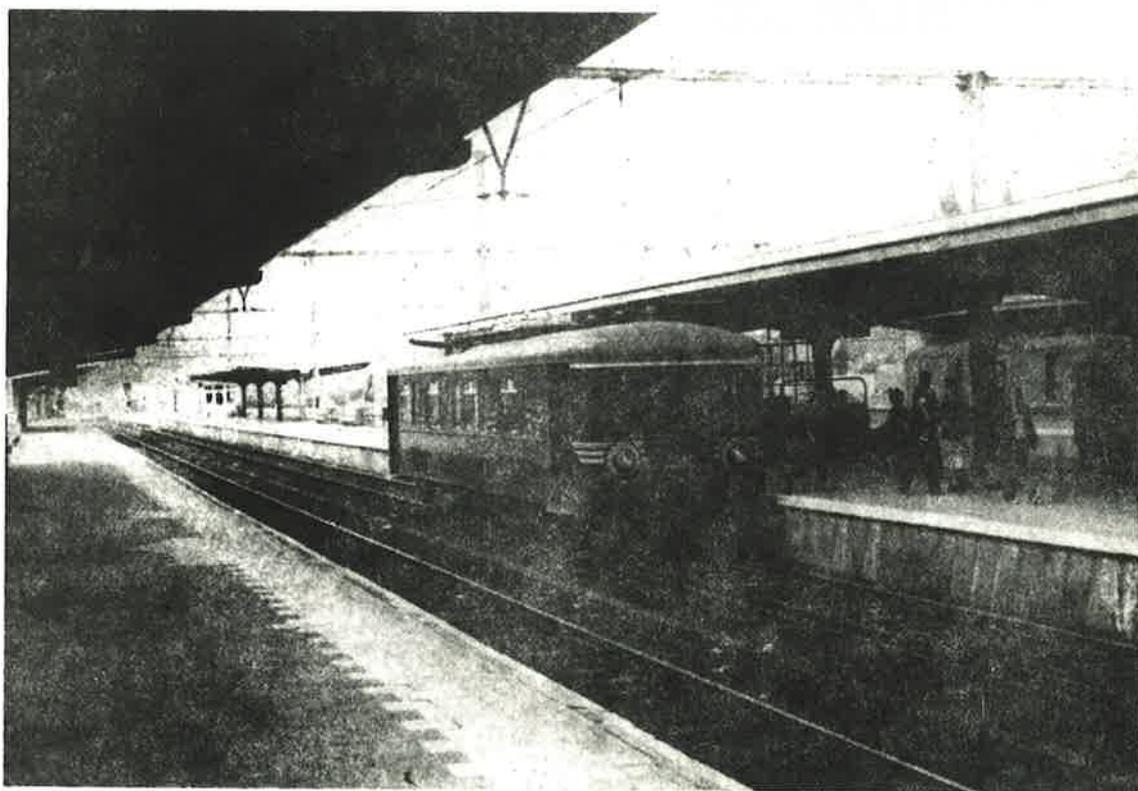


CLUB FERROVIAIRE DE L'EST DE LA BELGIQUE
VERVIERS



ENTRE~VOIES



25 frs

septembre 1980

n° 35

EDITEUR RESPONSABLE: J. Danthinne 20 rue Jardon 4800 Verviers tél. 087.33.96.93

EDITORIAL

BELGICISMES

Lors de la réunion du 14 août dernier, j'ai eu l'occasion d'avoir entre les mains la nouvelle locomotive Märklin série 16 de la S.N.C.B. Tout en examinant cette machine, une foule de réflexions me vint à l'esprit. Enfin me dis-je, voilà une grande marque qui ose produire un modèle typiquement belge, et c'est plutôt exceptionnel. Je ne connais guère que le cas de Fleischman qui commercialise la CC diesel belge, encore que ce type de locomotive figure également au catalogue Märklin et à figuré dans celui de Piko, ainsi que la loco diesel série 59 proposée par Roco. Il ne faut pas s'y méprendre, tous les autres modèles de locomotives belges mis sur le marché ne sont en fait que des engins allemands, que les circonstances historiques ont permis aux firmes de maquiller en types belges avec plus ou moins de bonheur (plutôt nettement moins que plus !). Les fabricants ont eu là l'occasion d'élargir leur gamme à peu de frais. Heureusement que les négociateurs du Traité de Versailles avaient prévu une cession par l'Allemagne de matériel ferroviaire à la Belgique, sans quoi nous n'aurions vraiment rien comme modèles vapeur ayant circulé chez nous. Et ce n'est pas les deux locomotives électriques (série 22 et 15) produites par une firme italienne, ni celle lancée par une firme française (CC 40.000 camouflée en série 18) qui nous consolent, elles sont toutes trop proche du jouet. Certains objecteront que tel commerçant un peu plus à l'est de chez nous livre des modèles belges produits à la pièce. Certe ils sont beaux, mais leur prix, raison des méthodes artisanales de fabrication en limite malheureusement leur diffusion.

Non, nous méritons plus. Je déteste le chauvinisme à la française, qui n'est à mes yeux qu'une forme d'orgueil mal placé, mais il faut le reconnaître, depuis "Le Belge" la Belgique a eu l'occasion de mettre sur rail des engins prestigieux,

dont certains soutiennent sans faille la comparaison, dépassent même des réalisations étrangères. Il y avait et il y a encore des locomotives de conception typiquement belge; l'éventail est suffisamment étendu, ne citons que les plus connues : les types 1 - 5 - 7 - 10 - 12 - 53 en vapeur, les séries 15 - 18 - 20 - 22 et toutes leurs soeurs en électrique. Avouons que le choix est embarrassant. Mais non!!! les firmes sortent inlassablement une grosse majorité de modèles allemands ou autrichiens.

Je me suis toujours posé la question de savoir ce qui pouvait se passer dans le cerveau du chef du service " nouveautés " de chacune des grandes firmes que nous connaissons, au moment où il doit décider quelle sera la nouveauté pour l'année X. Quels sont ses états d'âme, s'il en a une ? Quels sont les grands courants qui agitent son intellect ? Quels sont les critères de son choix ? Des critères commerciaux assurément !!! Tout cela repose sur des études de marché, de l'importance de la série, donc du prix de vente; bref, les affaires sont les affaires. Dans ces études de marché, nous belges, nous ne comptons pas, nous ne sommes qu'une fraction infime du marché de l'Europe.

Pourtant, je garde espoir, et cela fait vivre. Les machines à vapeur belges (les vrais, pas les allemandes belgicisées) avaient une esthétique particulière originale à plus d'un titre, peut-être persuadera-t'elle un grand constructeur à en mettre une sur le marché.

Ensuite, je me dit autre chose. La série des locomotives allemandes ou autrichienne finira bien un jour par être épuisée, il ne restera plus alors qu'a reproduire des locomotives belges !!!

La-dessus s'élevèrent dans le local des clameurs qui me ramenèrent à la réalité : un GMS'S qui soudait ses doigts par inadvertance probablement...l'un d'entre nous me tapota l'épaule... dis, j'ai acheté la 150 Piko à tender condensateur de la Reichsbahn, je vais la transformer, elle a roulé 2 ans à la S.N.C.B. après la guerre sous la dénomination Type 27. Il y en a eu 2 exemplaires parait-il !!! Aie, me dis-je, encore une belgicisation en perspective pour une grande dame parfaitement représentative de l'écurie belge. Faute de grives (maxime connue).

JACQUES CESAR

P.S.

Le présent édit rial a été rédigé à bord du train 807 dans une voiture M 4 entre Verviers et Bruxelles. Si vous n'avez pas rencontré de " blancs " dans le texte, c'est que le linotypiste a pu lire correctement uscrit et donc que la suspension des voitures susmention est excellente. Les bogies tiennent des Français et des Italiens, mais ils sont améliorés ... par des Belges... naturellement...

N.D.L.R.

Le linotypiste de service a eu quelque peine à déchiffrer le manuscrit, mais il reste à savoir si les imperfections de l'écriture et les nombreuses ratures sont dues à la voiture M 4 ou à l'émotion de l'auteur...

Le GMS'S qui s'est soudé le doigt est semble-t'il guérit, car tous l'effectif travaillait à la dernière réunion. En tout cas, il y a certainement plus de chance de se blesser en travaillant qu'en regardant les autres avec les mains derrière le dos....
Qu'on se le dise....

R E U N I O N S

TOUS LES JEUDIS A 19H30 ET TOUS LES SAMEDIS DE 13H30 A 18H30

—————> CONSTRUCTION DU RESEAU G.M.S. <—————

JEUDI 11 SEPTEMBRE 19H30

Réunion libre de mi-mois

VENDREDI 26 SEPTEMBRE 19H30

Projection de diapositives sur

" LE FESTINIOG RAILWAY "

Ligne muséo - touristique située au pays de Galles

présentée par ANDRE THONON

A G E N D A

Atelier central de Malines

Journées portes ouvertes les 15, 17, 19, 20 et 24 septembre de 9h à 16h.

A l'occasion de l'anniversaire de ses usines la firme " Constructions ferroviaires et mécaniques " BN organise des journées portes ouvertes :

les 20 et 21 septembre 1980 à Manage et à Nivelles
les 27 et 28 septembre 1980 à Bruges

Festival de la vapeur à Mariembourg

Le dimanche 28 septembre sur le stand ATF (Association pour le Tourisme Ferroviaire) Luc Calay et Jean Paul Amic seront heureux de vous accueillir. Ils répondront à toutes vos questions concernant l'ATF et ses futurs voyages.

Exposition " De Pijl " dans les locaux S.N.C.B. de la gare de Muizen (chaussée de Louvain) les 8, 9, 10, 11, 15, et 16 novembre.

31° Salon International des Chemins de Fer (ARBAC)

Du 8 au 23 novembre 1980 dans les locaux d'exposition de Bruxelles-Central. Ouvert tous les jours de 10h à 18h30 (samedi 8 novembre à partir de 14h.) Entrée gratuite.

hm

hobby model

MODELES REDUITS
RADIOCOMMANDE
JEUX GREATIFS ET SCIENTIFIQUES
LES ARTS DU FEU

rue Jardon 21 Verviers

EN STOCK PERMANENT

TOUT POUR LE TRAIN EN HO ET N



DECORS POLA - KIBRI ...

ET EN EXCLUSIVITE A VERVIERS

Liliput

ARNOLD N

EN PROMOTION PIKO BR 01⁵ (5/6320) 1800 FR.

CARTE DE FIDELITE 15%

Histoire

LE CHEMIN DE FER DE LA VESDRE.

COMPTE-RENDU DES OPERATIONS EFFECTUEES
JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1841.

RAPPORT PRESENTE AUX CHAMBRES LEGISLATIVES
LE 2 JUIN 1842 PAR LE MINISTRE DES TRAVAUX
PUBLICS. (SUITE 1)

Quoique l'attention du Ministre fût si particulièrement attirée sur l'importante question des plans inclinés, il ne négligea pas de presser de tout son pouvoir la mise en adjudication des travaux du chemin de fer de la Vesdre ; à différentes reprises il recommanda de mettre la plus grande activité à l'achèvement des projets.

Ce ne fut que le 7 avril 1839 que Mr Simons adressa un projet général de Liège jusqu'à la frontière en proposant toutefois de ne mettre en adjudication que la partie entre Liège et Verviers. Ce travail fut immédiatement soumis à l'examen d'une commission présidée par Mr l'inspecteur-général des ponts et chaussées.

La mise en adjudication au moins de la première partie du chemin de fer de la Vesdre semblait alors ne pas devoir se faire attendre ; cependant une nouvelle invention fort préconisée à cette époque, vint à surgir : "les courbes Laignel"^{*} ; la possibilité de ces courbes donna lieu à un nouveau retard.

L'examen de cette nouvelle invention attira l'attention des ingénieurs, et des discussions assez longues et assez vives eurent lieu sur l'utilité de l'emploi de ce nouveau système de courbes à petit rayon pour le tracé du chemin de fer dans la vallée de la Vesdre ; il paraissait que ce système permettrait de réduire de beaucoup l'inclinaison des pentes, qu'il y aurait un beaucoup moins grand nombre de tunnels à creuser, de ponts à construire et de déplacements du lit de la rivière et de la route de la Vesdre à effectuer. Un pareil résultat, s'il eût pu être obtenu, devait considérablement diminuer la dépense.

Afin que cette question importante des courbes Laignel pût être vidée à fond, Mr l'inspecteur-général

* N.D.L.R. Qui peut expliquer ce qu'était " les courbes Laignel " ?

des ponts et chaussées proposa, par son rapport du 27 juin, de ne mettre en adjudication que la partie comprise entre Liège et Chaudfontaine. Le projet de cette section fut approuvé le 4 juillet et l'adjudication, annoncée d'abord pour le 7 août, eut lieu le 21 du même mois.

Il est à observer que, d'après le projet présenté par Mr l'ingénieur-directeur Simons, le remblai dans la plaine d'Angleur, entre le Fourchu Fossé et Chênée, devait être effectué au moyen de terres à provenir de la montagne et que la commission des ingénieurs chargés de l'examen de ce projet crut qu'il était préférable de prendre les terres nécessaires à ce remblai dans des emprises latérales ; la commission crut devoir demander également un changement dans la distribution des pentes de manière à permettre l'abaissement du pont de Chênée et des arcades. Néanmoins, l'adjudication annoncée eut lieu, mais le résultat de cette opération n'ayant pas été jugé favorable au trésor, elle ne fut pas approuvée.

La discussion de la question des courbes Laignel qui avait fait ajourner la mise en adjudication de la partie au-delà de Chaudfontaine ne promettait pas une prompte solution, car les expériences qui avaient eu lieu avaient produit un résultat tel que les opposants au système étaient devenus plus fermes dans leur conviction sans toutefois pouvoir ébranler encore celle des partisans de l'opinion contraire.

Dans cet état des choses, le ministre des travaux publics crut devoir faire procéder de la manière la plus complète possible à des essais définitifs et concluants ; il nomma une nouvelle commission et indiqua lui-même les bases du programme à suivre.

Sans que ces essais aient été jamais bien complets, ils suffirent cependant pour faire reconnaître que le nouveau système n'offrait pas les avantages que l'on présumait devoir retirer de son adoption, car le 20 septembre, Mr l'inspecteur-général proposa l'adoption du projet de Mr le directeur Simons jusqu'à Pepinster, sauf quelques légères modifications à apporter aux pentes ; le projet, ainsi que le cahier des charges pour la mise en adjudication en 3 lots de la section de Liège à Pepinster, furent enfin approuvés le 9 octobre 1839 et l'adjudication eut lieu le 20 novembre suivant. Les trois lots réunis furent adjugés pour la somme de 4.259.000 francs.

DESCRIPTION SOMMAIRE DES TRAVAUX DE LA 1ère SECTION
DE LIEGE A PEPINSTER (1er, 2ème et 3ème lots)

Le premier lot de cette section fut partagé après l'adjudication en deux subdivisions.

1ère subdivision du 1er lot:

SECTION DE LA MEUSE A CHENEE.

La partie du chemin de fer comprise entre le pont sur la Meuse au Val-Benoit et qui se termine au pont sur l'Ourthe à Chênée, forme la première subdivision du premier lot de la section de Liège à Pepinster et a une longueur totale de 2.558,90 mètres.

Les terres du remblai de cette section qui, d'après le projet primitif, devaient provenir entièrement des terrains de la société du canal de Meuse et Moselle, ont été prises en partie dans ces terrains, et en partie dans ceux acquis par l'Etat dans la montagne d'Angleur, en partie aussi dans les terrains latéraux.

. Voici quelques mots sur ces modifications au projet primitif :

D'après le cahier des charges de la 1ère section du chemin de fer de la ligne de la Vesdre, approuvé le 9 octobre 1839, les terres du remblai à exécuter dans la plaine d'Angleur entre le Fourchu-Fossé et Chênée devaient provenir du creusement d'une gare de navigation à l'embouchure de l'Ourthe dans la Meuse, et d'emprunts à faire dans les emprises latérales. L'acquisition des terrains pour les emprises latérales ayant présenté quelques difficultés et Mr le directeur Simons ayant insisté en septembre 1840 pour que cette dernière partie du remblai fût exécutée au moyen de terres à prendre dans la montagne d'Angleur, cet ingénieur fut d'abord autorisé à entrer en arrangement avec l'entrepreneur pour la substitution au mode de terrassement prescrit dans son contrat de celui d'un emprunt à faire dans la montagne ; et au mois de juin 1841, Mr l'ingénieur De Ridder père présenta un projet dans ce sens, accompagné d'une soumission de l'entrepreneur pour l'exécution des travaux ainsi modifiés ; ce nouveau projet comprenait des ouvrages d'art considérables qui n'étaient pas

prévu au contrat, et majorait le prix de l'entreprise primitive d'une somme de 362.310 francs. Eu égard au rapport antérieur de Mr l'ingénieur Simons, cette soumission fut approuvée par arrêté ministériel du 26 septembre 1841.

Dans le courant du mois de novembre suivant, les entrepreneurs demandèrent l'autorisation d'effectuer une partie des emprunts latéraux en remplacement de l'emprunt dans la montagne, s'engageant à terminer tous les travaux de terrassements et ouvrages d'art de la Meuse à Chênée pour le 1er juillet 1842, et à acquérir à leurs frais les terrains nécessaires pour lesdits emprunts latéraux, à la condition qu'il leur serait payé une indemnité équivalente à la valeur des terrains acquis par l'administration dans la montagne et qui seront laissés intacts, cette indemnité ne pouvant dans aucun cas dépasser la somme de 8.925 frs.

Cette proposition des entrepreneurs fut acceptée par arrêté ministériel du 17 décembre 1841, vu l'impossibilité bien démontrée où l'on se trouvait de terminer les travaux avant une époque très éloignée en suivant le mode adopté par l'arrêté du 26 septembre précédent.

Les travaux d'art de la section de la Meuse à Chênée sont :

- 1/ un pont sur l'Ourthe à Chênée, composé de 3 arches de 16 mètres d'ouverture, ayant leurs naissances placées au niveau des plus hautes eaux. Ce pont, comme celui du Val-Benoit sur la Meuse, offrira passage aux piétons et aux voitures ; il a été commencé le 13 mai 1840.
- 2/ Des arcades, au nombre de 24, dont 12 à l'intérieur et 12 à l'extérieur de la fabrique de zinc à Angleur ; les premières établies pour les communications dans cet établissement, et les secondes pour l'écoulement des eaux d'inondation de l'Ourthe. Ces arcades, qui se rattachent au pont précité, offrent aussi un passage pour les piétons et les voitures. Leur construction a été commencée le 19 novembre 1840.

3/ Un viaduc vis-à-vis le chateau d'Angleur, commencé en mai 1842.

4/ Un perré à la rive gauche du Fourchu-Fossé.

La dépense pour la construction des travaux d'art et de terrassements de la section s'élève à 724.880 frs.

- - - - -

2ème subdivision du 1er lot, 2ème et 3ème lots :
SECTION DE CHENEE A PEPINSTER.

Les travaux de la 2ème subdivision du 1er lot et ceux des 2ème et 3ème lots, dont le parcours s'étend depuis le pont de Chênée jusqu'au delà de Pepinster se composent, outre les remblais et les tranchées dont les cubes varient selon les conditions de tracé, de :

9 tunnels et 1 passage voûté comptant ensemble une longueur totale de 2.200 mètres. Les montagnes que traversent ces galeries ont présenté de grandes difficultés d'exécution et par la présence inattendue des eaux et par la nature de la pierre dont elles se composaient. Le souterrain de Halinsart, entre autres, le plus long de tous, a été aussi le plus difficile. (sa longueur totale est de 637 mètres)

14 ponts de 28 à 30 mètres d'ouverture et généralement divisés en trois arches de formes et dimensions différentes. La plus grande partie de ces ponts sont bâtis ou entièrement sur pilotis ou moitié sur rocher et moitié sur pilotis, et 4 seulement sur rochers.

71 viaducs, ponceaux et aqueducs disséminés sur tout le parcours de cette section.

40 perrés, murs de soutènement et digues de barrages, tous nécessités par la dérivation de la rivière ou par les droits des usines.

Les points principaux décidés pour l'établissement des stations sur les trois premiers lots sont Chênée, Chaudfontaine et Pepinster. Les arrivages de l'Ourthe et le mouvement commercial des localités voisines donneront à la station de Chênée quelque importance. Celle de Chaudfontaine sera fréquentée par les promeneurs de Liège et par les baigneurs et il est fortement à présumer que pendant la bonne saison elle sera très productive. Enfin, Pepinster recevra les baigneurs de Spa.

- - - - -

à suivre ...

FRANCE

La ligne ST GEORGES-DE-COMMIERS - LA MURE

SG-LM-G

I N T R O D U C T I O N

Le chemin de fer de La Mure est une partie de la ligne à voie métrique qui relie Saint-Georges de Commiers (20 Kms de Grenoble) à Gaps, d'où son sigle qui figure sur les motrices : SG - LM - G .

La vocation de cette ligne est toute entière liée à l'exploitation des mines de charbon, c'est à dire l'entreprise des Houillères du Bassin du Dauphiné. Elle assurait également quelques services voyageurs locaux.

H I S T O I R E

L'état prit lui-même l'initiative de la construction d'une ligne à voie métrique qu'il mettrait en service en trois étapes successives : Saint-Georges - La Mure, La Mure - Corps et enfin Corps - Gap. En 1879, le premier tronçon était déclaré d'intérêt général, mais les travaux ne furent entrepris qu' en 1882.

L'exploitation fut confiée à la Société Fives - Lille jusqu'en 1896, puis reprise par l'état. Actuellement, la ligne est régie par les Ponts et Chaussées de l'Isère et fidèle à sa tradition, équilibre son budget. La compagnie emploie une centaine de personnes.

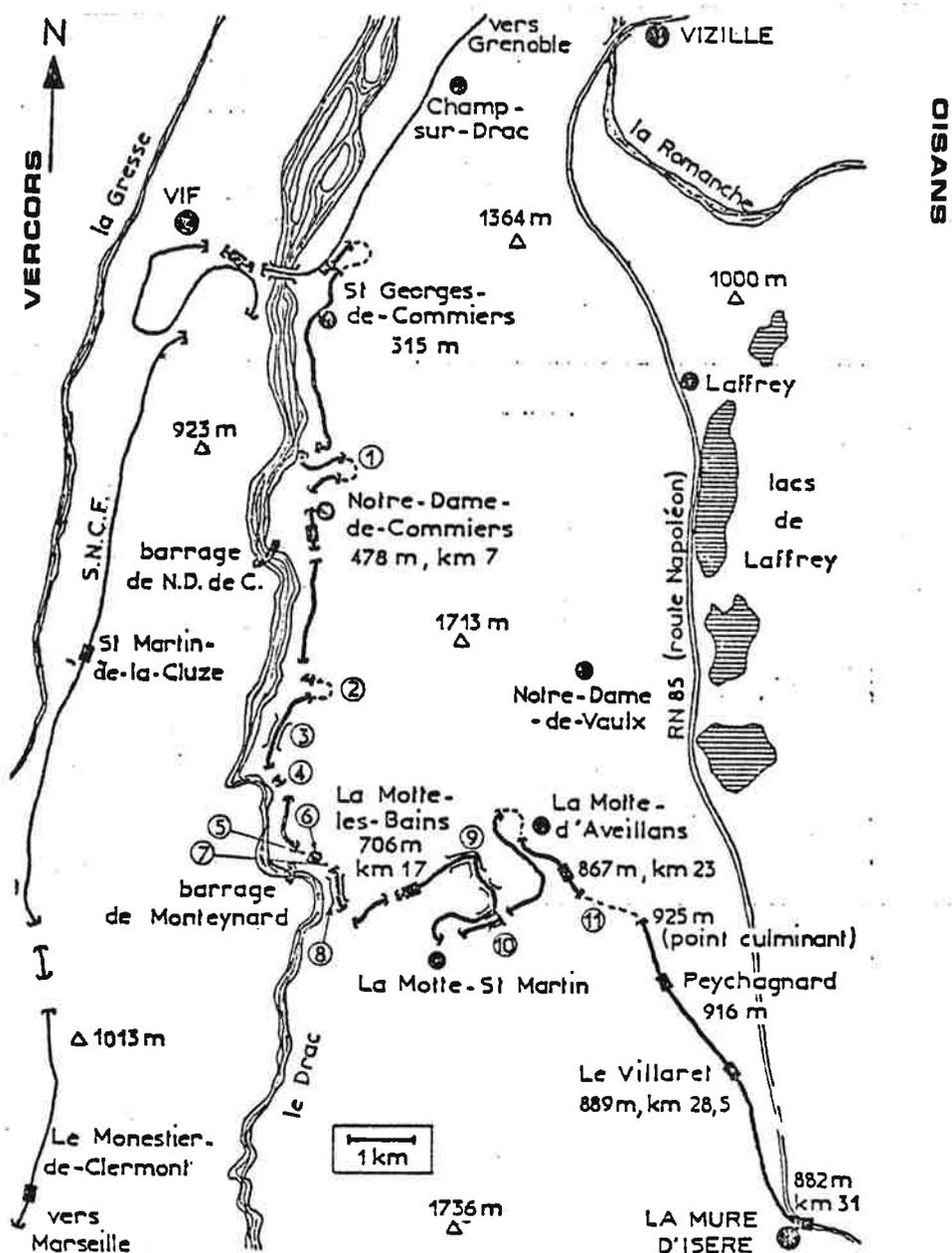
Parrallèlement à la ligne de La Mure étaient prévues deux antennes, toutes deux destinées uniquement à la déserte des puits de mine :

- La Motte d'Aveillans à Notre-Dame de Vaulx (2 Kms) et
- La Festinière - Pierre-Châtel (2 Kms)

La première a été fermée en 1930 et seule la plate-forme de la seconde fut édiflée.

Le premier train circula le 1 aout 1888, reliant Saint-Georges à La Mure, terme d'une ligne qui avait coûté 11.000.000 de francs or, construite dans des sites souvent inaccessibles, avec une rampe moyenne de 25 mm/m sur les trois-quarts du parcours,

neufs viaducs importants, dont deux d'une hauteur supérieure à 30 mètres et 18 tunnels d'une longueur totale de 4,254 Kms. L'un de ces tunnels, celui de La Festinière mesure plus d'un Km et quatre autres plus de 300 m (Les Ripaux, Les Sallanches, Serguinier et Les Brondes) Quatre autres tunnels sont en boucle presque fermée. Parmi les viaducs, citons celui de La Rivoire qui coupe un précipice de 300 m de profondeur et les viaducs superposés du ravin de Loulla.



Tracé de la ligne Saint-Georges-de-Commiers - La Mure.

1 : tunnels et boucles de N.D.-de-Commiers. 2 : tunnel des Ripaux (440 m). 3 : viaduc du Pivou. 4 : tunnels des Sallanches. 5 : tunnel de Serguinier. 6 : viaduc de la Clapisse. 7 : tunnel des Brondes. 8 : viaduc de la Rivoire. 9 : viaduc du ravin de Vaux. 10 : viaducs de Loulla. 11 : tunnel de la Festinière (1071 m).

Pour relier Saint-Georges de Commiers au col de La Festinière distants à vol d'oiseau de 12 Kms, la ligne s'étire sur 24 Kms en rampe continue de 27,5 mm/m. Pour donner une idée des difficultés qu'ont pu rencontrer les constructeurs, il faut savoir que les encrages des arches de soutènement du viaduc de la Rivoire (le " Grand Balcon ") ont été réalisés sur des brèches pratiquées dans le flanc de la montagne à l'aide de tirs d'artillerie réalisé depuis La Cluze sur l'autre versant de la vallée du Drac.

La ligne La Mure - Corps, longue de 32 Kms ne fut ouverte au service qu'en 1932. Son tracé avait été repensé en 1909, à la suite du succès de la traction électrique expérimentée sur le premier tronçon et adoptée d'origine sur le deuxième. On s'était alors permis toutes les audaces : courbes de 51 m de rayon, rampes de 65 mm/m, et 73 mm/m par endroits.

En 1949, alors que les travaux du troisième tronçon étaient assez avancés, on limita l'exploitation de la ligne à la partie Saint-Georges - La Mure, en abandonnant la section La Mure - Gap.

QUELQUES PARTICULARITES TECHNIQUES

A l'origine, la voie a été équipée de profilé acier à double champignons dissymétriques de 29,600 Kg/m, en barres de 11 m montée sur traverses en chêne. Les joints d'une file de rail correspondant au milieu de la barre opposée (joints alternés). Le profilé a été remplacé il y a quelques années par du rail Vignole de 36 Kg/m. Le travelage a été également renouvelé en de nombreux endroits et les dévers et raccords paraboliques ont été corrigés.

Au début l'exploitation s'effectuait par des locomotives à vapeur. Dès 1900 on étudia leur remplacement car elles étaient déjà insuffisantes et contrairement à ce qui eut été logique à l'époque, on ne commanda pas de locomotives à vapeur plus puissante, mais on s'orienta vers la traction électrique. Les études furent menées par M. Thury, ingénieur genevois qui avait fait à Territet près de Montreux, les premiers essais suisses de traction électrique en 1884. Le système adopté sur le SG-LM-G, très audacieux pour l'époque était inspiré de celui dont M. Thury avait équipé en 1895 le tramways de Grenoble à Chapareillon. La section d'essai La Motte-les-Bains à La Motte d'Aveillans fut mise sous tension le 10 aout 1903.

Le principe Thury consistait en l'alimentation par deux ponts de polarités opposées. Le courant continu était distribué par deux conducteurs aériens situés à une hauteur maximale de 4,9 m et distants de 1,40 m. Un des fils distribuait le + 1200 V, tandis que l'autre conduisait le - 1200 V, le point milieu de la centrale électrique étant reliée à la voie. Les moteurs de traction prévus pour fonctionner sous 600 V étaient alimentés par deux en série.

L'alimentation était assurée directement en continu par l'usine hydroélectrique d'Avignonnet sur le Drac. Ce système subsista jusqu'en 1926, date à laquelle fut adopté un système plus classique : énergie à 25 KV provenant des usines de La Bonne et du Sautet, transformation en 15 KV, puis commutation en continu et mise en œuvre d'une station automatique de redressement à vapeur de mercure installée au lieu-dit Les Ripeaux.

Il faut remarquer ici que sur la section La Mure - Corps le système d'alimentation plus simple constituait en la prolongation du fil positif désaxé par rapport à la voie et alimenté sous 2400 V.

En 1951, le système à deux ponts de Saint-Georges - La Mure qui possédait tous les inconvénients du triphasé (aiguillages aériens) sans en avoir les avantages fut abandonné au profit de l'alimentation directe en 2400 V par ligne aérienne unique et retour par les rails. Depuis 1962, la liaison avec le réseau général se fait avec une ligne à 30 KV.

LE MATERIEL MOTEUR

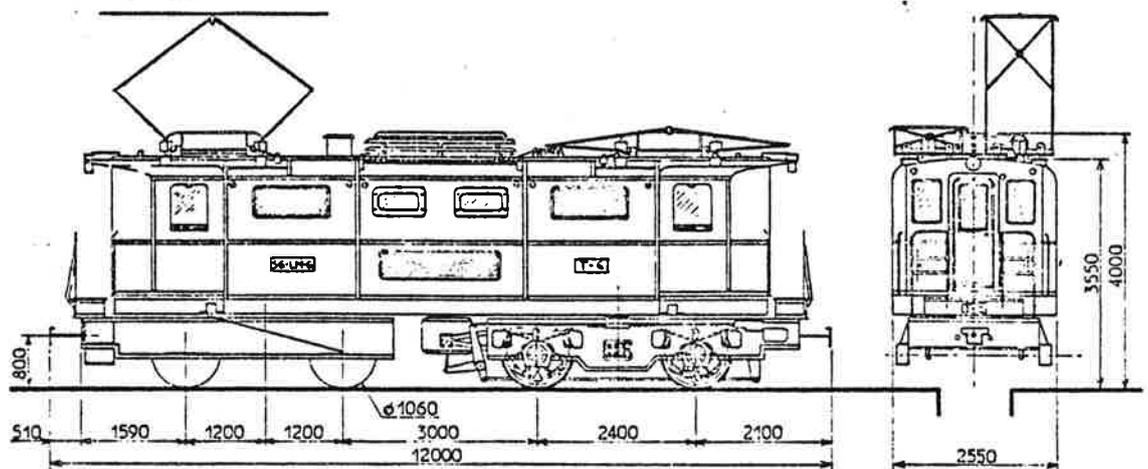
Tous le matériel roulant est prévu pour s'inscrire en courbe de 50 m de rayon. L'intégrité du parc est équipée du frein à vide. Le matériel moteur et voyageur est de couleur verte avec inscriptions jaunes. Les wagons tombereaux et trémies sont gris anthracite, les wagons couverts et plats sont gris clair.

A l'origine, le SG-LM-G était exploité à l'aide de 12 locomotives à vapeur du type O31 T, à roues motrices de 1 m de diamètre construites par Fives - Lille. Ces machines d'un poids en service de 36 T étaient équipées d'un essieu porteur à boîte radiale pour faciliter l'inscription en courbe et présentaient la particularité de toujours circuler avec la cheminée en arrière pour améliorer la visibilité en courbe et éviter les ennuis dus à la

fumée, principalement dans les nombreux tunnels. Leur cabine étaient d'ailleurs fermée à l'arrière et ouverte côté chaudière. Après l'électrification, les machines à vapeur furent affectées à la construction de la ligne de Corps, à la desserte de quelques embranchements non électrifiés et au service des manoeuvres.

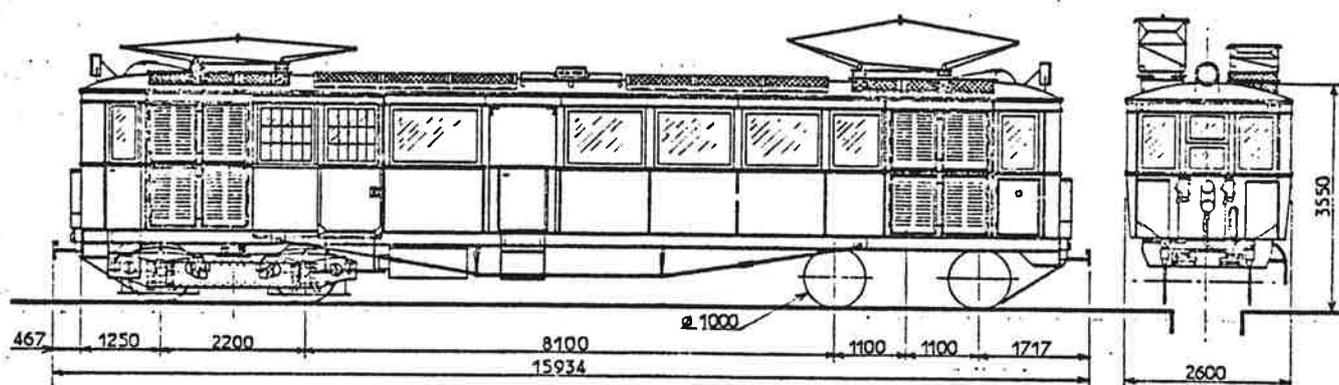
La première motrice électrique, la T 1, baptisée " Le Drac " était comme ses cadettes de type BB et possédait 4 moteurs de 125 ch (2 par bogies) fonctionnant par deux en série sous 1200 V. Cette première unité fut suivie des motrices T 2 à T 5 qui différaient peu du prototype (les 4 archets de prise de courant étaient remplacés par deux doubles pantographes) Ce matériel était construit par la Compagnie de l'Industrie électrique à Genève (les futurs ateliers de Sécheron) pour la partie électrique, et par la Compagnie Générale des Constructions pour la partie mécanique.

Les T 1 à T 5 étaient équipées de contrôleurs directs commandant 12 crans principaux, chacun de ces crans pouvant être divisé en 8 sous-crans pour permettre le réglage fin. Ces machines possédaient donc 96 crans de démarrage. En outre elles possédaient des bielles d'accouplement d'essieux d'un même bogie qui furent supprimés par la suite. Le freinage était rhéostatique, le poids adhérent de 50 T.



En 1931, la compagnie commanda les motrices T 6 à T 10, également chez Sécheron à Genève. Ces dernières pèsent 60 T, développent 720 ch en régime continu et 920 ch en régime unihoraire. Contrairement aux précédentes, elles pouvaient assurer le trafic au delà

De La Mure. La partie mécanique a été réalisée par les Ateliers du Nord de la France. C'était à l'époque les plus puissantes locomotives électriques française pour voie étroite. Les deux induits de leur 4 moteurs doubles sont liés mécaniquement par couronne dentée. Le démarrage purement rhéostatique s'effectue à l'aide de 37 crans avec 17 contacteurs doubles à commande électropneumatique. Le freinage est également électrique du type rhéostatique. Elles sont capables de démarrer 360 T en rampe de 16 mm/m et de remorquer 135 T à 30 Kms/h en rampe de 28 mm/m. Dès l'abandon du système d'alimentation à deux fils, les deux doubles pantographes ont été réunis par une palette unique. Depuis 1963, les machines sont pourvues de pantos classiques.



Le parc comprenait encore les automotrices A 1 à A 8 de 300 ch commandées chez Thomson - Houston en 1909; la dernière fut livrée en 1927. Elles étaient pourvues à l'origine de bielles d'accouplement (comme les T 1 à T 5) et pouvaient circuler par deux en unités multiples.

LE MATERIEL REMORQUE

A l'origine, le parc voyageurs se composait de voitures à portières latérales et de voitures ouvertes à portillons métalliques et rideaux utilisées l'été. Il n'en existe plus à l'heure actuelle. Plus tard, la compagnie commanda deux séries de voitures à bogies et plates-formes extrêmes. Elles étaient étudiées pour être incorporées dans des rames marchandises - voyageurs. Elles permettent l'intercirculation et peuvent être chauffée électriquement par les automotrices ou les T6 à T10. Il reste actuellement 4 voitures à banquettes transversales et une à banquettes longitudinales.

Exemption faite des nouveaux wagons trémies, la quasi totalité du parc marchandises se caractérise par un châssis à 3 essieux. Les wagons tombereaux sont en très forte proportion du fait de la vocation minière de la ligne. Ils sont équipés de boîtes d'essieux radiales en raison du faible rayon des courbes. Les trois séries de wagons tombereaux (1888, 1908, et 1932) sont entièrement métalliques et déchargés par basculement latéral. Sur certains wagons l'essieu central est freiné. Ce matériel est encore utilisé parfois pour les transports des bois de mine.

Il y eut également des wagons couverts en bois, des plats à traverses pivotante pour le transport de bois en grumes et des plats à bogies.

En 1959, les houillères du bassin du Dauphiné se plaignant auprès de la compagnie des dégâts que subissait le charbon au cours des déchargements lui demandèrent d'étudier un nouveau type de wagon. En 1961, la société Richard livra les 72 trémies auto-déchargeuses qu'on peut voir aujourd'hui. Ces wagons forment des rames de 13 véhicules transportant chacun 17 tonnes de charbon pour un poids mort de 8,5 tonnes, soit 331,5 tonnes au total. Certaines unités situées aux extrémités des rames ont leur traverses de choc équipées pour les manoeuvres par engins télécommandés appartenant aux houillères.

QUELQUES MOTS SUR L'EXPLOITATION

Pour pouvoir s'engager sur une section de ligne, un train doit être en possession du bâton-pilote sur lequel sont gravés les noms des stations délimitant cette section. Une marche normale de St Georges à Le Villaret dure 1H05 pour 28,5 Kms de distance (différence d'altitude 574 m). La signalisation se réduit à des tableaux indicateur de vitesse. On trouve à St Georges et au Villaret des feux rouges et verts destinés à diriger les manoeuvres. Les trains sont conduits par deux agents. Aucun accident ne s'est produit en 85 années d'exploitation.

Il y a quelques transports par wagons complets. Ils sont les seuls avec les trains touristiques spéciaux à atteindre La Mure 1,6 Kms après Le Villaret. Mais bien entendu le transport du charbon représente 97% du chiffre d'affaire annuel avec un tonnage correspondant de 50.000 T (10 trains par jour).

Au Villaret, c'est sur le carreau que sont chargés les trains. Il existe donc dans les emprises des houillères un faisceau de voies assez important. Deux voies parallèles sont affectées au chargement et deux charriots funiculaires télécommandés manoeuvrent les trains sous la glissière d'écoulement.

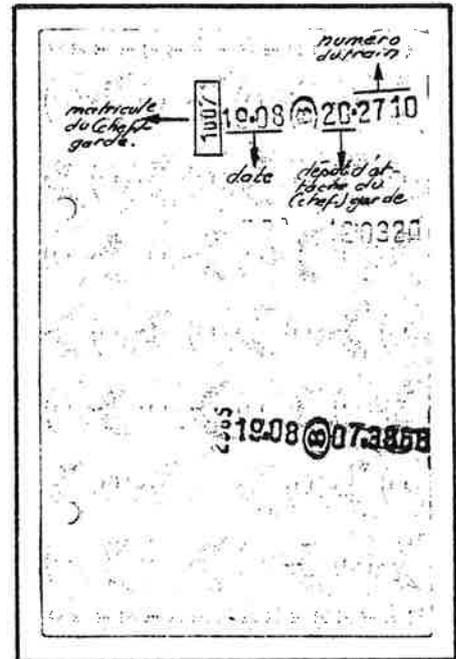
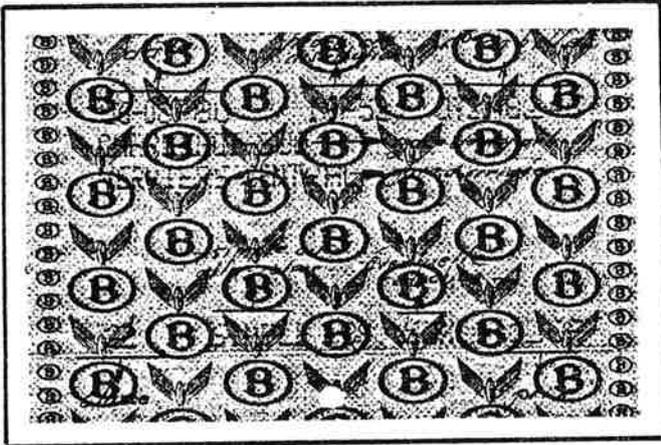
A St Georges de Commier les houillères ont modernisé les installations de déchargement et ont construit un centre de séchage. Les rames sont prises en charge par les houillères au cours des manoeuvres de déchargement. Elles sont traitées par un locotracteur électrique télécommandé fonctionnant sous 600 V. Certaines voies peuvent être alimentées en 600 V ou en 2400 pour permettre aux motrices de SG-LM-G d'y circuler éventuellement. Le charbon un fois traité est remis à la S.N.C.F. ou a des transports routiers.

La question est maintenant de s'interroger au sujet de l'avenir de la ligne. Après avoir été fort incertaine, puisque liée à l'exploitation minière sa survivance est de plus en plus assurée, ceci grâce aux élucubrations des pays de l'OPEP. En effet au moment où les cheiks, ayatollas et autres marchands d'opérette raréfient le pétrole, il est impensable de fermer les houillères qui assurent le trafic à notre petit train. Compte tenu de l'intérêt exceptionnel des sites traversés par la ligne, des trains touristiques affrétés par des groupes circulent les mois d'été. Divers projets existent pour des circulations touristiques régulières mais les renseignements que j'ai glâné sont contradictoire et ne me permettent pas de vous renseigner d'avantage.

JACQUES CESAR

LES BILLETS DE LA S.N.C.B.

De nombreuses personnes ignorent la portée des divers signes figurant sur les billets délivrés par la S.N.C.B. En voici la signification :



Codification des dépôts d'attache des agents (Chef garde contrôleur, chef garde ou garde)

Aalst Nord	: 13	Mons	: 06
Aarschot	: 11	Namur	: 08
Adinkerke	: 57	Ostende	: 23
Anvers Central	: 02	Ottignies	: 38
Arlon	: 16	Oudenaerde	: 27
Ath	: 20	St Ghislain	: 44
Bertrix	: 14	St Nicolas	: 33
Braïge le Comte	: 42	Statte	: 46
Bruges	: 15	Tamines	: 48
Brux. Midi	: 01	Tournai	: 50
Charleroi Sud	: 10	Trois Ponts	: 54
Dendermonde	: 19	Virton	: 56
Essen	: 17	Walcourt	: 60
Gent St Pieter	: 05	Welkenraedt	: 12
Geraardsbergen	: 25	Zottegem	: 37
Gouvy	: 26	Centrale	: 80
Hasselt	: 09	IPX Bruxelles	: 81
Ieper	: 53	IPX Anvers	: 82
Jemelle	: 32	IPX Hasselt	: 83
Kortrijk	: 07	IPX Liège	: 84
La Louvière	: 24	IPX Namur	: 86
Landen	: 43	IPX Charleroi	: 87
Leuven (Louvain)	: 41	IPX Mons	: 88
Liège Guillemins	: 04	IPX Gand	: 89
Mariembourg	: 36		
Mol	: 29		

N.B. : 80 à 89 = Chef garde Contrôleur.

Jean Claude Michel

NOUVELLES DIVERSES BELGES

J.C. MICHEL

A LA S.N.C.B. : MANQUE DE COORDINATION

Pendant les mois de juillet et août, certains trans ont été supprimés, alors que l'indicateur officiel n'en fait pas mention. C'est ainsi que le 898 (départ à Verviers-Central 8h09) est supprimé. Ce train donnait correspondance à Liège au 3108 vers Namur, Charleroi et Mons (départ à Liège-Guillmins 8h41) Le train suivant (le 320) quitte Verviers à 8h24 et arrive à Liège à 8h41, c'est à dire à l'heure précise du départ du 3108 ! Le train suivant pour Namur, charleroi et Mons quitte Liège à 9h48 (3109). Pourquoi dès lors ne pas retarder le 3108 de quelques minutes pendant les mois de juillet et août ? Avant de parler de fusion avec la S.N.C.V. , la S.N.C.B. devrait d'abord coordonner ses propres services !



Un train de la ligne Liège - Namur - Charleroi à Marchiennes au Pont. Photo prise le 24.05.1980

S.N.C.B. : DES VOITURES A 2 ETAGES A L'ESSAI

Selon la presse quotidienne, six voitures à 2 étages prêtées par la S.N.C.F. seraient mises en service à la fin de septembre sur la ligne Bruxelles - Tournai. La durée de ces essais seraient de 2 semaines. Rappelons qu'un test similaire a déjà eu lieu du 16 janvier au 6 février 1976 sur d'autres lignes du réseau Belge. Les véhicules essayés en 1976 portaient les numéros :

5087-2237-014-7
015-4
016-2
017-0 (voitures de deuxième classe)
5087-2237-237-4 (voiture de deuxième classe + poste de pilotage)
5087-3237-015-4
099-6 (voitures de 1ère/2ème classes)
5087-8237-022-7 (voiture 2ème classe + fourgon)

S.N.C.B. : LES HLE SERIE 29

Les 20 locomotives type 101 avaient été construites par BAUME ET MARPENT en 1949 pour la traction des trains sur la ligne à électrifier Bruxelles - Charleroi ainsi que sur la ligne Bruxelles - Anvers électrifiée depuis 1935 mais où ne circulaient précédemment que des automotrices, la traction des rames importantes étant toujours assurée par des locomotives à vapeur.

Par la suite, toutes les HLE type 101 furent mutées à Ronet.

Plusieurs machines ont été déclassées à partir de 1970. En avril 1976, toutes les machines type 101 (devenues série 29 en 1970) furent retirées du service et mise en parc à Ronet. En 1978, on les vit réapparaître en tête de quelques trains de marchandises. A l'heure actuelle, certains exemplaires assurent un service intensif à Monceau sur Sambre.

De 1973 à 1977, 10 locomotives de cette série ont été modernisées par les Ateliers Centraux de Malines (doubles phares, modernisation du poste de conduite, nouvelle livrée, etc...) il s'agit des 2903 2904 2905 2906 2907 2908 2909 2910 2913 et 2920.



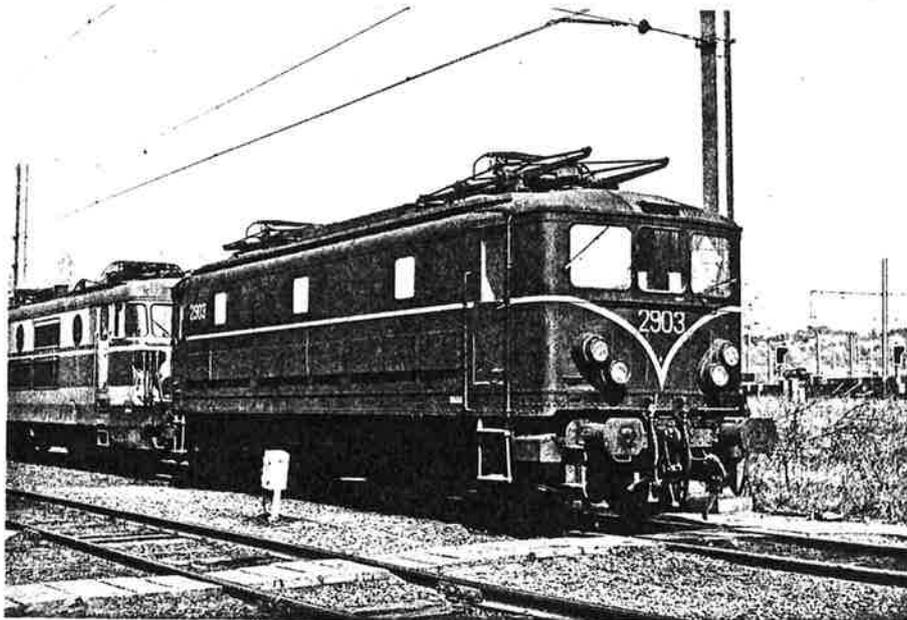
Charleroi Sud - MARS 1974 : HLE 2920 (avant modernisation) en tête d'un omnibus NAMUR - CHARLEROI.

Liste des HLE type 101 avec leurs affectations actuelles :

- 101.001 réformée en août 1970
- 101.002 réformée en août 1970
- 101.003 devenue 2903 - Modernisée - en service à Monceau S/Sambre
- 101.004 devenue 2904 - Modernisée - en service à Monceau S/Sambre
- 101.005 devenue 2905 - Modernisée - en service à Monceau S/Sambre
- 101.006 devenue 2906 - Modernisée - en service à Monceau S/Sambre
- 101.007 devenue 2907 - Modernisée - garée hors service à Ronet
- 101.008 devenue 2908 - Modernisée - en service à Monceau S/Sambre
- 101.009 devenue 2909 - Modernisée - en service à Kinkempois, puis mutée quelques mois à Monceau S/Sambre
- 101.010 devenue 2910 - Modernisée - en service à Monceau S/Sambre
- 101.011 devenue 2911 - Non modernisée - conservée pour le musée n'est plus en service
- 101.012 devenue 2912 - Non modernisée - en service à Ostende pour la manœuvre des rames ; seule loco non modernisée encore en service.
- 101.013 devenue 2913 - Modernisée - cannibalisée à Ronet

101.014 Réformée en août 1970
 101.015 devenue 2915 - Non modernisée - Réformée en septembre 1972
 101.016 devenue 2916 - Non modernisée - Réformée en janvier 1974
 101.017 devenue 2917 - Non modernisée - Réformée en juin 1973
 101.018 Réformée en août 1970
 101.019 Réformée en août 1970
 101.020 devenue 2920 - Modernisée - en service à Schaerbeek
 (transport de pièces de Schaerbeek à
 Mechelen)

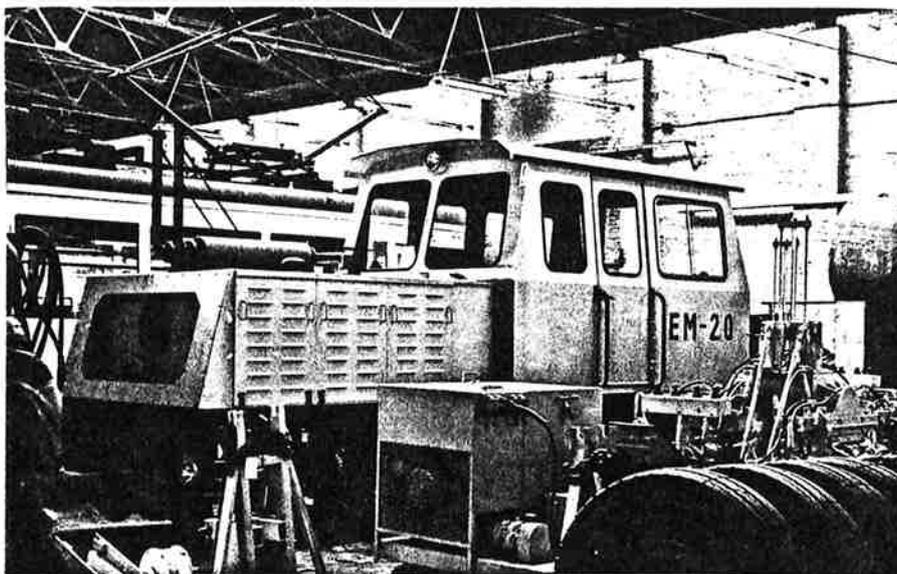
Toutes les HLE série 29 sont entretenues par l'atelier de Ronet.



Monceau sur Sambre - le 12 avril 1980 : HLE 2903 modernisée.

S.N.C.V. HAINAUT

Depuis début avril 1980, le groupe du Hainaut dispose d'une nouvelle draineuse diesel destinée à la vérification de l'état de la voie. Ce véhicule, attribué au dépôt d'Anderlues a été construit en Autriche. La S.N.C.V. lui a attribué le N° 9594. Sa livrée est jaune.



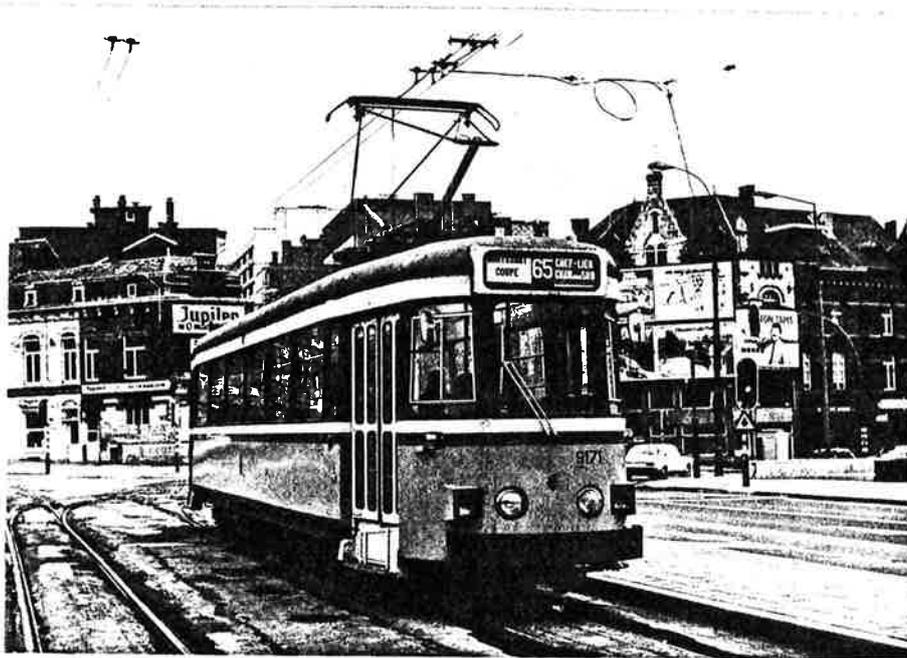
Anderlues, le 12.04.80 : draineuse diesel non encore immatriculée

S.N.C.V. HAINAUT

A l'heure actuelle, le réseau hennuyer possède six motrices à bogies du type SJ. Ces véhicules de couleurs orange et bleu proviennent de la reconstruction par les ateliers de Jumet de motrices S classiques.

En voici la liste:

SJ 9170	(ex 9125)	sortie d'atelier le	15.11.79
SJ 9171	(ex 9065)	sortie d'atelier le	15.02.80
SJ 9172	(ex 9076)	sortie d'atelier le	28.02.80
SJ 9173	(ex 9122)	sortie d'atelier le	17.12.79
SJ 9174	(ex 9107)	sortie d'atelier le	18.04.80
SJ 9175	(ex 9106)	sortie d'atelier le	20.06.80



Charleroi Viaduc, le 29.03.80 : motrice SJ 9171

B I B L I O G R A P H I E

" QUAND LES RAILS LUISAIENT DE PEUR " par Joseph Delmelle

Récit de la résistance sur le réseau belge durant la guerre 1940 - 44.

Prix : 175 frs à virer uniquement au CCP 000-0088794-39 des Editions DRICOT place de la Résistance 12, 4020 Liège.

SNCS AR 85213

1939

(820.03 MAI 1945)

