

# Ferro Flash Namur

39



# 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 :

Daniel BRAIBANT rue de La Gare, 98 5544 HEER - AGIMONT

Compte bancaire :

360 - 0053510 - 69 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR

Local :

Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

# Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPOEL rue du Hameau 28 5330 ASSESSE

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

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise, 53 5150 WEPION (081) 46 08 52

Diffusion : Claude CARPET rue de Prée, 7 A 5650 BIESME (071) 72 87 41

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

# vie du club

## éditorial

Notre exposition tant attendue a donc tenu ses promesses. Le bilan s'annonce des plus positifs avec une augmentation du nombre d'entrées et surtout un bénéfice en très forte progression par rapport aux années précédentes. Après pas loin d'un an de préparation, s'ajoutant aux activités de plus en plus fébriles autour des deux réseaux, certains d'entre nous ayant sacrifié une grosse partie de leurs congés à faire qui du câblage, qui du décor, qui de la menuiserie, il nous fallait encore donner le coup de collier final. Nous savions par expérience que les dernières semaines avant le grand jour étaient les plus difficiles: il nous fallait la collaboration de tous. Remercions donc ici tous ceux et celles qui ont répondu si nombreux à notre appel, tous ceux qui par leur contribution, chacun avec ses moyens, que ce soient les déménageurs, les couturières, peintres, barmaid et barmen, très jeunes, jeunes et moins jeunes nous ont permis de faire de cette exposition une réussite. Merci également à tous nos visiteurs des quatre coins du pays et de l'étranger. Nous nous sommes bâti une réputation et nous devons tenir nos promesses, pour cela, nous devons déjà préparer la prochaine rencontre avec ceux qui nous jugent.

JMB

## nos prochaines réunions

### 24 novembre : réunion mensuelle

**projections** : les CFL, par Jean François HUART

**documentation** : les anciennes cabines de signalisation : sécurités et enclenchements, par André M. DUCARME.

### réunions réseau(x) : les 1er, 8 et 15 décembre

**travaux de décor** (arbres, sols, rochers...)

**N.B.** Faire circuler des trains sur le réseau est la récompense **après** le travail, pas une gêne pour ceux qui travaillent à l'achèvement du réseau !

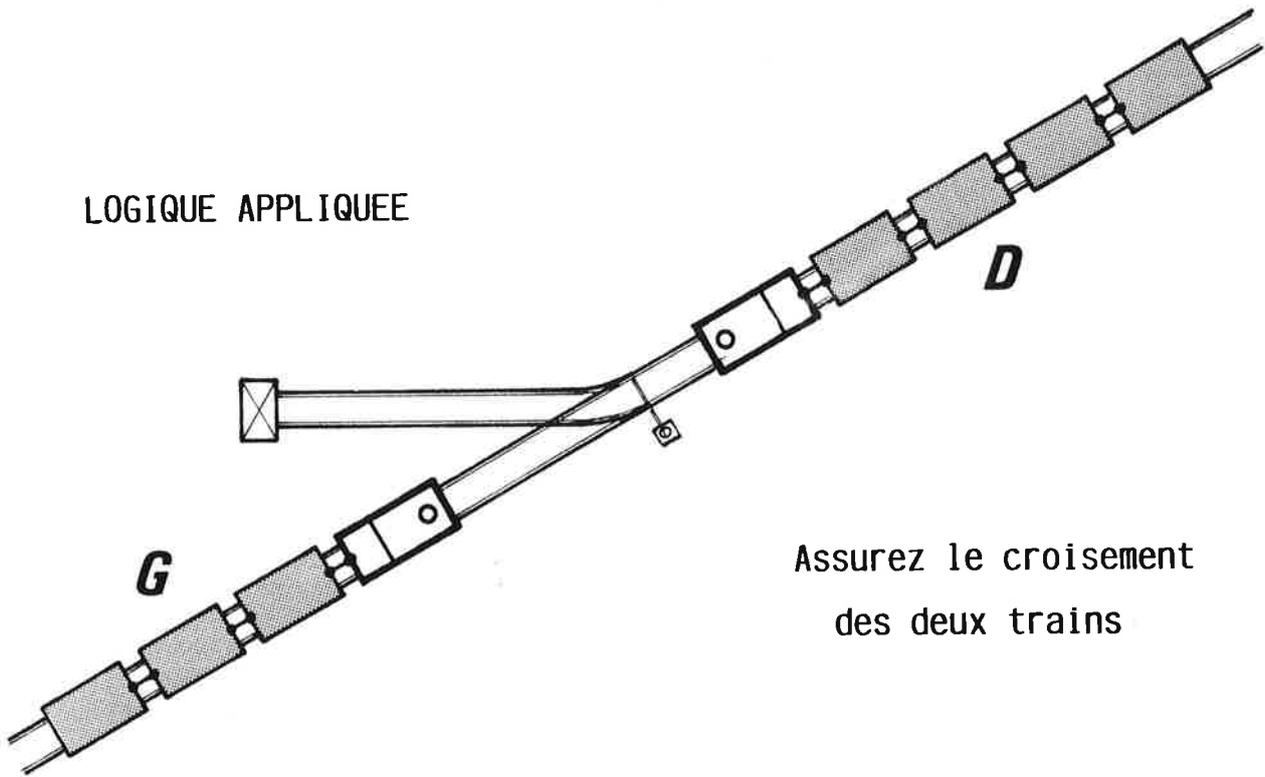
### 22 décembre : réunion mensuelle

**projections** : Benelux + France, dias de P. POIRIER.

**modélisme** : une '23' dopée, par André M. DUCARME.

# récréation ferroviaire

LOGIQUE APPLIQUEE

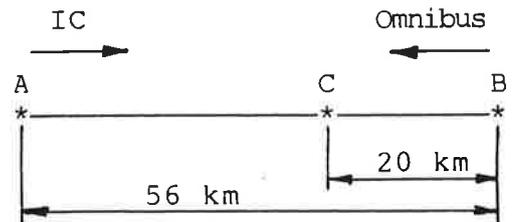


Assurez le croisement  
des deux trains

Sur cette ligne à voie unique, deux trains doivent se croiser. La voie de garage ne peut tenir qu'un wagon ou une locomotive à la fois. On ne peut pas accrocher de wagon à l'avant de la locomotive, et aucun moyen de fortune tel que cordes, perches, etc., ne doit être utilisé. En combien de mouvements peut-on opérer le croisement dans ces conditions. On compte un mouvement chaque fois que l'on renverse la vapeur.

Solutions des problèmes posés dans le n° 38

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	S	U	S	P	E	N	S	I	O	N
2	E	V	E	I	L		O	N	U	
3	C	E	R	E	A	L	I	E	R	S
4	O		I	D		A		G	L	T
5	N	U	E	E	S		L	A	E	A
6	D	E	S	S	I	N		L	E	T
7	A	S		T	O	I	S	A		I
8	I		P	A	N		T	B	E	O
9	R	A	I	L		S	A	L	O	N
10	E	Z	E		M	U	R	E		S



L'IC parcourt  $56 - 20 = 36$  km à une vitesse de 90 km/h. Il mettra donc  $36/90 = 0,4$  heure ou 24 min pour arriver en C.

L'omnibus parcourt 20 km à une vitesse de 60 km/h. Son temps de parcours sera de  $20/60 = 1/3$  heure ou 20 min. Il arrivera donc le premier en C et attendra 4 minutes.

# actualité

## Les autorails font peau neuve

C'est le lundi 30 octobre que du personnel du dépôt de Latour est venu prendre possession à C.W. Mechelen de l'AR 4509 munie de sa nouvelle livrée. Cette dernière sera appliquée sur les autorails 44 et 45 encore repris en écritures de même que sur les remorques intermédiaires. Nous tenons à remercier Max Delie qui nous a permis de reproduire ci-après une photo nous montrant le 4509 à sa sortie de C.W. Mechelen. Cette photo figurera bien entendu en couleurs dans le livre consacré par M. Delie aux autorails de la SNCB et dont la sortie de presse aura lieu dans le courant du mois de janvier 1990.



Photo M.Delie

bas de caisse et toit bleus,  
bandeau jaune au niveau des baies,  
bandes décoratives gris clair avec un petit  
filet rouge chapeautant le monogramme B;  
numéro de série et chiffres de classe bleus,  
inscriptions gris clair. Aimez-vous ?

## Sabena et sncb : la main dans la main

Depuis le 24 septembre, les fréquences des trains entre Bruxelles, gares Centrale et du Nord et notre aéroport national, sont augmentées. Au lieu d'être desservi 2 fois par heure par les automotrices en livrée munie de l'inscription "Airport City Express", trois trains y circulent chaque heure et dans chaque sens. Cette troisième relation existe grâce au prolongement de la relation IC St-Ghislain-Mons-Schaerbeek jusqu'à la gare de Bruxelles-National Aéroport. Ce nouveau service assure aux voyageurs arrivant dans notre pays des meilleures correspondances vers les principales villes du pays. Aucun problème technique ne s'opposait au prolongement de

convois de faible composition à accueillir sur des quais à longueur limitée. Mais pour faire face aux problèmes qui ne manqueront pas de se poser à l'avenir suite à un afflux de voyageurs utilisant l'avion, la SNCB n'exclut pas le dédoublement de la ligne actuelle et la création d'une nouvelle gare ferroviaire sous l'aéroport. De plus, dès l'arrivée du TGV à Bruxelles-Midi, il faudra relier cette dernière gare à l'aéroport, peut être par un autre tracé que l'actuel, et pourvoir à un nouveau type de matériel de conception et d'aspect plus modernes tant intérieurement qu'extérieurement.

## Modernisation de l'axe 'Athus - Meuse'

Quel est à ce jour, exactement un an après les propositions de modernisation déposées par la SNCB, le sort futur réservé à l'axe Athus-Meuse ? Répondant à cette question, le directeur général de la SNCB a laissé clairement entendre que les crédits budgétaires actuels (10 milliards par an pour les investissements prioritaires de la SNCB) ne permettent pas actuellement d'investir 8 milliards pour améliorer l'infrastructure existante et faire porter le charroi à 22,5 t par essieu. De plus, son électrification est encore plus aléatoire, une décision dans ce domaine ne devant pas intervenir avant au moins 1995. D'autre part, confirmation de la suppression de l'atelier de Latour en mai 1990 et transfert d'une large majorité du personnel à celui de Stockem et ce, dans le but d'obtenir un seul grand atelier performant. Fin également pour les provinces de Namur et du Luxembourg des craintes et inquiétudes concernant une éventuelle électrification de la section Rivage-Gouvy, ce qui aurait entraîné une sérieuse diminution du trafic sur l'Athus-Meuse. Au contraire, le trafic marchandises devrait augmenter sur cet axe vu qu'il devient urgent d'accélérer le trafic voyageurs sur l'axe Bruxelles-Luxembourg en le délestant de son trafic marchandises pour le reporter sur l'Athus-Meuse. Telle serait la solution intermédiaire que proposera le directeur de la SNCB au gouvernement. En prévision de cette augmentation, il est sérieusement envisagé de transformer et d'équiper de cabines flottantes les six locomotives des séries 52-53 non modifiées à ce jour, à savoir : 5209/5302 (ex-5203)/5307 (ex-5206)/5318 (ex-5208)/5319/5320 (ex-5210). De plus, si l'effectif total de ces locomotives ne suffisait pas à assurer la totalité du trafic, il n'est pas impossible que trois des quatre locomotives de la série 54 encore en service (5401-5403/204.003-5407) soient versées dans la série 53 après avoir subi les transformations précitées (la 5404-204.004 réservée pour le musée ne serait pas concernée). Et dire qu'en mai 1988, l'on organisait un voyage d'adieux en l'honneur de ces quatre rescapées promises à la retraite dans l'année même !

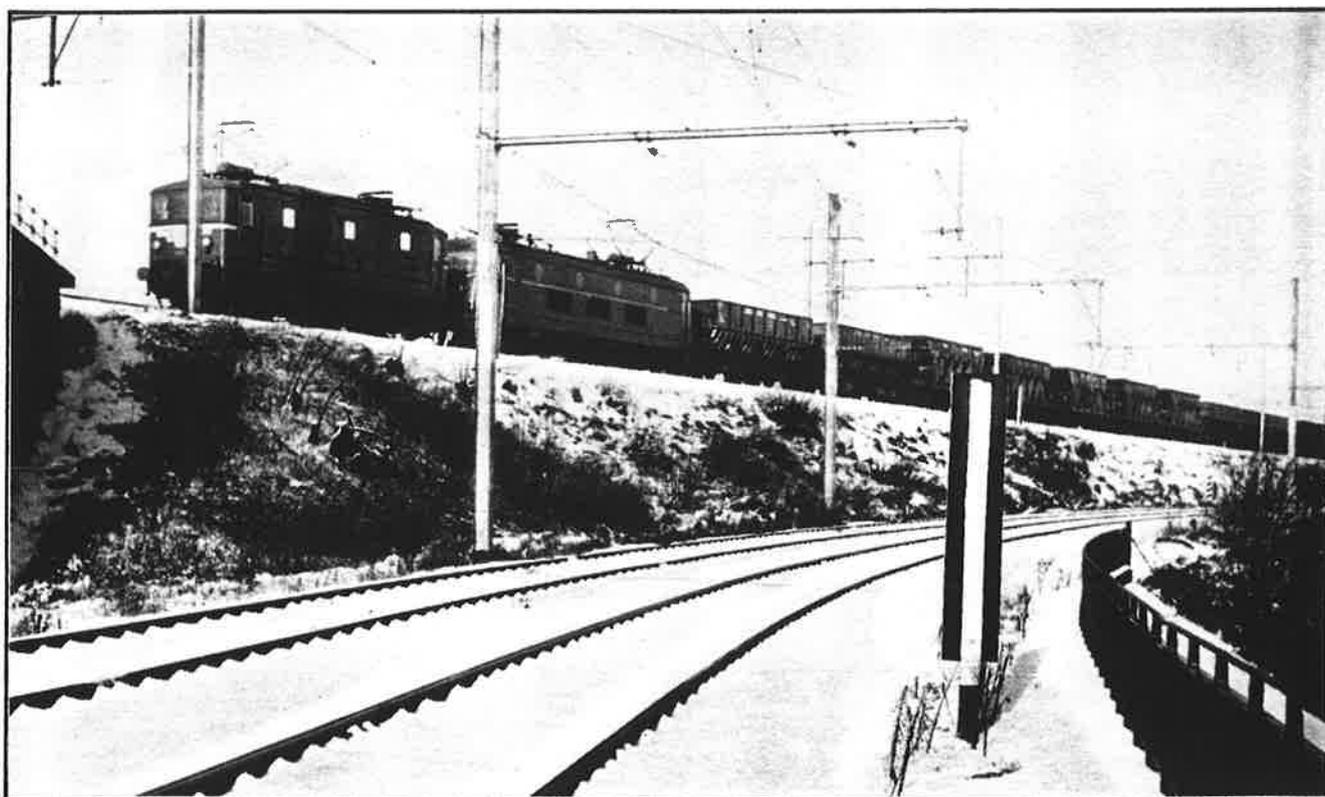
## 'Namur - Dinant' en traction électrique : c'est pour bientôt

Lors d'une réunion d'information qui s'est tenue début octobre 1989, en gare de Dinant entre les dirigeants de la SNCB et les responsables des syndicats d'initiative des localités touristiques traversées par la ligne Namur-Dinant, la SNCB a confirmé l'électrification de cette dernière pour le nouveau service des trains entrant en vigueur le dimanche 27 mai 1990. Les avantages découlant de cette électrification ont déjà été décrits dans nos précédents numéros. Pour fêter cet événement attendu depuis 5 ans, la SNCB appliquera, les samedi 26 et dimanche 27 mai, un tarif spécial voire même la gratuité. De plus jusqu'au 3 juin, le prix du billet aller-retour entre Namur et Dinant sera fixé à 50 Frs. L'électrification de cette ligne, représentée partiellement sur notre réseau Ho, intéresse notre club qui participera de façon active à cet événement. A cette occasion, nous pouvons déjà vous annoncer qu'un numéro de Ferro Flash y sera consacré et que nous éditerons un nouvel autocollant "quadruple" représentant des engins moteurs ayant circulé sur cette relation ou qui s'apprêtent à y circuler en remplacement de nos vaillantes Diesel 52 accouplées à des voitures du type K. Dès maintenant, nous faisons un pressant appel à tous nos membres et lecteurs pour qu'ils découvrent dans leurs archives des documents, des articles et des photos qui nous permettraient de retracer par le texte et l'image, l'historique de cette ligne au passé glorieux.

1949 - 1989 : elles auraient eu quarante ans...

# les 101

Documentation R. Huysman



## Naissance des premières locomotives électriques de la sncb

Voilà déjà 40 ans, que la SNCB prenait en écritures ses premières locomotives électriques. Inédites chez cette dernière, mais pas les premières de la sorte en Belgique, car auparavant, l'Etat belge d'abord, le chemin de fer électrique de Bruxelles à Tervueren ensuite (en septembre 1935) avaient mis en ligne d'intéressants précurseurs. Notons également que dès 1930, de nombreuses études furent effectuées afin de procéder à l'éventuelle électrification des lignes Bruxelles-Luxembourg et Liège-Marloie et que des projets de locomotives à courant continu pour la remorque des trains sur ces deux lignes virent le jour, mais heureusement sans suite immédiate pour les fans de la traction vapeur. C'est donc de juillet à novembre 1949, que la SNCB prit en inventaire les 20 locomotives commandées chez Beaume et Marpent pour la partie mécanique et chez ACEC/SEM pour la partie électrique. Étudiées déjà pendant la guerre en prévision de l'électrification du très important axe ferroviaire Charleroi-Anvers reliant le bassin industriel de Charleroi au port d'Anvers, les premières

locomotives électriques de la SNCB étaient largement inspirées des BB 300 de la SNCF dont les prestations répondaient le mieux au type de locomotive étudiée jusqu'alors par nos ingénieurs, qui recherchaient une locomotive d'un poids d'environ 80 t réparti sur quatre essieux, d'une puissance de 2.000 à 2.200 ch et d'une vitesse de pointe de 100 km/h. Quant à l'adaptation de la tension courant continu SNCF 1.500 volts au 3.000 volts de la SNCB, elle ne devait poser aucun problème. Cependant en tenant compte des progrès réalisés dans les années qui suivirent la seconde guerre mondiale, dans le domaine de la construction et de l'équipement des locomotives électriques, l'on peut écrire que nos locomotives type 101 commandées en 1946, étaient quasi démodées chez nous avant leur mise en service en 1949 (un avantage pour la SNCF mais sans aucun intérêt pour la SNCB, c'est que leur empattement très court permettait le passage des BB 300 sur l'ancien chariot transbordeur de Paris - Quai d'Orsay). Mais cependant, nos conducteurs issus de la traction vapeur appréciaient leur effort au démarrage et la conduite purement manuelle, sans intervention d'automatismes.

Ci-après, dates successives de prise en écritures des 20 locomotives type 101 :

05.07.1949 : 101.001	07.10.1949 : 101.011
29.07.1949 : 101.002	13.10.1949 : 101.012
12.08.1949 : 101.003	19.10.1949 : 101.013
22.08.1949 : 101.004	24.10.1949 : 101.014
30.08.1949 : 101.005	31.10.1949 : 101.015
05.09.1949 : 101.006	07.11.1949 : 101.016
12.09.1949 : 101.007	14.11.1949 : 101.017
19.09.1949 : 101.008	18.11.1949 : 101.018
26.09.1949 : 101.009	24.11.1949 : 101.019
30.09.1949 : 101.010	29.11.1949 : 101.020

### Modifications intérieures (juin 1951 - avril 1954)

- Montage d'un robinet d'isolement plombé sur la conduite du dispositif de veille automatique (pour en permettre l'isolation) (juin 1951)
- Installation d'une chaufferette basse tension de 200 watts amovible, alimentée quand la dynamo tourne (ventilateurs en service). Cet accessoire s'appelait "chauffe-pieds" (septembre 1951)
- Switch-control branché sur la conduite générale au lieu de la conduite des cylindres de frein. Déclenchement à 3,9 kg/cm<sup>2</sup>, réenclenchement à 4,5 kg/cm<sup>2</sup> (janvier 1952)
- Placement d'une lampe de signalisation du fonctionnement du swith-control (février 1952)
- Essai d'un dispositif électronique d'arrêt automatique (au franchissement d'un crocodile sous tension positive et en l'absence de réaction du conducteur, qui devait enfoncer un bouton-poussoir). Première application sur les locomotives 101.016 et 101.017 en juin 1952 mais dispositif déjà retiré au mois de décembre de la même année. D'autres systèmes ont été appliqués ultérieurement notamment en mai 1953, un dispositif Cie des signaux sur la locomotive 101.001 et en avril 1954, un dispositif SNCB sur la locomotive 101.020. L'arrêt automatique a vraisemblablement été généralisé, à tout le moins en transformation
- Durant cette période, l'on a noté une amélioration de la ventilation des résistances de démarrage, une insonorisation des cabines, le placement des boîtes d'interrupteurs Faiveley aux pupitres de conduite et le remplacement des robinets du frein automatique Westinghouse par des robinets Oerlikon (ces derniers étaient déjà montés dès 1950 sur la 101.001).

## Modifications ayant influencé l'aspect extérieur

- Les locomotives étaient équipées de construction pour la conduite en unités multiples. L'absence de contrôle du patinage de la deuxième locomotive sur la première a provoqué des avaries de moteur de traction, et la méthode a été abandonnée après quelques mois d'utilisation sporadique. La suppression officielle des boîtes à contacts des coupleurs amovibles qui étaient situées sous la fenêtre centrale des cabines de conduite, date du 18 mai 1951.
- Comme aucun système de ventilation des cabines de conduite n'équipait les locomotives lors de leur livraison, on obstrua très tôt (début 1950) par de la tôle pleine, les ventelles (ouïes de prise d'air dans la partie inférieure des longs-pans). L'air nécessaire au refroidissement des compresseurs et des moteurs de traction, de même que des postes de conduite provenaient dès lors par des grilles de ventilation disposées sur le toit. Seuls les conducteurs de ce type de locomotives pourraient nous dire si cette modification améliora réellement leurs conditions de travail.

Notons que vraisemblablement à la suite d'un incendie plus grave que les autres, la locomotive 101.015 reçut dans les années 1950 de nouveaux longs-pans en tôle pleine sous les fenêtres latérales (toute trace des anciennes ventelles avait disparu sur cette machine).

- C'est à partir de janvier 1954 qu'un trapèze jaune sous la fenêtre centrale de chaque cabine de conduite et des bandes de visibilité de même couleur sont peints sur les locomotives (rappelons que lors de leur livraison, elles possédaient une livrée en deux tons de vert (vert-clair pour la partie supérieure de la caisse et vert foncé pour la partie inférieure)).
- A la renumérotation du 1er janvier 1971, le type 101 devient la série 29 et les trapèzes de visibilité des 15 locomotives encore en écritures à cette date, disparaissent pour faire place aux nouveaux numéros (les bandes frontales jaunes quant à elles subsistent).



De 1973 à 1977, 10 locomotives sont transformées et l'on note le dédoublement de chaque phare (pour avoir le rouge et le blanc), la suppression des bandes jaunes de visibilité, le placement d'une ceinture de caisse chromée et le montage de lampes de double traction extérieures (jeux de 4 au dessus de la fenêtre centrale de chaque cabine de conduite, en remplacement des jeux anciens placés à l'intérieur derrière les fenêtres).

Ci-après dates successives de transformation et locomotives concernées :

29.01.1973 : 2910	23.01.1975 : 2920
13.07.1973 : 2913	29.05.1975 : 2907
02.10.1973 : 2909	11.09.1975 : 2905
01.02.1974 : 2908	01.12.1975 : 2904
17.09.1974 : 2903	25.04.1977 : 2906

Notons pour la petite histoire que pendant quelques jours en fin de mois de mai 1979 et vu l'indisponibilité de la 2913, la 2908 fut marquée 2913 afin d'être accouplée le 26 mai entre Manage et Charleroi-Sud, à notre vapeur 29.013 qui remorquait un spécial "vapeur" Charleroi-Beloeil et retour.

## Principales caractéristiques

Disposition des essieux : Bo'Bo'  
 Puissance continue : 1.800 ch  
 Puissance unihoraire : 2.200 ch  
 Vitesse maximum : 100 km/h  
 Longueur hors-tampons : 12,890 m  
 Empattement : 8,950 m  
 Diamètre des roues : 1,350 m  
 Poids en ordre de marche : 81,5 t

### Programmes de traction

Performances minimales imposées :

- avec train de voyageurs : 300 t à 100 km/h en palier
- avec train de marchandises : 1.500 t à 60 km/h en palier  
 1.050 t à 40 km/h en rampe de 10 mm/m

### Charges maximum avec train de marchandises

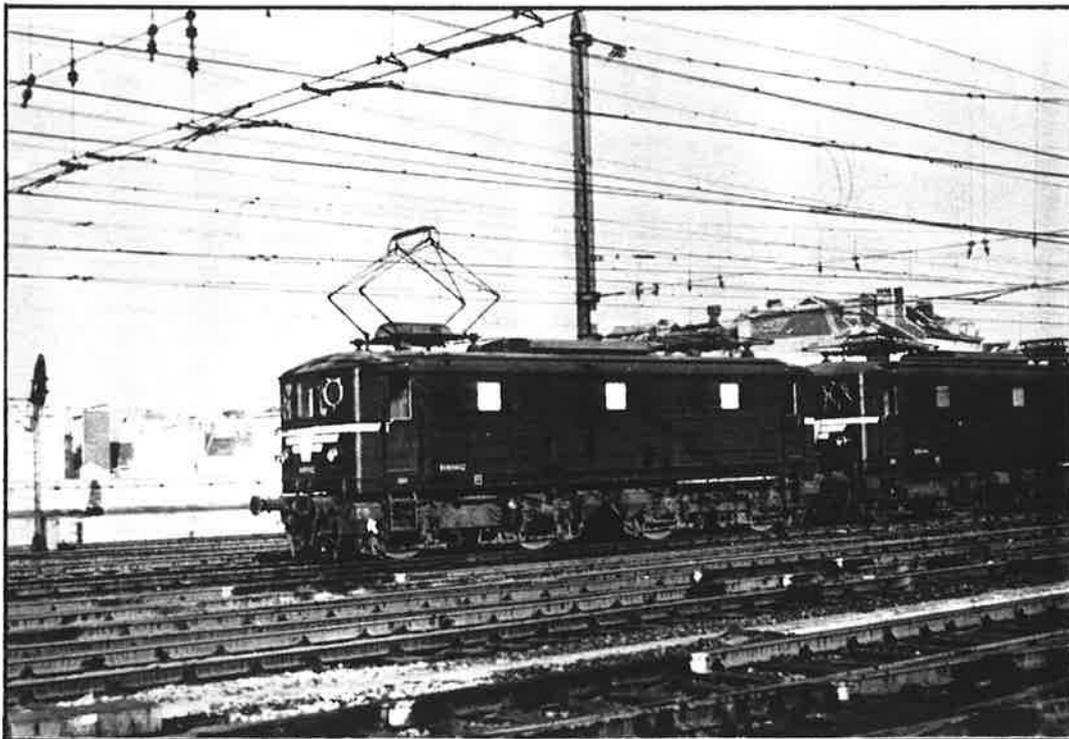
Parcours	Charges
Schaerbeek-Luttre (Monceau-Charleroi)	800 t portée ultérieurement à 890 t Les trains de 1.600 t (ultérieurement 1.780 t) pouvaient être remorqués en simple traction au-delà de Luttre
Monceau - Schaerbeek	1.400 t
Namur - Monceau (2 sens)	1.770 t
Antwerpen Noord - Schaerbeek (2 sens)	1.800 t mais 1.600 t via Muizen dans le sens Nord-Sud

Les trains venant d'Antwerpen prenaient le plus souvent l'allège à Vilvoorde, d'où ils poursuivaient vers le sud par la cabine X, Schaerbeek-Josaphat et Linkebeek.

Temps de parcours pour trains directs de voyageurs des lignes 25 et 124

Parcours	250 t	350 t	450 t
Bruxelles-Nord-Mechelen (2 sens)	-	15	16
Mechelen-Antwerpen Ctrl (2 sens)	-	17	17
Bruxelles Nord-Antwerpen Ctrl (2 sens)	-	31	31
Bruxelles Midi-Marchienne-au-Pont	39 1/2	41	42
Marchienne-au-Pont-Charleroi Sud	4	4 1/2	4 1/2
Charleroi Sud-Marchienne-au-Pont	4	4	4 1/2
Marchienne-au-Pont-Bruxelles Midi	38	39	40 1/2

La mise en ligne de ces locomotives (vitesse maximum avec train : 100 km/h, à vide : 100 km/h), concurremment avec celle des 25 automotrices de tranche 1950 limitées d'origine à 105 km/h a provoqué d'important allongements des temps de parcours des directs des lignes Bruxelles-Antwerpen et Bruxelles-Charleroi. Cet état de choses durera une douzaine d'année et les horaires seront normalisés après le remplacement des engrenages réducteurs des Am tranche 1950 désormais autorisées à 120 km/h (09.10.61), puis sans modification successivement à 125 (01.11.61) et 130 km/h (17.07.62).



### Remises successives

Dès leur sortie d'usine, de juillet à novembre 1949, les 20 locomotives type 101 furent affectées au dépôt de Schaerbeek. C'est le 16 février 1954, qu'elles furent mutées à celui de Bruxelles-Midi et c'est en mars 1969 que 18 locomotives seront affectées au dépôt de Ronet car 2 locomotives (101.009 et 101.019) le seront temporairement à Oostende pour essais de chauffage aux rames de voitures pour voyageurs et elles ne rejoindront leurs soeurs qu'en août de la même année.

## Fiefs traditionnels de traction

Au cours de leur carrière, on les retrouva en tête des trains de marchandises sur les sillons Antwerpen (Noord) - Vilvoorde - Linkebeke - Luttre - Monceau - Charleroi - Jemeppe-sur-Sambre - Ronet et Charleroi/Monceau - Erquelines. Quant à la traction des trains de voyageurs, elle fut effectuée tout d'abord dans les premières années sur les lignes Bruxelles (Nord) - Antwerpen (Centraal) et Bruxelles (Midi) - Charleroi (Sud), mais uniquement pour les trains directs et semi-directs. Notons que les trains de la ligne Bruxelles - Antwerpen étaient composés de voitures du type M1 et à chacune de leur extrémité l'on trouvait une locomotive type 101, celle de queue circulant comme véhicule. En effet, il n'avait pas été possible d'adopter une autre solution, car à l'époque, la gare de Bruxelles -Nord ne disposait encore que de 3 voies à quai à la gare haute, sans possibilité pratique d'y faire des évolutions de locomotive. On les retrouva ensuite sur la ligne Charleroi (Sud) - Namur en tête de certains trains omnibus, et ce, jusqu'en 1975 et occasionnellement de 1979 à 1982.

Elles ne pouvaient pas circuler sur la ligne Bruxelles - Luxembourg (décision de la direction M) et entre les gares liégeoises des Guillemins et Palais (décision de la direction V). Quant à leur utilisation comme machine de pousse sur les plans inclinés de Liège, elle était interdite. Elles pouvaient cependant y remorquer des trains comme machine de tête, et la pousse était obligatoire pour toute charge supérieure à 200 t.

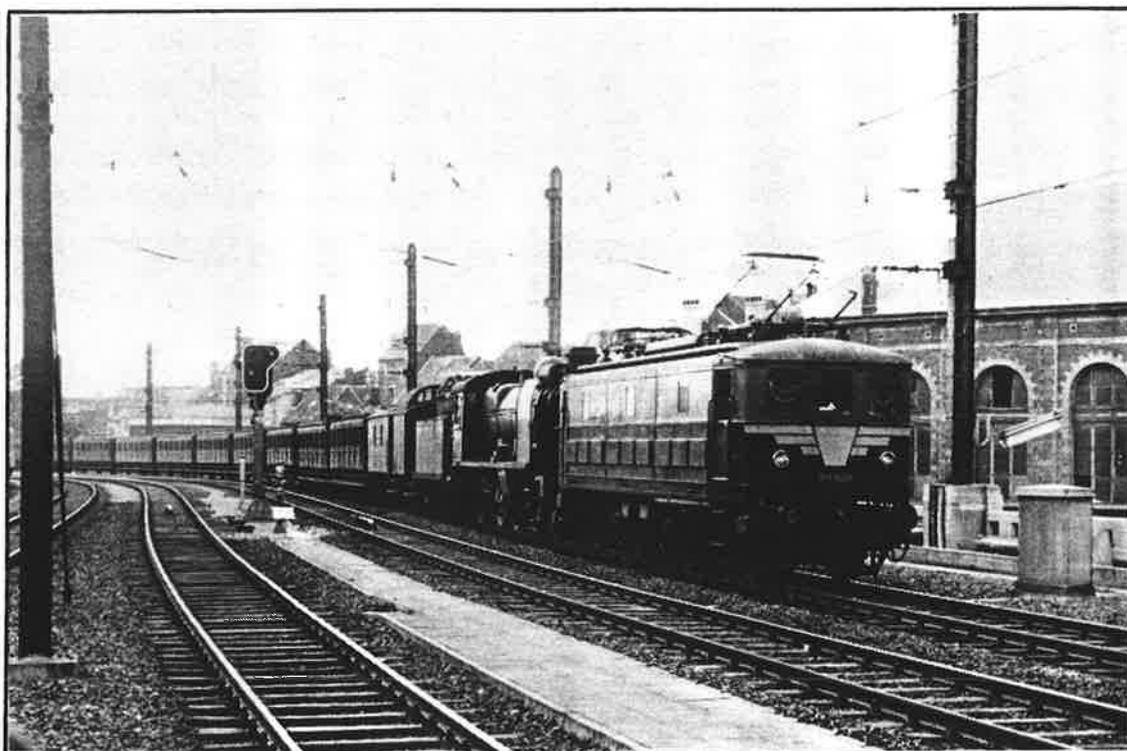
Ci-après la date de mise en exploitation électrique de lignes parcourues par nos type 101 au cours de leur carrière :

Lignes	Dates de mise en exploitation électrique	Remarques
Bruxelles (Nord) - Antwerpen (Centraal)	23.04.1935	Service omnibus à partir du 8 octobre 1939
Bruxelles (Midi) - Charleroi (Sud)	19.11.1949	Service par AM à son début Service omnibus par AM le 5 mars 1951
Linkebeek - Muizen	16.01.1950	
Muizen - Antwerpen (Centraal et Noord)	11.03.1950	
Namur - Jemeppe-s-Sambre - Gembloux	25.02.1957	uniquement pour service marchandises
Weerde - St-Kathelijne-Waver par Mechelen	01.07.1958	
Jemeppe-s-Sambre - Charleroi (Sud)	31.05.1959	
Charleroi (Sud) - Jeumont	29.01.1965	

## Service dans la Jonction Nord - Midi

C'est la 101.010 qui, le 4 octobre 1952, remorqua le train de gala mis en marche à l'occasion de l'inauguration de la Jonction par le Roi Baudouin. Le lendemain, les type 101 y assurèrent la remorque électrique des trains à vapeur car, pour des raisons de sécurité, la traction vapeur y était interdite. La locomotive électrique était placée normalement en tête dans le sens Midi-Nord et en queue dans le sens Nord-Midi. Quant à la locomotive à vapeur, elle coopérait aux démarrages à ciel ouvert. A partir du 9 janvier 1953, il fut interdit à la vapeur de tractionner dans tous les cas

de remorque électrique en tête, car il fallait éviter que la vapeur sortant des purgeurs de cylindre ne soit aspirée dans l'appareillage de la locomotive électrique. Notons que 14 locomotives ont été affectées à ce délicat service à l'époque de l'achèvement complet de la Jonction (23 mai 1954). Ce nombre a progressivement décliné au fur et à mesure de l'électrification et la dieselisation, pour tomber à zéro en 1966, année de la fin de la traction vapeur dans notre pays. L'on peut écrire que ce travail était plutôt fastidieux et exigeait une grande attention et beaucoup de savoir-faire, notamment pour ne pas provoquer dans le sens Nord-Midi de ruptures d'attelages aux rames de matériel non métallique.



Le 1/1/1971, le type 101 devient la série 29

Au 1er janvier 1971, les engins moteurs de la SNCB furent répartis en différentes classes et séries dans chacune de ces dernières. C'est ainsi que les locomotives électriques type 101 furent réparties dans la classe 2 (locomotives électriques mixtes "voyageurs et marchandises") et dénommées série 29.

Ci-après, nouvelle numérotation appliquée sur les 15 locomotives encore en écritures le 1er janvier 1971 :

Numérotation		Numérotation		Numérotation	
1949	01.01.1971	1949	01.01.1971	1949	01.01.1971
101.003	2903	101.008	2908	101.013	2913
101.004	2904	101.009	2909	101.015	2915
101.005	2905	101.010	2910	101.016	2916
101.006	2906	101.011	2911	101.017	2917
101.007	2907	101.012	2912	101.020	2920

## Roulements

Nombre de services - HLE prévus du 02.10.1960 au 29.08.68 et du 01.06.71 au 01.06.82

En date du	Nombre de services			Nombre de locomotives	
	Total	Par Schaerbeek	Par Monceau	En service	En "réserve réseau"
02.10.1960	18	8	10		
28.05.1961	18	8	10		
01.10.1961	18	8	10		
27.05.1962	18	8	10		
30.09.1962	18	8	10	19	
26.05.1963	19	7	12	19	
29.09.1963	18	6	12	20	
31.05.1964	18	6	12	20	
27.09.1964	18	6	12		
30.05.1965	18	5	13		
26.05.1965	18	5	13	20	
22.05.1966	17	4	13	20	
03.10.1966	17	4	13	20	
28.05.1967	13		13	15	5
24.09.1967	14		14	15	5
26.05.1968	13		13	15	5
29.08.1968	14		14	17	3
01.06.1971	13		13	13	2
01.06.1972	14		14	14	1
03.06.1973	13		13	13	
01.06.1974	9		9	12	
01.06.1975	9		9	12	
01.06.1976	0				
AU					
01.06.1980					
01.06.1981	5				
01.06.1982	5				

Remarque : Une locomotive n'était pas en service quand elle était :

- garée en attente de réparation
- en atelier central
- exceptionnellement garée en bon état

L'insuffisance éventuelle de la réserve était compensée par des locomotives d'un autre type ou série.





## Réformes, garages, radiations

En mars 1967, la décision fut prise de réformer 10 locomotives, à choisir parmi celles dont la réparation aurait été la plus coûteuse. En exécution partielle de cette mesure, une première tranche de 5 locomotives hors-service, déjà garées (à l'exception de la 101.019) en attente d'amortissement en fin d'année 1968, est radiée en août 1970. Il s'agissait des locomotives :

101.001 : suite à un tamponnement.

101.002 : suite à un incendie de câblage, elle fut la première locomotive de la série à être arrêtée définitivement, le 6 mars 1967.

101.014 : suite à un incendie de câblage.

101.018 : suite à un tamponnement.

101.019 : suite à un incendie de câblage.

Trois autres locomotives sont ensuite réformées de 1972 à 1974. Il s'agissait des locomotives :

2915 : en septembre 1972, suite à un incendie de câblage et d'appareillage lors de la remorque du train 47.308 du 01.07.1972 à Saint-Martin (il fallut 80 minutes aux pompiers pour éteindre l'incendie).

2917 : en juin 1973, pour cannibalisation, à défaut de pièces de rechange à un prix de revient acceptable

2916 : en janvier 1974, pour le même motif que la 2917

Par suite de surabondance d'engins moteurs née de la crise économique, les 12 locomotives subsistantes ont été mises en garage à Ronet en novembre 1975. A ce moment, la 2904 allait sortir de modernisation et la 2906 était prise en main. On suspendit la révision générale de cette dernière, et ce, jusqu'au début de 1977. En 1978, les 2904, 2909 et 2910 ont été envoyées comme marchandises roulantes à Stockem, où elles ont passé quelques mois en garage.

Par suite de pénurie persistante d'engins moteurs, sans reprise économique, les locomotives ont été dégarées en début de 1979 et confiées aux conducteurs de Monceau en ce qui concerne le trafic commercial. Les premières remises en ordre de marche furent les 2904, 2909, 2910 et 2920, ensuite les 2903, 2905, 2906 et 2908. Elles furent destinées à la remorque des trains de marchandises sur les axes Antwerpen-Monceau-Ronet, Monceau-Erquelines et ultérieurement sur Luttre-Ecaussines Carrières (charges Fély).

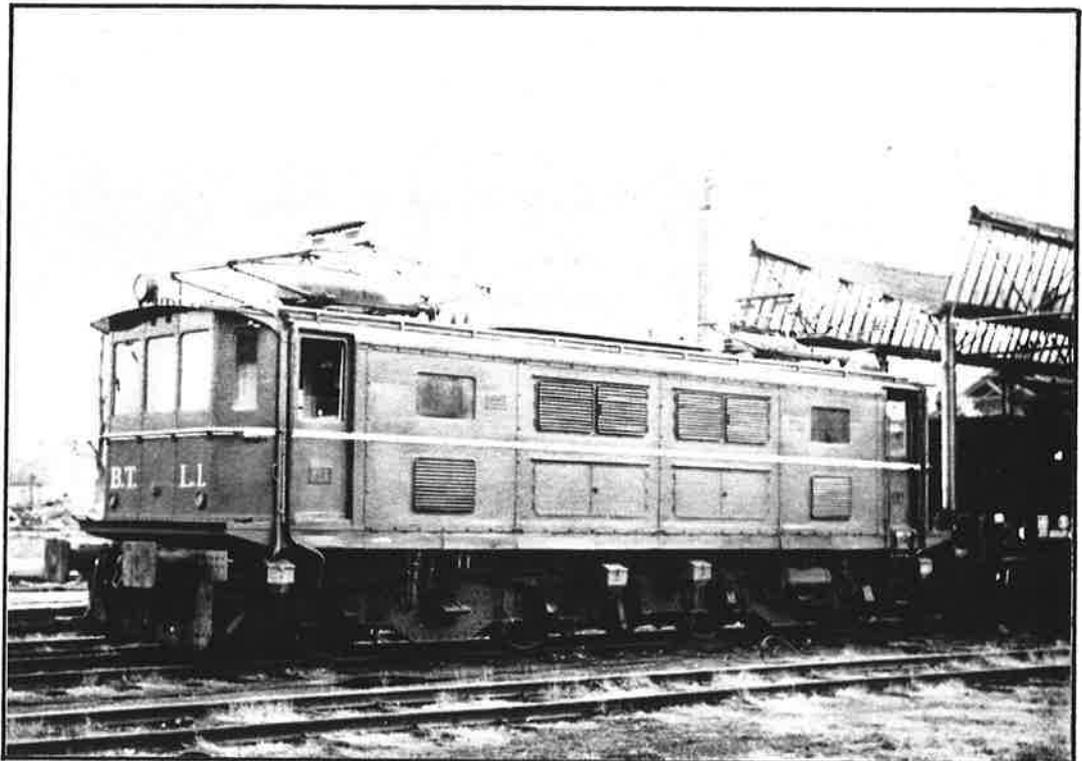
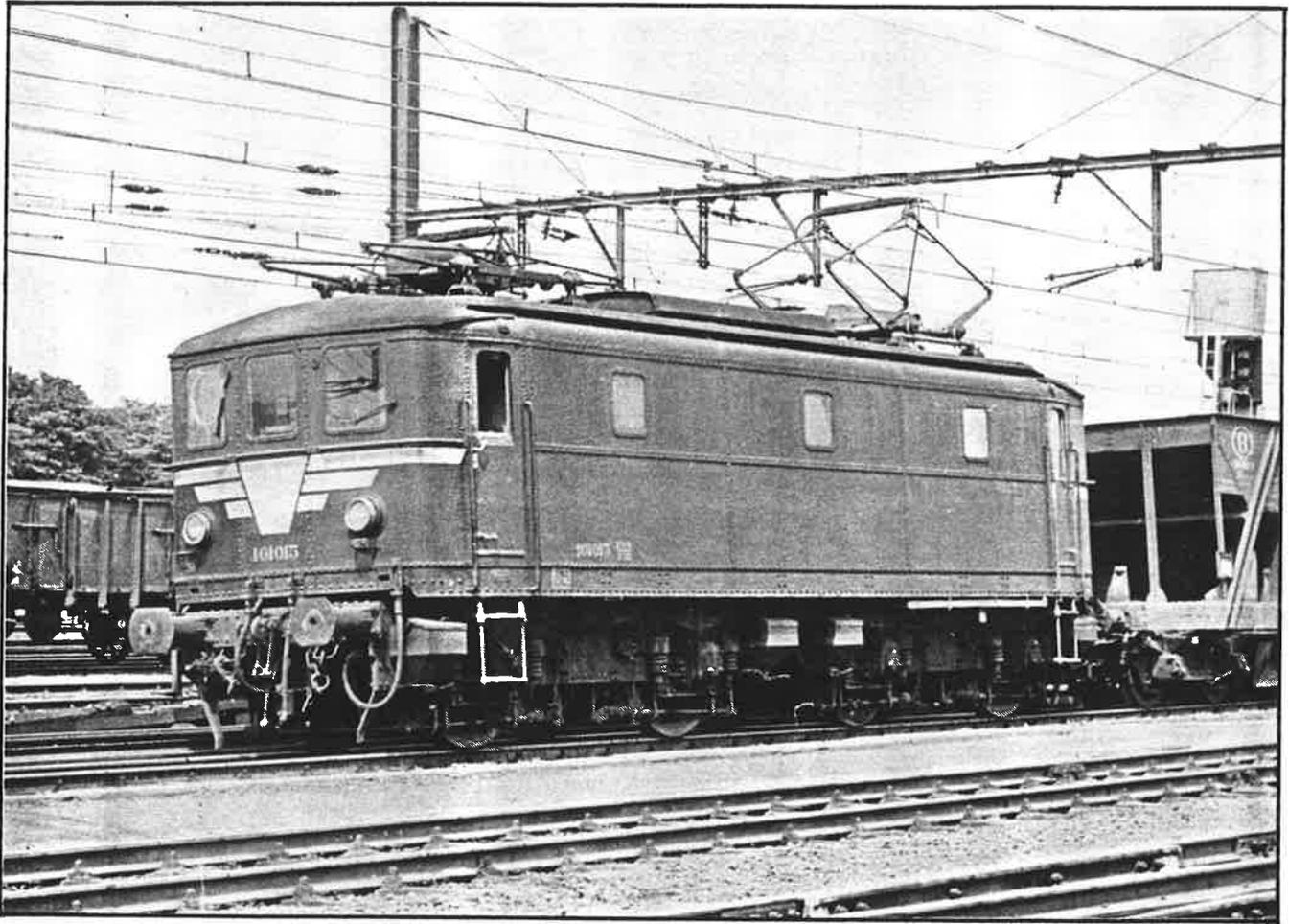
En mars 1983, elles abandonnent de nouveau la remorque des trains en ligne. Cependant trois locomotives restent affectées à des services dans les gares de Bruxelles-Midi, Oostende et au dépôt de Schaerbeek. L'on retrouve les locomotives (non transformées) 2911 et 2912 respectivement à Bruxelles-Midi et à Oostende pour y manoeuvrer et préclimatiser les rames destinées aux trains de voyageurs. Quant à la 2920, elle remorquait les trains de service entre Schaerbeek et CW Mechelen. La 2913 fut affectée à ce travail à Bruxelles-Midi à partir de mai 1983, de même que la 2908 jusqu'au 21 juin à Oostende et à partir du 22 juin 1983 à Bruxelles-Midi.

Deux locomotives, les 2903 et 2911 seront radiées en avril 1983 et c'est le 1er décembre 1984 que les dix locomotives 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2912, 2913 et 2920 seront radiées après avoir été déstandardisées par Ronet en octobre 1984.

En dehors de la 2912 (non transformée) conservée pour le musée et qui vient d'être restaurée par Ronet en version d'origine (deux tons de vert et numérotation 101.012) mais sans les boîtes à contacts des coupleurs amovibles supprimées à partir de mai 1951 et de la 2913 (transformée) présumée restée propriété de la SNCB et conservée à CW Mechelen, les autres locomotives 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2911 et 2920 ont été garées à Ronet dans l'attente du ferrailleur.

P.S. Des incendies - parfois graves - généralement provoqués par la surchauffe des résistances de démarrage, ont été relativement nombreux, à toutes les époques de la carrière de ces locomotives. Certains fournirent l'occasion de la réforme.





## Légende des photos

- page 5 Dans un décor enneigé, double traction types 101 et 123 en tête d'un train de minerais se dirigeant vers Linkebeek et Charleroi. Photo prise à Watermael, entre 1961 et 1970.  
Photo G. Delise Collection Phil. Dambly
- page 7 Locomotive 2913 en version définitive, conservée à C.W. Mechelen et exposée en gare de Namur le 9 juin 1985 lors des manifestations célébrant le 150ème anniversaire de la naissance du chemin de fer dans notre pays.  
Photo E. Labar Collection M. Herbiet
- page 9 Locomotives 101.002 et 101.010 en attente de remorque de trains à vapeur dans la jonction. Photo prise à Bruxelles-Midi le 21 novembre 1956.  
Photo B. Dedoncker Collection Phil. Dambly
- page 11 Locomotive 101.020 photographiée à Bruxelles-Chapelle. Elle assure la remorque d'un train à vapeur vers Bruxelles-Nord (locomotive type 7 et voitures GCI).  
Photo F. Drugmand Collection Phil. Dambly
- page 12 Locomotives 101.006 et 101.015, déjà dépourvues des prises pour les coupleurs amovibles de la conduite en unités multiples, photographiées en compagnie des locomotives 122.012 et 122.013 à la remise de Bruxelles-Midi entre juin 1951 et décembre 1953.  
Photo R. Pletinckx Collection Phil. Dambly
- page 13 Locomotive 101.004 en version d'origine en deux tons de vert et équipée de prises pour les coupleurs amovibles de la conduite en unités multiples.  
Photo SNCB Collection M. Delie
- page 14 Locomotive 2903 en tête d'un train de minerais. Photo prise entre janvier 1971 et juillet 1974.  
Photo Max Delie Collection de l'auteur
- page 15 Locomotive 101.015 avec ses nouveaux longs-pans sous les fenêtres latérales. Les anciennes ventelles ont disparu après un grave incendie. Remarquez au-dessus du bogie droit la petite échelle qui équipait les 101. Photo prise à Antwerpen en juillet 1962.  
Photo Max Delie Collection de l'auteur
- Première et unique locomotive électrique du chemin de fer Bruxelles-Tervueren.  
Photo B. Dedoncker Collection M. Herbiet

# les 83 (G12) de la sncb

En conclusion d'un article paru dans FFN 26 (page 5) et consacré aux locomotives "prises de guerre 1944-1945", nous écrivions que la plupart des firmes fabriquant des trains miniatures les avaient reproduites en version DB et que leur transformation en version SNCB ne devait pas présenter de difficultés insurmontables. Un de nos membres (P.R.) s'est attelé à ce travail et après nous avoir présenté sa 25.018 réalisée sur base du modèle Fleischmann n° 4174 (DB/série 50), il aimerait cette fois, en prenant comme base le modèle Roco n° 43203 (DB/série 58), nous présenter une locomotive SNCB type 83 dont la Deutsche Reichsbahn avait abandonné deux exemplaires dans notre pays en septembre 1944. Toutefois avant de se mettre à la tâche, et vu que de nombreux bruits contradictoires circulent au sujet de leur numérotation et de leurs remises d'affectation à la SNCB, notre membre nous a adressé quelques questions concernant ces différents points. Nous avons adressé sa demande à M. R. Huysman qui comme d'habitude nous a aimablement fourni de précieux renseignements concernant ces deux locomotives.

## Catégorie de matériel à la Deutsche Reichsbahn

Série 58 (ex-G 12 KPEV) de construction standard : foyer Belpaire, tablier haut, roues motrices de diamètre 1,400 m, système 1'E, vitesse maximum avec train : 65 km/h. Elles étaient accouplées à des tenders à 3 essieux d'une capacité de 6 t de charbon et de 20 m<sup>3</sup> d'eau.

## Identification et tenders

A leur prise en écritures à la SNCB, elles reçurent l'appellation type 34 puis devinrent le type 83 à la renumérotation du 1er janvier 1946. Quant aux tenders, ils furent désignés type 37.

Numérotations				Constructeurs			Tenders Numérotation à la SNCB
KPEV	Deutsche Reichs- bahn	SNCB		Noms	Numéros	Années	
		à la prise en écri- tures	à la renumé- rotation du 01.01.46				
5631 Elb	58.1996	3401	83.001	Krupp- Essen	36	1920	20.500
5578 Elb	58.1393	3400	83.002	Hanomag	9000	1920	20.501

## Remise propriétaires successives à la SNCB et leur utilisation par ces dernières

### - Locomotive 3400/83.002

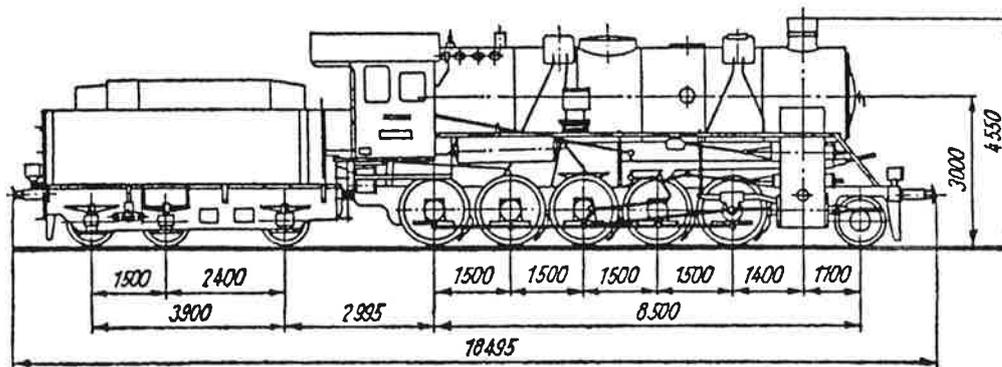
A été prise en écritures le 7 octobre 1944 et affectée à la remise de Renory où elle a été arrêtée au plus tard en janvier 1945. La renumérotation du 1er janvier 1946 ne fut jamais appliquée sur la locomotive qui après avoir été affectée en juin 1946 à la remise de Schaerbeek (où elle n'effectua aucun service) se retrouva le même mois à C.W. Mechelen, en cours d'installation comme premier élément d'une chaufferie de deux unités. Elle avait alors gardé son marquage "3400 Renory" sur l'abri et "3400" sur la plaque d'immatriculation de la porte de boîte à fumée.

- Locomotive 3401/83.001

A été prise en écritures le 25 septembre 1944 et affectée à la remise d'Antwerpen-Dam. En octobre de la même année, elle est transférée à la remise de Schaerbeek où elle va au roulement du 7 octobre 1945 (premier roulement d'après-guerre publié en édition brochée) se retrouver en série D. Cette dernière série commune de dix locomotives (types 31 et 34) assuraient des omnibus lourds vers Leuven, Tienen, Dendermonde, Ciney ainsi que Dinant, Zottegem et Oudenaarde avec décrocher (M. R. Huysman n'a jamais observé cette locomotive à l'un ou l'autre de ces services aussi suppose-t-il qu'elle fut dans les faits, tôt affectée à des tâches moins nobles, telle la traction de trains de travaux). Lors de la préparation du service au 6 mai 1946 avait été prévue une série type 83, intention qui ne s'est pas traduite dans les faits. En tout état de cause, elle a été arrêtée au printemps de 1946 et envoyée froide à C.W. Mechelen peu après la mi-juillet, pour y devenir le second générateur stationnaire sur roues constitutif de la chaufferie provisoire dont question plus haut. Cette chaufferie, d'aspect impressionnant, a fonctionné à tout le moins jusqu'au printemps de 1949. Entourée comme sa soeur d'une clôture de planches, séparées toutes deux de leurs tenders (conservés au pourrissoir de l'atelier), adossées l'une à l'autre et surmontées d'une haute cheminée, leur prestige de locomotive était bien entamé !

Restitution à la DB suivant décision prise en avril 1950

Le mauvais état des châssis, organes de roulement et pièces de mouvement subsistantes (sur 3400) sévèrement malmenés par les cendres et par l'eau a justifié le démontage des deux locomotives, qui ont été restituées le 27 juin 1950 à la DB via Montzen et Aachen West, chargées sur wagons.



Les '83' en modèle réduit...

Pour la grande majorité de nos membres, c'est la reproduction de nos locomotives avec application de la renumérotation du 1er janvier 1946 qui retient principalement leur attention. Dans le cas présent, ce sont les inscriptions 83.001, 20.500 et FSR qui devront être appliquées sur le modèle allemand de Roco. Mais contrairement à la 25.018 présentée par notre membre dans les couleurs en usage normal à la SNCB, la 83.001 doit rester dans sa livrée noire et rouge de la Deutsche Reichsbahn car en ce qui la concerne elle n'est jamais passée en moyenne ou grande réparation à AC Salzinnes ou à CW Mechelen.

# modélisme

## nouveautés

### wagon plat à bogies de la DB (Fleischmann)

Il s'agit d'un wagon d'un type normalisé, très répandu partout en Europe. Un bon choix, donc. D'autant plus que, à ce jour, seul JOUEF produit un Res (wagon plat à bogies, de 18 m, avec ranchers et haussettes latérales). Ce modèle, assez bien gravé mais fragile (ranchers) est affublé de bogies Y25 tout à fait dépassés que la firme française ferait bien de remplacer au plus tôt.

D'autres plats à bogies figurent aux catalogues de Märklin, Fleischmann, Roco et Liliput, mais il s'agit de modèles sans haussettes latérales (Rs). Et certains de ces derniers, en particulier le modèle Liliput, accusent par trop leur âge. En outre, Jouef et Lima reproduisent des wagons plats de 18 m à dossiers et ranchers lourds, utilisés généralement pour le transport de grumes.

Comme on le voit, le nouveau modèle Fleischmann vient combler un vide.

Cela fait quelques temps déjà que Fleischmann n'avait plus produit un wagon de marchandises moderne. Celui-ci est aux standards actuels de la firme allemande, avec une gravure fine et détaillée, des inscriptions nettes et complètes, et des qualités de roulement vraiment excellentes.

A épingleur, le bogie Y25, nouveau chez Fleischmann, mais qui pourrait "chausser" bien d'autres modèles dans l'avenir. S'il n'est pas le plus réussi (voir plutôt du côté de Rivarossi ou Märklin), il est cependant d'un bel aspect et ne dépare nullement le wagon. Il est même le plus détaillé.

L'attelage est à élongation variable, équipé de têtes PROFI (des têtes classiques Fleischmann sont jointes) que l'on pourra remplacer par des Roco ou des Märklin si on le désire, grâce au boîtier normalisé NEM 362.

Particularité intéressante : les haussettes latérales sont amovibles. Moulées en plastique, d'une pièce (une par côté), elles reproduisent fidèlement les haussettes allemandes typiques. Cette disposition annoncerait-elle d'autres versions (SNCF, FS...) dans un proche avenir ? Fleischmann pourrait en tout cas les réaliser à peu de frais : il suffirait d'une pièce assez simple en plastique injecté ! Par contre, il n'est pas question de faire circuler ce wagon sans haussettes car les verrous de maintien sont moulés en position haute.

Pas question non plus d'une version SNCB : les Res belges ont 8 haussettes par côté au lieu de 9, et donc 7 verrous au lieu de 8.

Les modélistes les plus pointilleux apprécieront aussi le fait que le châssis accuse une légère flèche comme dans la réalité. La plupart de ses concurrents sont affublés, eux, d'une contre-flèche (vers le haut) aussi irréaliste que difficile à corriger...

Reste un point à soulever : le prix ! On a déjà dû s'habituer à des voitures à plus de 1000 francs. Mais quand, pour ce prix, il faut se contenter d'un wagon assez simple (même s'il est joliment réalisé), on ne peut s'empêcher de trouver que Fleischmann exagère un brin (surtout si on doit se contenter des "biscuits" promis à la Fonction publique !)

## la '20' de Math-trains

Les visiteurs de notre dernière exposition ont pu admirer le prototype de cette machine tout métal sur le stand de son créateur, Mr Mathu. Certains ont même pu apprécier ses qualités de roulement, sa marche quasi silencieuse et sa puissance de traction sur les rampes de notre réseau HO.

Il s'agit d'un modèle de haut de gamme, construit en petite série en matériaux nobles (laiton, bronze...).

L'exemplaire exposé n'était qu'un prototype, encore affecté de l'un ou l'autre petit défaut et démuné de vitrages, mais néanmoins très prometteur : les modèles terminés devraient être superbes.

Les matériaux employés ne permettent pas une gravure aussi fine que le plastique injecté (ligne de toiture, essuie-glaces). Et pourtant les petits détails sont bien réalisés. La comparaison entre les toitures de cette '20' et de la '27' Lima est éloquentes à cet égard : détails complets et bien rendus, un rien épais, bien "présents" sur le modèle artisanal ; gravure très fine, mais détails simplement évoqués, sans relief, sur le modèle industriel. Une '20' réalisée par Fleischmann aux standards actuels de cette firme aurait sans doute été plus fine, mais elle n'a aucune chance de voir le jour...

La mécanique ? Elle semble bien au point, souple et silencieuse. Mais un mystère subsiste : il n'y aurait ni vis sans fin ni engrenages coniques, mais qu'y a-t-il au juste ? Les explications de Mr Mathu sont demeurées évasives...

En conclusion, un modèle de collection exceptionnel, avec, en plus, des qualités de roulement remarquables. Le prix est remarquable aussi. Mais on a vu bien pire dans ce genre de production...

A M D

## publications

Comme chaque année à pareille époque, la maison Ediblanchart nous présente son calendrier annuel comprenant 12 photos (dont 4 en couleurs) au format 42 x 30 cm. Nous y trouvons les vues suivantes :

janvier	:	Locomotive à vapeur type 53 n° 53.335 (*)
février	:	Locomotive électrique type 120 n° 120.001
mars	:	Locomotive Diesel type 210 n° 210.002
avril	:	Locomotive à vapeur type 7 n° 702
mai	:	Automotrice postale série 00 n° 001 (*)
juin	:	Locomotive à vapeur type 1 n° 104
juillet	:	Locomotive électrique série 26 n° 2603
août	:	Autorails série 43 n° 4312 et 4310 et remorque type 732 (*)
septembre	:	Locomotive à vapeur 5519 des CFL
octobre	:	Rame quadricourant RAe TEE II des CFF
novembre	:	Locomotives à vapeur type 25 n° 2569 et type 31 (voir PS)
décembre	:	Locomotive Diesel série 60 n° 6005 (*)

(\*) en couleurs

PS : Contrairement à ce qu'a mentionné l'auteur de la photo concernant la datation de cette dernière (1930), nous tenons à signaler à nos membres et lecteurs que cette photo ne peut avoir été prise qu'à partir du 1er octobre 1931, car la locomotive porte le n° 2569 lui attribué à cette date (auparavant, elle était numérotée 2255). Elle stationne donc devant une consolidation ex-type 37 devenue le type 31 à la renumérotation du 01.10.1931.

### Prix et conditions

S'adresser à notre trésorier Claude Carpet (voir verso de la couverture) et montant convenu à verser au compte du club : 360-0053510-69. Seules les commandes payées d'avance seront honorées.

## Pour les fêtes, offrez des trains... autocollants

Offrez notre autocollant "quadruple" et utilisez-le pour votre correspondance : il est en promotion à l'occasion des fêtes de fin d'année : **100 F.** au lieu de 140 F. Chaque locomotive peut être obtenue séparément (de même que la 29.013 dont il reste quelques exemplaires) au prix de **30 F.** (au lieu de 40 F.) Pour l'envoi par la Poste, voir les conditions dans FFN n° 37, page 15.

Pour profiter de cette promotion, votre virement doit être fait **avant le 10/01/90** au compte 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan à Namur.

## La ponctualité ferroviaire

*... ne caractérise pas toujours Ferro Flash Namur !*

*Ce numéro aurait dû paraître fin octobre, mais nous avons reporté sa parution en raison d'une certaine exposition qui a mangé beaucoup de notre temps... Quelques impondérables ont encore retardé la parution retardée. Et voilà !*

*Le prochain numéro, le 40, paraîtra fin décembre (nous y travaillons déjà)... si tout va bien.*

## Au sommaire de ce numéro :

Vie du club : éditorial - programme des réunions	page 1
Récréation ferroviaire (proposée par M. Archambeau)	2
Actualité : les autorails font peau neuve	3
Sabena et sncb : la main dans la main	3
Modernisation de l'axe Athus - Meuse	4
Namur - Dinant en traction électrique	4
Elles auraient eu 40 ans : <b>les 101</b>	5
Documentation : les '83' (G12) de la sncb	17
Modélisme : wagon plat à bogies de la DB (Fleischmann)	19
la '20' de Math-trains	20
Publications : calendrier 'Loco 90'	20
Photo de couverture : ASEA	

