veille de la Noël qui ont fait plus de 130 morts à Magdebourg et 30 à Friedrichafen.

courrier des lecteurs

A propos de la remise de Haine-St-Pierre (voir FFN 26 page 5)

Au vu des installations ferroviaires actuelles de cette remise, le fait de la citer parmi les plus importantes du pays peut sans doute faire sourire. Il ne faut pas oublier cependant qu'en 1939, la remise de Haine-St-Pierre était la troisième du pays, après Schaerbeek et Anvers Dam, et avant Bruxelles-Midi.

D'autre part, elle a été bien plus que partiellement détruite par le bombardement du 15 mars 1944, puisqu'après celui-ci, une autre remise a dû être construite en catastrophe. Des photos prises après ces événements montrent des type 38 éventrés, des type 53 retournés, la cheminée en terre, et les installations de voies complètement labourées. Il n'est pas non plus établi de manière certaine que les installations ferroviaires aient été visées ce jour là, car, intégrées au tissu urbain, elles sont aussi proches des usines Beaume-Marpent et des Forges, Usines et Fonderies (aussi appelées Ateliers Goldschmidt) qui auraient, selon certaines sources, constitué la vraie cible de ce bombardement. En effet, en 1944, ces usines étaient non seulement chargées de la réparation des machines avariées, mais produisaient également les fameuses "locomotives de guerre" à un rythme qui avait été accéléré depuis fin 1943. Une publication du Cercle d'Histoire de La Louvière relate d'autre part que des dispositions avaient été prises pour que quelques ouvriers "sûrs" fassent évacuer en temps voulu les endroits stratégiques de ces usines. Le 27 mars 1944, un contact de la Résistance signale qu'aucune usine n'a été atteinte.

Ph. Soetens

petites annonces

Michel HERBIET vend: train Rivarossi U S A "Virginia & Truckee" comprenant:

1 locomotive "Genoa" (ref.1212)

1 fourgon (ref.2992)

1 fourgon / voiture (ref.2993)

3 voitures (ref.2994)

Tél (081) 22 67 61 (en semaine, le soir de préférence)

connaissez-vous...

la signalisation lumineuse sncb ?

(1) Les anciennes signalisations lumineuses des lignes Charleroi - Namur et Bruxelles - Anvers.

Dans les précédents numéros de Ferro Flash Namur, nous avons abordé les anciennes signalisations mécaniques de la SNCB.

Même s'il n'en subsiste plus guère aujourd'hui, tout le monde a encore à l'esprit les palettes multicolores et les impressionnants chandeliers qui font place de nos jours à la signalisation lumineuse bien connue.

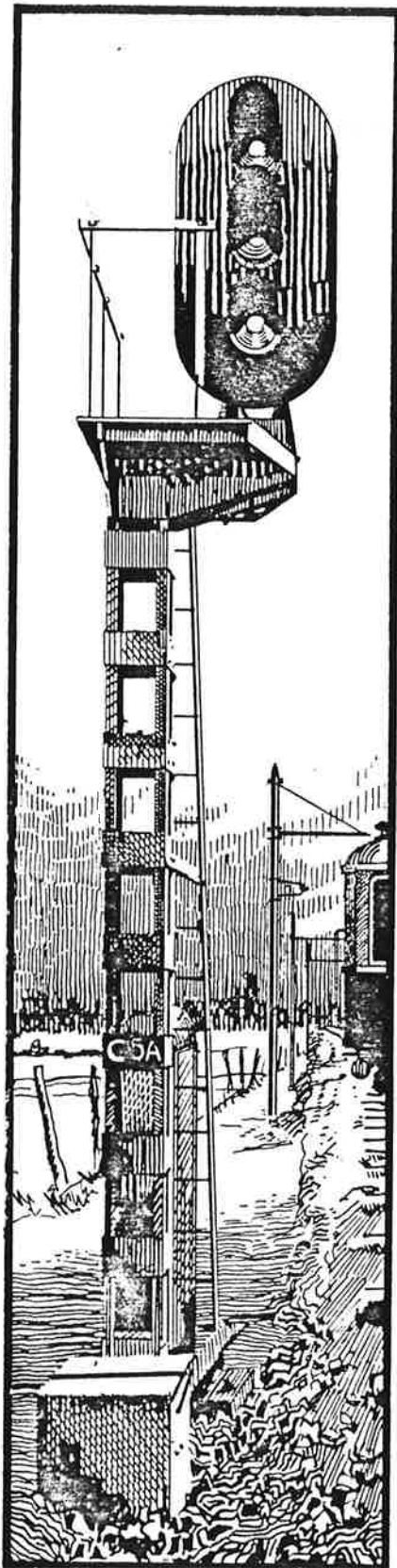
Mais ce que peu d'amateurs connaissent, c'est la signalisation lumineuse dite de jour et de nuit qui fut installée sur quelques lignes du réseau belge, dès 1932, avant d'être supplantée par la signalisation actuelle, et dont témoignent quelques photos publiées ça et là (1).

Bien avant la guerre était déjà apparue la nécessité d'une nouvelle signalisation. En effet, les signaux mécaniques traditionnels, commandés par fils ou par tringles, n'étaient guère compatibles avec l'installation d'un bloc automatique véritable. Les solutions adoptées (moteurs électriques actionnant les palettes, désengageurs, etc...) n'étaient pas des plus rationnelles. Il fallait autre chose. En outre, les feux colorés de la signalisation mécanique n'étaient pas très lumineux, et s'avéraient insuffisants dès que le brouillard rendait l'atmosphère moins limpide.

C'est pour ces raisons qu'on installa, fin 1932 et début 1933, une nouvelle signalisation lumineuse dite "de jour et de nuit" sur la ligne 130 Charleroi-Namur, une ligne sinueuse et particulièrement exposée aux brouillards fréquents.

Cette signalisation n'était que la transposition des feux de la signalisation à trois positions, à ceci près que le feu jaune de l'avertisseur se voyait dédoublé. Les feux étaient disposés dans des écrans de tôle peints en noir et munis de visières. Les lampes étaient placées derrière deux lentilles, l'une colorée, à l'intérieur, et l'autre claire, à l'extérieur. L'intérieur des boîtiers était peint en noir mat. Tout ceci afin d'éviter l'apparition de feux fantômes lorsque le soleil est bas sur l'horizon. (Les automobilistes connaissent bien ce phénomène.)

Les panneaux étaient placés sur des mâts en tous points comparables à ceux des signaux mécaniques, bien que moins hauts (voir dessin page suivante).



Aux bifurcations ou à l'entrée de certaines gares, on retrouvait même la disposition en chandelier typique de la signalisation à palettes.

Des panneaux plus petits, placés plus bas, sous les panneaux principaux, correspondaient aux palettes de manoeuvre.

Enfin, les signaux mécaniques à fleur de sol se voyaient remplacés par des signaux lumineux constitués de deux feux placés côte à côte à l'horizontale, sans panneau de fond.

Selon les diverses indications qu'ils devaient présenter, les panneaux de la signalisation lumineuse prenaient la forme d'un rectangle, plus ou moins allongé, d'un carré ou bien d'un losange, aux angles arrondis.

Sur la ligne Charleroi-Namur, alors exploitée en traction vapeur, ils avaient été disposés en largeur, horizontalement.

En 1935, lors de la modernisation et de l'électrification de la ligne 25 Bruxelles-Anvers, on adopta sur cette ligne une signalisation similaire mais dont tous les panneaux étaient, cette fois, rectangulaires et disposés à la verticale. Ceci pour faciliter leur implantation dans l'espace compris entre le gabarit et les supports de la caténaire.

Les chandeliers ne pouvaient toutefois trouver place dans cet espace réduit, et posaient donc de sérieux problèmes de visibilité. C'est ce qui explique l'abandon, après la guerre, de cette signalisation au profit de l'actuelle, plus simple et plus rationnelle, dont les panneaux épousent très exactement les contours du gabarit. Le problème des signaux de direction sera résolu à ce moment grâce à des flèches lumineuses, aujourd'hui abandonnées, dans un panneau additionnel placé au-dessus.

Cette dernière signalisation, celle que nous connaissons aujourd'hui (à peu de choses près), fut adoptée dès 1946. Elle fut appliquée en premier lieu sur la ligne 124 (Bruxelles-Charleroi) à l'occasion de l'électrification (1949), puis entre Linkebeek et Anvers-Nord (ligne 26), en 1950. Par après, elle remplaça celle de 1935 sur la ligne 25.

Entre Namur et Charleroi, la nouvelle signalisation lumineuse apparut d'abord entre Namur et Moustier, lors de l'électrification de la ligne Gembloux-Moustier-Ronet (février 1957), puis entre Jemeppe et Charleroi lorsque la ligne 130 fut complètement électrifiée (mai 1959). On comprend donc que les anciens signaux lumineux des années trente ne subsistent plus que dans la mémoire des plus anciens parmi nous...

- (1) Voir par exemple la photo parue en page 9 de notre numéro 23, nous montrant le train 165 Paris-Liège remorqué par la locomotive 230 n°345 du Nord-Belge, non à Charleroi-Sud comme l'indique erronément sa légende, mais à Tamines, comme nous l'a fait remarquer notre ami Louis Dasset. En effet, derrière la passerelle, on distingue le panneau horizontal de la première signalisation lumineuse de la SNCB.

le dessin qui illustre cette page est tiré de "Au fil du rail" de F. LEBBE.

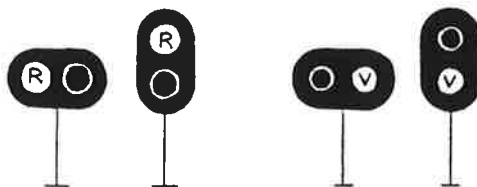
ASPECT DES SIGNAUX ET INDICATIONS DONNÉES :

Les informations données ci-après sont succinctes. Il convient de se rapporter au précédent article sur la signalisation mécanique à trois positions, dans FFN n°26 aux pages 19 et suivantes.

Pour chaque signal, deux schémas sont donnés. Celui de gauche correspond à la première version, installée entre Charleroi et Namur, celui de droite à la seconde version, celle de la ligne Bruxelles-Anvers (1935).

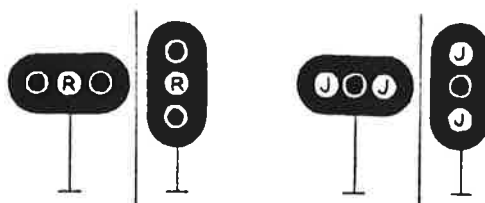
1° SIGNAL D'ARRÊT À DEUX FEUX

Il correspond à la palette d'arrêt pouvant présenter exclusivement les positions horizontale (0°) et verticale (90°).



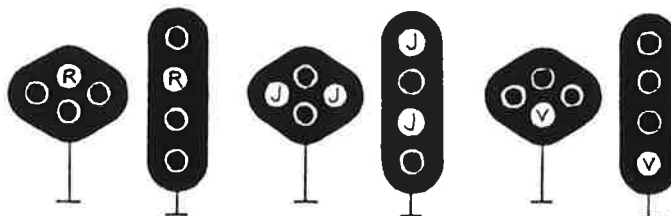
2° SIGNAL D'ARRÊT À TROIS FEUX

Il correspond à la palette d'arrêt pouvant présenter exclusivement les positions 0° et 45°. A noter : le feu jaune est dédoublé.



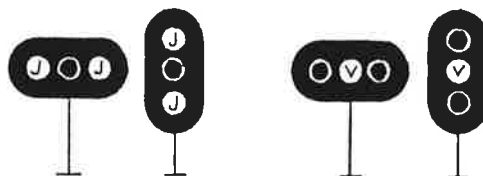
3° SIGNAL D'ARRÊT À QUATRE FEUX

Il correspond à la palette d'arrêt pouvant présenter les positions 0°, 45° et 90° (voir FFN n°26, p.20) Feu rouge, feu jaune (dédoublé), et feu vert.



4° SIGNAL AVERTISSEUR À TROIS FEUX

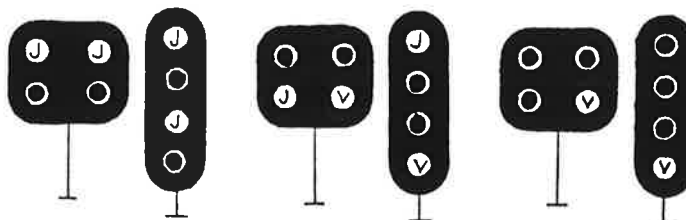
Il correspond à la palette d'avertissement pouvant présenter, exclusivement, les positions 0° et 90°.



5° SIGNAL AVERTISSEUR À QUATRE FEUX

Il correspond à la palette d'avertissement pouvant prendre les positions 0°, 45° et 90°.

A noter : les trois feux jaunes (!)



6° SIGNAL COMBINÉ

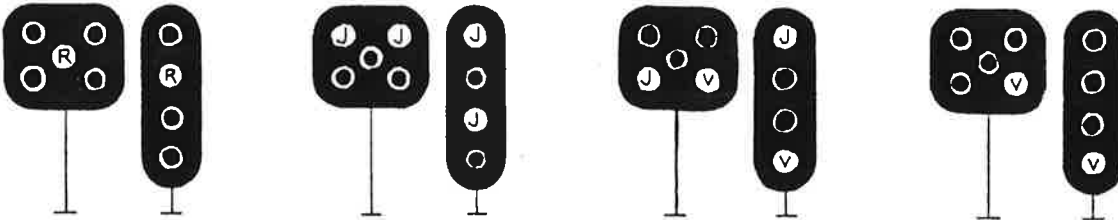
Il correspond au signal comprenant deux palettes combinées, une d'arrêt et une d'avertissement.

Le feu rouge correspond aux deux palettes à l'horizontale.

Le (double) jaune à la palette d'arrêt à 45° et celle d'avertissement à 0°.

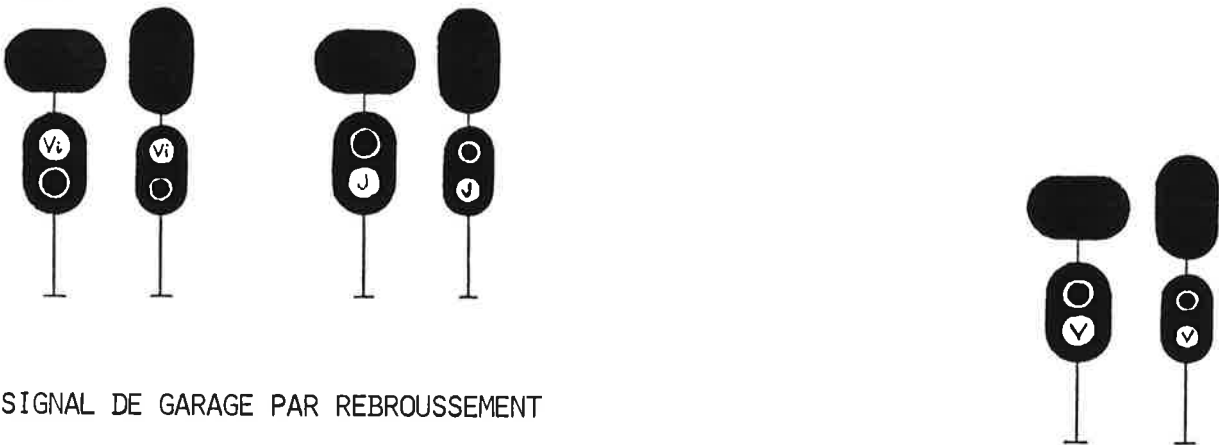
Le jaune plus le vert, à la palette d'arrêt à 90° et celle d'avertissement à 45°.

Le vert, aux deux palettes à 90°.



7° SIGNAL DE MANOEUVRE

A la palette de manoeuvre violette pouvant prendre les positions 0° (feu violet) et 45° (feu jaune), correspond un panneau à deux feux placés l'un en-dessous de l'autre : le feu violet au-dessus (arrêt) et le feu jaune en bas (mouvement autorisé).



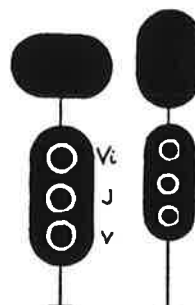
8° SIGNAL DE GARAGE PAR REBROUSSEMENT

En signalisation mécanique, la palette prend deux positions, 0° ou 90° (feu vert). Le panneau est le même que dans le cas précédent, mais le feu inférieur est vert au lieu de jaune.

9° SIGNAL DE MANOEUVRE ET DE GARAGE PAR REBROUSSEMENT

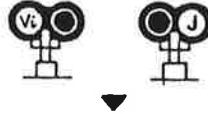
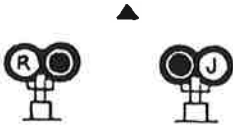
Aux trois positions de la palette, correspond un panneau à trois feux disposés à la verticale.

A noter : dans la version de 1935, les panneaux de manoeuvre et/ou de garage par rebroussement sont de plus petites dimensions.



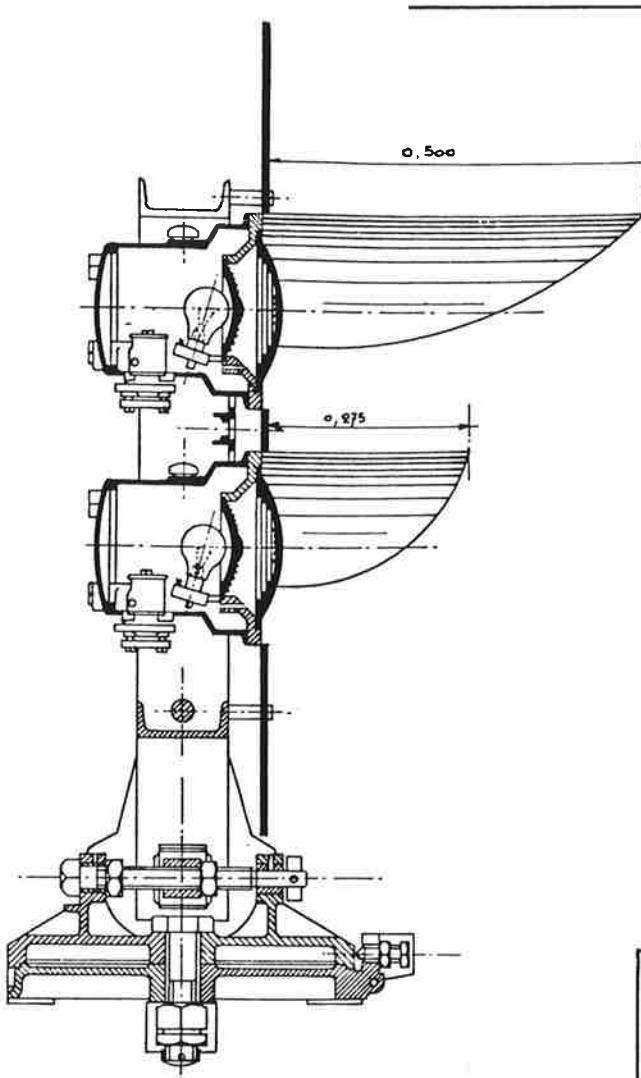
10° SIGNAL D'ARRÊT SIMPLIFIÉ (À FLEUR DE SOL)

Il correspond au rectangle rouge pivotant de la signalisation mécanique (voir FFN n°25 pp.18-19).



11° SIGNAL DE MANOEUVRE (À FLEUR DE SOL)

Il correspond au disque violet pivotant (voir FFN n°25 p.18).



◀ coupe d'un signal d'arrêt à deux feux.
On remarque la différence de longueur entre les deux visières. Il en allait de même sur les panneaux à 4 feux, avec des longueurs décroissant de haut en bas.

(tiré de "Au fil du rail", de F. LEBBE, vol.3)

A-M.DUCARME

Dans un prochain article, nous examinerons la signalisation en vigueur depuis 1946, avec les modifications intervenues au cours des quarante dernières années.

Plus tard, nous terminerons cette série sur la signalisation avec les signaux de vitesse et les signaux divers.

modélisme

nouveautés

MARKLIN : locomotive à vapeur type 25 sncb avec tender "baignoire"

Parmi les nouveautés 1987-88 de la marque allemande, on trouve une vapeur belge, d'origine allemande il est vrai, la 25.004 (réf.3316).

Notre cher président s'est penché sur la bête, a parcouru sa documentation et consulté d'éminents spécialistes, pour soumettre ensuite à Ferro Flash Namur la liste exhaustive des bourdes, erreurs et omissions commises sur ce modèle.

Les locomotives type 25 en service à la sncb après la guerre avaient été construites par notre industrie sous l'occupation. Il s'agissait de machines de la série 50 UK (série transitoire de guerre), simplifiées par rapport à celles de la série 50 originale. De ce fait, à moins d'une refonte complète des moules, les modèles sortis chez Märklin ou chez Fleischmann (série 50) ne peuvent offrir une reproduction satisfaisante des locomotives belges. Point.

Passons donc sur la présence indésirable du réchauffeur, de la cloche allemande, de la cabine fermée et autres indusi... La décoration, du moins, est-elle correcte? Contrairement à la photo du catalogue Benelux, les bielles sont en rouge, ce qui est bien. Mais la traverse de tamponnement ne l'est pas, ce qui est moins bien... Les blocs cylindres devraient être peints en vert et non en noir. Mais ce qui est le plus critiquable, c'est sans nul doute la présence de cercles de chaudière en laiton poli qui n'ont jamais existé sur ces locomotives (pas plus que sur les 26 ou les 29 de la même époque). Sans doute a-t-on voulu "faire joli"! En 1987 et à 6 125 FB, on pouvait espérer mieux...

Un mot encore sur la numérotation. On trouve sur les flancs du tender le numéro 25.004 qui est celui de la locomotive et figure aussi, normalement, à l'arrière du tender. Par contre, le numéro du tender proprement dit figure sur ses flancs et comporte cinq chiffres dont les deux premiers désignent sa capacité en eau. Un tender "baignoire" de 32 m3 devrait porter un numéro commençant par 32. (voir article de Michel Herbiet dans ce même numéro).

De sa construction à février 1950, la 25.004 était accouplée au tender 32.088 (ancien 26.004). Puis au tender 32.087 jusqu'en décembre 1957. Enfin, au 32.046 de cette date jusqu'à sa radiation..

A-M.D./M.H.

*Dans notre prochain numéro (en février),
un article de Jean-Claude BOTSPÖEL sur la reproduction de pièces
par moulage en divers matériaux.*

FERRO FLASH NAMUR n° 28

Au sommaire de ce numéro :

Vie du club : programme des réunions	page 1
Récréation ferroviaire	page 2
Actualité	page 3
Publications	page 4
Rétrorail - commémoration	
- une italienne en Belgique	page 6
- au temps de la vapeur...	
- la première Crampton	page 7
- documentation :	
les type 25 et leurs tenders	page 8
- annales	page 13
- courrier des lecteurs	page 14
Petites annonces	page 14
Connaissez-vous...	
l'ancienne signalisation lumineuse de la sncb ?	page 15
Modélisme : la 25.004 sncb de Märklin	page 20

Annexe : calendrier 1988 des réunions du RMM

Couverture : train semi-direct Liège-Mouscron à
Marche-les-Dames (24/09/78)
photo A-M. Ducarme.

REMERCIEMENTS

à "FLEURS MARIE"

15, avenue du Camp 5100 JAMBES

*pour la décoration florale de notre
dernière exposition des 16-18 / 10.*

	janvier			février			mars		
l	1	2	3	6	7	8	10	11	12
m	4	11	18	1	8	15	7	14	21
m	5	12	19	2	9	16	1	8	15
j	6	13	20	3	10	17	2	9	16
v	7	14	21	4	11	18	3	10	17
s	1	8	15	5	12	19	4	11	18
d	2	9	16	6	13	20	5	12	19
	3	10	17	7	14	21	6	13	20

	avril			mai			juin		
l	14	15	16	18	19	20	23	24	25
m	4	11	18	2	9	16	6	13	20
m	5	12	19	3	10	17	7	14	21
j	6	13	20	4	11	18	1	8	15
v	7	14	21	5	12	19	2	9	16
s	1	8	15	6	13	20	3	10	17
d	2	9	16	7	14	21	4	11	18
	3	10	17	1	8	15	5	12	19

	juillet			août			septembre		
l	27	28	29	32	33	34	36	37	38
m	4	11	18	1	8	15	5	12	19
m	5	12	19	2	9	16	6	13	20
j	6	13	20	3	10	17	7	14	21
v	7	14	21	4	11	18	1	8	15
s	1	8	15	5	12	19	2	9	16
d	2	9	16	6	13	20	3	10	17
	3	10	17	7	14	21	4	11	18

	octobre			novembre			décembre		
l	40	41	42	45	46	47	49	50	51
m	3	10	17	7	14	21	5	12	19
m	4	11	18	1	8	15	6	13	20
j	5	12	19	2	9	16	7	14	21
v	6	13	20	3	10	17	1	8	15
s	7	14	21	4	11	18	2	9	16
d	1	8	15	5	12	19	3	10	17
	2	9	16	6	13	20	4	11	18

