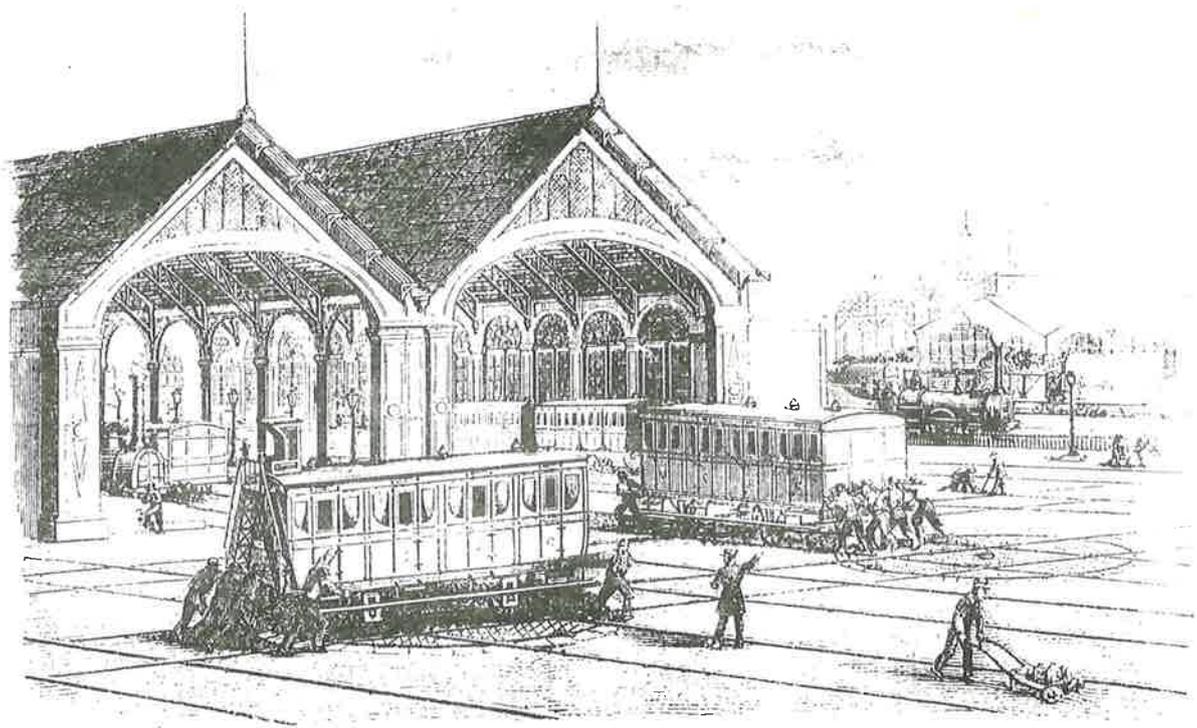


# FERRO FLASH



EDITEUR RESPONSABLE : DEBLIQUIT RICHARD  
28, Rue St Donat - 7070 - Houdeng Goegnies.



Plaque tournante. — Dessin de feu Gagniel.

N° 137

NOVEMBRE - DECEMBRE 1988

## CLUB FERROVIAIRE DU CENTRE

MENSUEL

DOCUMENTATION  
MODELISME

INFORMATIONS FERROVIAIRES

Secrétariat BRUXELLES

Michel BROIGNIEZ  
Allée des Jonquilles 18  
5865 Walhain-Saint-Paul  
Tél: (010) 65.87.48

Secrétariat CENTRE

Henri HAUBE  
Rue Docteur Grégoire 51  
7100 La Louvière

Comptes bancaires:

BRUXELLES: 068-2027267-91

CENTRE: 271-0061822-65

Les demandes de renseignements et d'anciens FERRO-FLASH sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.

Les changements d'adresse sont à faire parvenir UNIQUEMENT au secrétariat de BRUXELLES.

Prière de joindre pour toute correspondance une enveloppe timbrée et auto-adressée.

Montants des cotisations

Membre avec service FERRO-FLASH:	BEF 600,-
Membre vivant sous le même toit qu'un membre avec service FERRO-FLASH:	BEF 300,-
Membre bienfaiteur:	BEF 800,- et plus...

N'oubliez pas de mentionner vos nom et adresse complète ainsi que votre numéro de membre.

FERRO-FLASH - FERRO-FLASH

Les articles et photos pour parution dans Ferro-Flash sont à faire parvenir à votre secrétariat respectif.

Les articles publiés dans Ferro-Flash n'engagent que la responsabilité de leur(s) auteur(s).

Les firmes et commerçants cités dans les articles, ne le sont qu'à titre d'information.

ECHANGE DE REVUES INTER-CLUBS

Les revues sont à faire parvenir à Pierre HAUTEFIN

Chaussée de Mons 125  
7160 Haine-Saint-Pierre.

C.F.C. réunions C.F.C.

SAMEDI 17 DECEMBRE 1988 à 14h30

Au local C.F.C. place A. Caffet à HAINE ST PAUL (fond

AU PROGRAMME:LES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES BELGES

Pour marquer la sortie du livre de M. DELIE et J-P. SCHENKEL, nous vous invitons à apporter vos modèles électriques belges et à les faire rouler ou les présenter sous vitrine fermée selon votre choix.  
Apportez également vos dias et photos.

MODELISME

L'utilisation de l'aérographe.  
Apportez nous vos conseils et remarques.

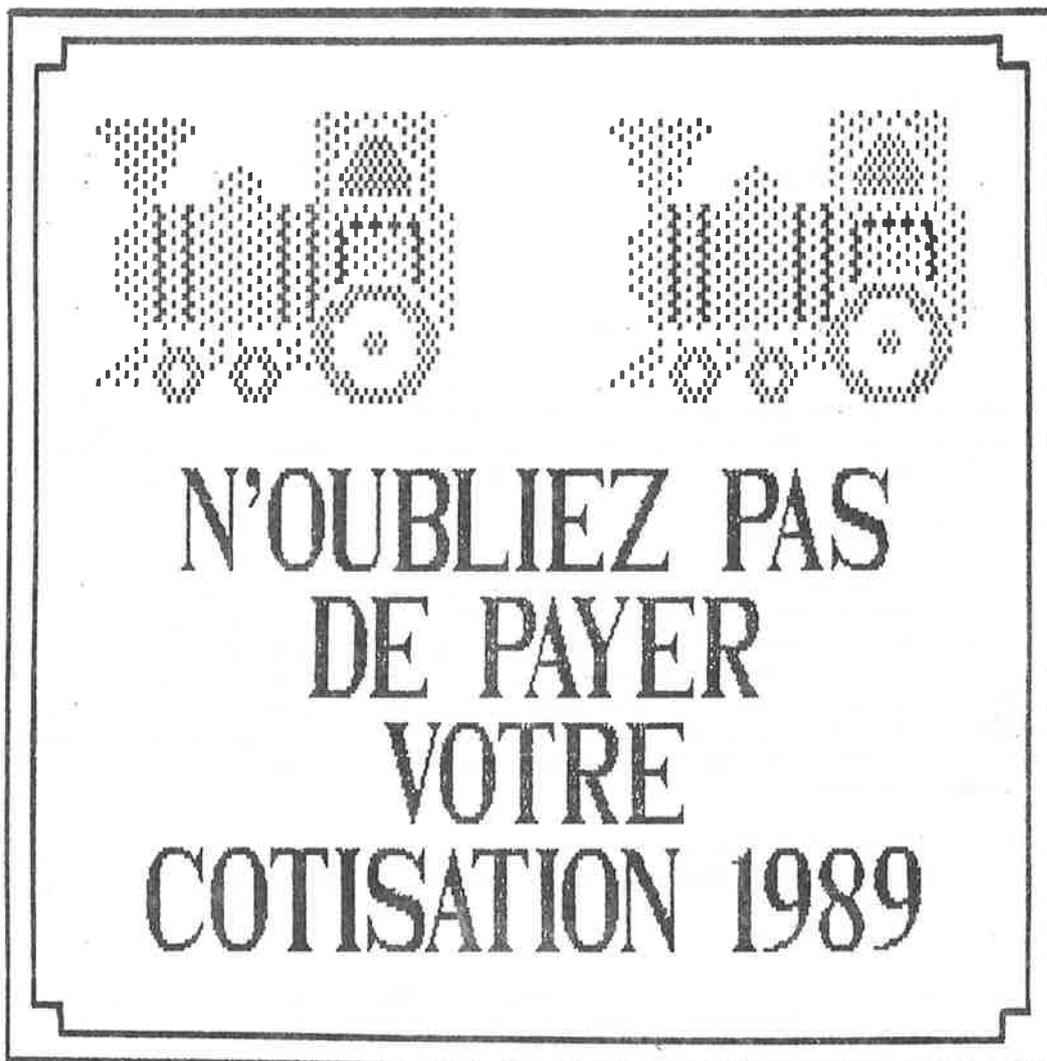
BIBLIOTHEQUE: ouverte: c'est le moment de ramener vos emprunts en retard.

LIBRAIRIE: en principe, distribution des livres locomotives électriques belges aux réservataires.

"TAXI": de LL Centre ou de LL-Sud. Cf 136 prévenir par carte postale ou coup de fil de votre arrivée.

COTISATION 1989: vous pourrez la régler sur place et obtenir de suite votre carte de membre 1989.

JOYEUX NOEL



Membre ordinaire avec Ferro-Flash : BEF 600,-

Membre vivant sous le même toit qu'un membre : BEF 300,-  
ordinaire avec F.F.

Membre bienfaiteur : à partir de ~~BEF~~ 800,-

A verser

A verser au compte n° 271-0061822-65 du Club Ferroviaire du Centre  
section HOUDENG

OU au compte n° 068-2027267-91 du Club Ferroviaire du Centre  
section BRUXELLES

**ATTENTION** : pour les cotisations renouvelées après le 1er février 89,  
nous vous demandons de bien vouloir rajouter BEF 150,-  
pour les frais administratifs occasionnés.

Merci de votre compréhension.



## L'OUVRAGE SAINT PIERRE

### I. Préambule :

Les pérégrinations dans le bois de Mariemont peuvent être source de (bonnes) surprises variées.

C'est ainsi que l'ouvrage Saint-Pierre est une réalisation exemplaire du savoir-faire du début du XXe siècle.

Connaissez-vous cet ouvrage ?

Je vous invite à venir sur place explorer le site et l'ensemble de l'ouvrage qui forme plusieurs passages à des niveaux divers.

Les recherches de document sur le sujet sont rares ; c'est pourquoi il faut se rendre sur place pour s'imprégner de l'environnement et surtout prendre des mesures en long, en large et en travers ! toutefois, une carte, type militaire, permet de situer le site dans son ensemble.

### II. Note historique

Il était indispensable de construire un ouvrage permettant de franchir à différents niveaux : le chemin de fer du Centre vers Marchienne ; le chemin de Morlanwelz à la Hestre ; la ligne vicinale de Morlanwelz à Lalouvière (futur 30-31) ; au-dessus, la voie de trainage reliant la fosse St Arthur au triage Ste Henriette grâce à un tunnel d'une longueur de 100 m environ ; la ligne vicinale de Mariemont à Chapelle (futur 88-82), qui sera inaugurée en 1903, ainsi que le raccordement des Ateliers de Baume et Marpent.

C'est l'ingénieur Dessent qui eut l'idée de rassembler et de faire coïncider sur plusieurs niveaux les traversées de ces différents lignes.

### III. Description de l'ouvrage :

Au niveau le plus bas existe un drainage réalisé lors de la construction ; il permet l'écoulement des eaux du ruisseau de l'Olive ; l'aval de cette construction est visible à gauche de l'ouvrage St Pierre en sortie du tunnel côté Morlanwelz.

Au niveau 0.00, la ligne vicinale de Morlanwelz à Lalouvière, tunnel d'une longueur de 39 m ; cette construction est réalisée en briques et en pierres apparentes.

Au niveau +6.60 environ, la plate-forme du trainage des wagonnets, dont un tunnel en briques également permet de relier la fosse St Arthur au triage Ste Henriette, précédemment décrit ; il est à signaler que les rails ont été déposés.

En partie supérieure, la plate-forme des voies S.N.C.B-S.N.C.V (ligne du Centre vers Marchienne et ligne vicinale 80-82).

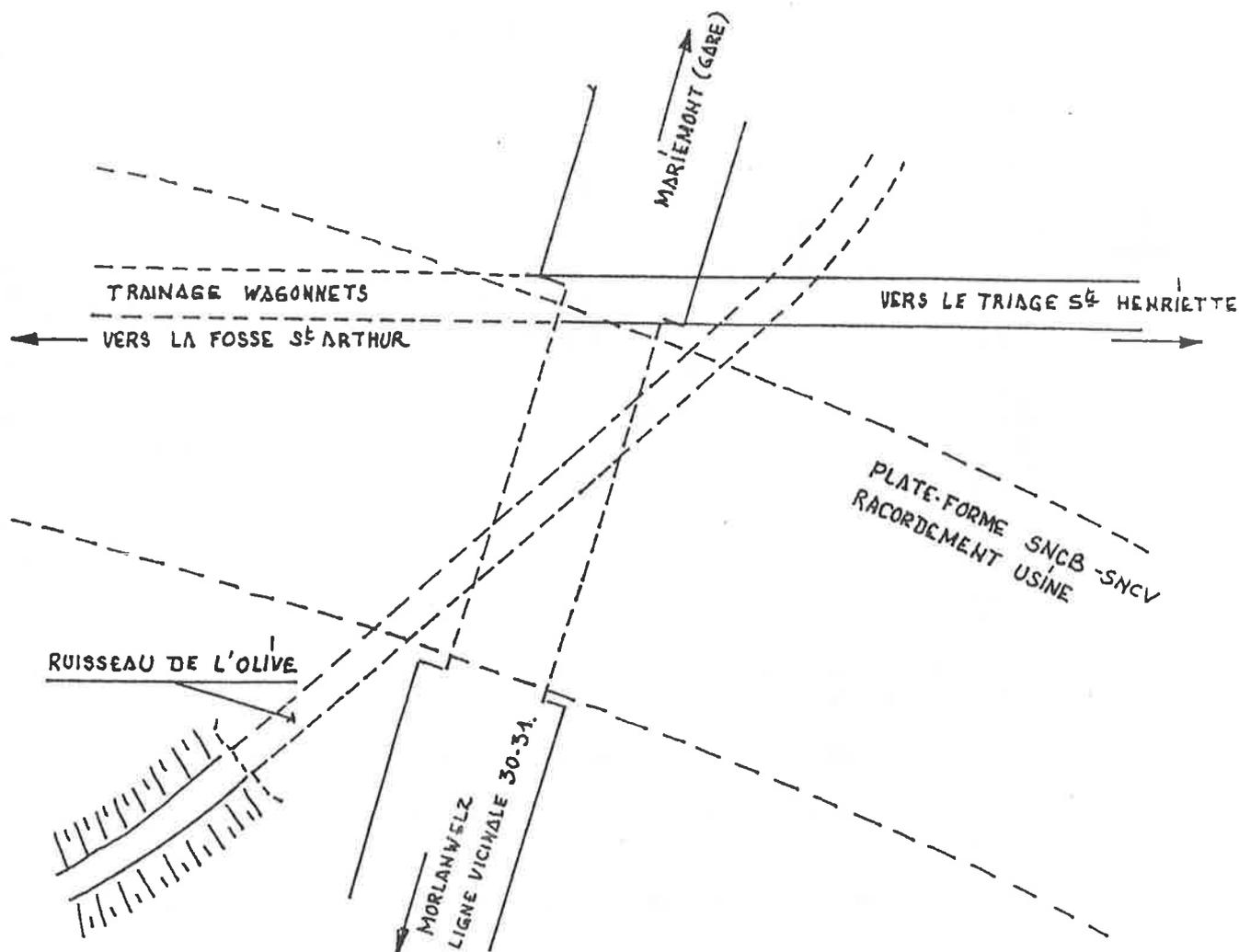
Enfin, le raccordement vers l'usine Baume et Marpent est également déferé.

## **Manifestation**

### DERNIER TRAM A MORLANWELZ ?!

Avec le G.T.F. excursion sur le réseau vicinal hennuyer...ou du moins sur ses lambeaux. Samedi 10 décembre 1988: départ 9h45 LA LOUVIERE gazomètre en S.J. pour JUMET. Transfert en bus vers TRAZEGNIES. TRAZEGNIES-MORLANWELZ en autorail vicinal. Fin du voyage à MORLANWELZ LYCEE à 17h.

Vu les délais d'impression et les places disponibles en nombre limité, nous ne pouvons que vous conseiller, si ce voyage vous intéresse, de contacter Monsieur Jean LATERRE 68, rue de Marchienne à 6110 MONTIGNY-LE-TILLEUL en joignant une enveloppe timbrée auto-adressée. N'oubliez pas de faire part de votre qualité de membre C.F.C.



#### IV. Notes historiques relatives au trainage des wagonnets :

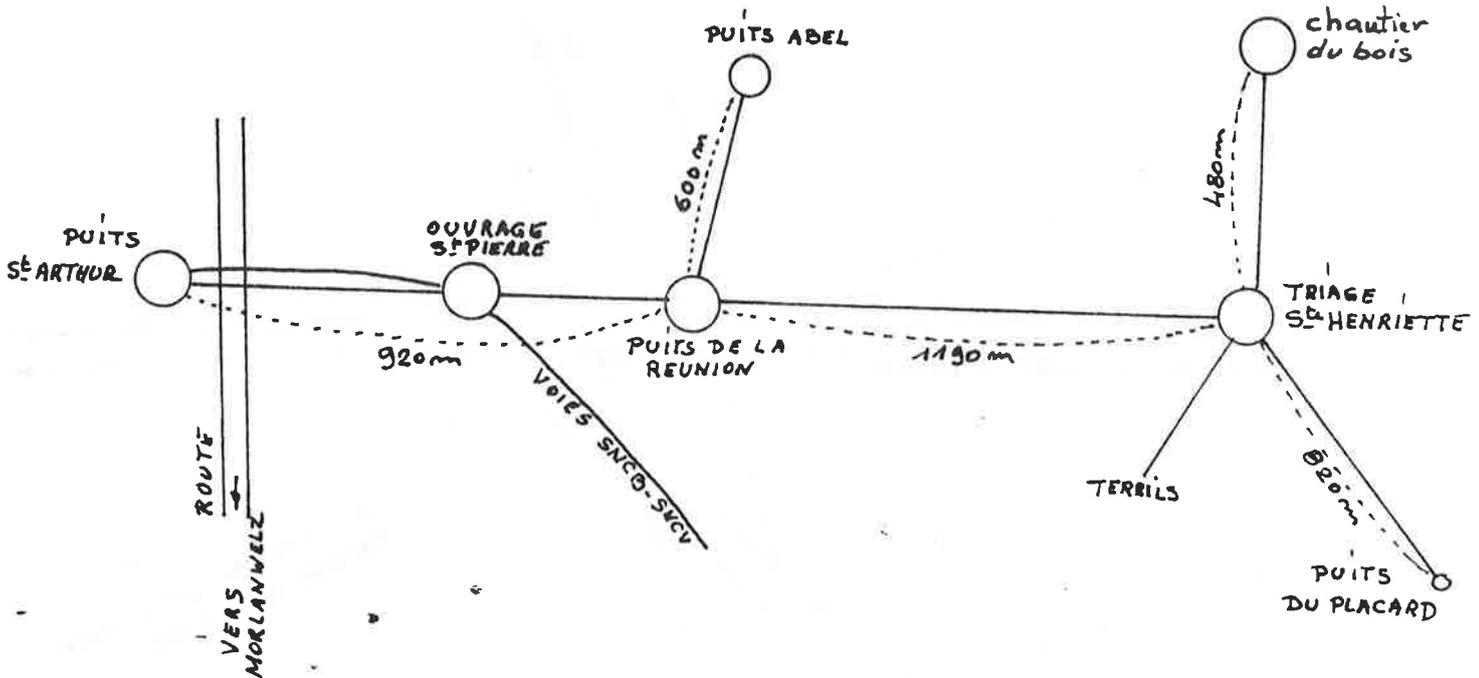
Au milieu de 19<sup>e</sup> siècle, des anglais eurent l'idée astucieuse de faire circuler d'une manière pratiquement automatique des wagonnets reliant plusieurs points différents grâce à des chaînes les reliant les uns aux autres et manoeuvrés par groupes automoteurs. Un réseau de quelques 120 Km avait été d'ailleurs réalisé dans le Lancashire.

Celui de Mariemont, plus modeste, de 8 km de longueur de développement était le suivant :

. Réseau réalisé en double voies de 60 cm chacune, les wagonnets de charbon ou de stériles étaient entraînés grâce aux chaînes les reliant entre eux. Il s'étendait entre la fosse St Arthur et le triage central Ste Henriette. (Pour plus de détails, voir "Chemin de Fer Tome II de Dagent et Vanbellingen, du Cercle d'Histoire et de Folklore-Lalouvière). Une partie de ce circuit passe en souterrain dont celle qui nous intéresse, soit une longueur d'environ 110 m ; ce souterrain a du être renforcé à plusieurs reprises du fait de son exécution dans des remblais frais. Une plaque en pierre datée de 1872 indique l'année de construction coté St Arthur.

Un autre passage souterrain franchissait ensuite la chaussée vers Morlanwelz permettant un accès aisé à la fosse.

Plan schématique du réseau de trainage de Mariemont :



Par ailleurs, l'accès au triage Ste Henriette nécessitait également le passage en souterrain :

1. du chemin de l'Olive près de l'ancien puits de la Réunion.
2. de la route vers Carnières près de la Chapelle Ste Barbe à Morlanwelz.

Ces ouvrages ont été détruits ou ne sont plus visibles.

Une étude particulière pourra être traitée sur ce sujet ultérieurement.

## SAINT PIERRE EN HO

ou du moins son ouvrage. Ce point singulier à 6 niveaux ( l'ami Pierre RASSON a déniché un sixième niveau sous cet ouvrage: un record! ): eau - tram - trainage - tram - train - train BM mérite un diorama: l'ami Pol Cléricy a déjà entamé la superstructure en bois, "il n'y a plus" qu'à le décorer pour le 15.4.89: les bénévoles sont attendus les vendredis soir.

## REUNION MODULE

La prochaine réunion module "Cnetre" est prévue le dimanche 11 décembre à 10 heures au local C.F.C. de la place Caffet.

## L'ELECTRIFICATION DE LA LIGNE

### MONS - JURBISE - ATH - LESSINES - GRAMMONT

#### **A LA SNCB**

C'est le 15 juin qu'a eu lieu l'inauguration de la ligne électrifiée (Mons)-Jurbise-Ath-Grammont. La cause : l'installation dans ses nouvelles fonctions du nouveau Ministre des Communications, Monsieur Dehaene, d'un gouvernement formé au début de mai. Le ministre devait, en tous cas, présider la cérémonie.

Cette inauguration avait mobilisé deux trains spéciaux : l'un formé à Mons, l'autre à Grammont devaient amener leurs invités en gare de Ath où les accueillait la fanfare des cheminots de Charleroi et le Bourgmestre-Sénateur de Ath Monsieur Spitaels, Ministre d'Etat.

Parmi les personnalités, des parlementaires, des bourgmestres, des édiles communaux de la région notamment Monsieur Dubois, Bourgmestre de Mons et Ministre d'Etat, Monsieur Schouppe, Directeur Général de la SNCB, Monsieur Cornet, Directeur Général Adjoint et des fonctionnaires de la SNCB, de la SNCV, des industriels locaux etc... .

Au cours de la réception à l'Hôtel de Ville de Ath, après un discours revendicatif de son Bourgmestre, le Ministre Monsieur Dehaene promit la rénovation du BV plus que centenaire, la sonorisation et la modernisation des quais d'une gare qui accueille journallement 7.000 navetteurs, originaires non seulement de la ville, de sa banlieue desservie par plusieurs lignes de la SNCB qui dispose d'une gare de bus et d'un régulateur "B" chargé de la surveillance de l'échange des correspondances.

Le Ministre a également promis de reprendre les pourparlers avec son collègue français pour l'électrification de la ligne Tournai-Lille, prolongement naturel de la transversale wallonne Namur-Charleroi-Mons dans l'optique du futur TGV.

#### A L'ORIGINE

La partie de la ligne qui court de Jurbise à Grammont est, en fait, la jonction de deux lignes anciennes, construites entre 1845 et 1855 par deux compagnies concessionnaires.

#### La Société de Tournai à Jurbise.

Le 2 juillet 1845 marqua la constitution d'une société anonyme chargée de construire un chemin de fer reliant Tournai à Jurbise en passant par ATH et petit ajout qui arrangeait bien l'ETAT, la prolongation jusque Hasselt de la ligne qui, depuis octobre 1839 reliait Landen à Saint-Trond.

La société, constituée au capital de 12 millions put réaliser tous les travaux (48 km en Hainaut et 18 en Limbourg) dans un délai très court puisque la dernière inauguration de ligne eut lieu à Hasselt moins de 36 mois après la passation de l'acte constitutif.

Entre Tournai et Maffle, dernière section hennuyère, mise en service le 30 octobre 1847, la société rencontra de réelles difficultés pour la traversée d'Ath qui était, à l'époque, une place forte, elle dut entreprendre des travaux considérables exigés par l'autorité militaire. Ces infrastructures furent démolies lorsque l'on supprima les fortifications de la ville et de nouvelles constructions plus simples que les premières furent réalisées.

### Dendre et Waes : 13 ans pour un réseau

Pour établir des voies de communications entre le Hainaut, producteur de matières premières et les Flandres, agricoles et manufacturières, on imagina en 1842 d'établir un canal de Jemappes à Alost. Un concessionnaire provisoire, incapable de remplir ses obligations en appela à une compagnie qui construirait à la fois un canal et un chemin de fer latéral avec embranchement vers Gand. Mais ce projet n'aboutit pas davantage.

Une société nouvelle, constituée de Messieurs Demot et Denderbien obtint de la précédente la cession de tous ses droits au chemin de fer et reçut du gouvernement concession pour construire "le chemin de fer dit de Dendre et Waes", dirigé d'Ath à Lokeren par Lessines, Grammont, Minove, Denderleeuw, Alost, Termonde et Zele. A cela, elle devait ajouter des sections de Bruxelles à Denderleeuw et d'Alost à Wetteren.

La section de Grammont à Ath fut inaugurée le 1er décembre 1855.

Comme le reste du réseau de 108 km, elle coûta aux constructeurs une moyenne de 203.704 francs(or)/km.

### 1988; 34 kilomètres sous tension

Vers la fin du 19ème siècle, l'Etat entreprit de racheter les concessions pour intégrer toutes les lignes existantes dans son réseau.

Il reprit en 1876, la ligne de Dendre et Waes. La ligne de Tournai à Jurbise fut à son tour rachetée en 1922. En 1988, l'électrification de la partie Grammont-Jurbise fait suite à celle de la ligne Bruxelles-Tournai, électrifiée en 1985 et qui la croise à Ath.

A Grammont passe aussi la ligne en direction d'Enghien dont le trafic en traction électrique (depuis 1985 également) participe à la liaison inter-région Anvers-Bruxelles-Enghien-Grammont  
-Tournai.

A Jurbise, son autre extrémité, la ligne se greffe sur la ligne Bruxelles-Mons-Quévy-Paris électrifiée en 1962-63.

### Les travaux

L'électrification de la ligne Grammont-Jurbise a entraîné un certain nombre de travaux de superstructure et de signalisation :

- construction d'une sous-station d'alimentation à Jurbise.
- établissement d'une cabine "tout relais" à Lessines; elle remplace trois cabines de signalisation mécaniques centenaires. (1 Saxby + 2 Siemens)
- adaptation de la signalisation sur la ligne actuellement équipée entièrement de la signalisation de contre-sens.
- automatisation du PN 109 à Lessines en cours.

La sous-station construite à Ath lors de l'électrification de la ligne Bruxelles-Tournai est également utilisée pour l'alimentation de la ligne nouvelle.

Des travaux de voie ont également été réalisés :

- rectifications locales de tracés pour permettre la circulation des trains à 120 kmh. Toutefois un renouvellement de traverses doit encore avoir lieu entre Ath et Lessines pour que cette vitesse soit admise (en attendant : 90 kmh).

- aménagements en gare (pose de voies supplémentaires ou appareils de voie.
- adaptations des bifurcations à Jurbise où une voie de garage supplémentaire a été mise en service pour permettre le garage des trains de et vers Ath venant du Nord sans interférence avec la gare.
- suppression de quatre passages à niveau à Deux-Acren et Isières.
- à Deux-Acren, remplacement d'un pont et construction de deux couloirs sous-voies suite à la suppression de deux passages à niveau.

La valeur totale des travaux est proche de 1.250 millions. La SNCB en a réalisé la majeure partie en régie et l'autre part confiée à des entrepreneurs privés.

### Les caténaires

Toutes les voies principales et autres de Ath et Lessines ont été équipées de "ficelles"(1) pour faire face aux variations de trafic.

À Brugelette, une voie de garage et la tête du faisceau ont aussi été électrifiées pour les besoins d'une importante sucrerie locale.

Le poste de surveillance des caténaires de Mons, appelé "répartiteur ES", règle la fourniture de courant traction 3 KV sur toutes les lignes et gare de l'ancien groupe de Mons-partie du district sud-ouest. Toutes les lignes de cette zone sont à présent électrifiées à l'exception de deux tronçons : Saint-Ghislain-Quiévrain (vers Blanc-Misseron-Valenciennes) 10 km et Tournai-Blandain-Baisieux-Lille 8km.

Un TCO impressionnant est en service mais les emplacements nécessaires ont été prévus pour y inscrire les deux derniers tronçons frontaliers précités. L'agent répartiteur utilise un dispositif de télécommande électronique doublé d'un ordinateur pour assurer la maintenance ou l'interruption du courant de traction sur certains tronçons équipés d'isolateurs et de sectionneurs télécommandés et contrôlés.

### La signalisation

Outre la signalisation de contre-sens sur toutes les lignes aboutissant ou transitant par Ath, la Direction de la SNCB a entamé les préparatifs pour l'installation d'une cabine "nodale" à Ath; elle complèterait le PRS(2) actuel où depuis quelques mois fonctionne un tableau lumineux reprenant par ligne la situation et le bon fonctionnement d'une trentaine de PN automatiques dépendant de Ath.

À court ou à moyen terme, selon l'octroi des crédits, ce PRS reprendra la commande des PRS voisins : Lessines, Leuze, Brugelette, Silla, et peut-être Enghien et Saintes.

Jusqu'à la fin des années 60, la Direction de la SNCB avait accordé la préférence aux postes CCC (commandes centralisées des circulations) notamment à Liège et à Mons.

Depuis cette date, on assiste à l'installation de cabines nodales ultra-modernes : nous avons

### Le trafic

En service "voyageurs", les trains tractés diesel sont désormais remplacés par des automotrices électriques qui assurent des services cadencés omnibus complétés par quelques trains de navetteurs. Le passage à la traction électrique entraîne des gains de temps de 4 minutes entre Ath et Grammont et 3 minutes entre Ath et Jurbise.

Le passage des trains de marchandises sur cette ligne en traction électrique amène un trafic quotidien (surtout en dehors des heures de pointes et aux trois quart de nuit) d'une vingtaine de trains chargés vers Jurbise, principalement des transports de minerais et autres matières premières assurés pour les Usines Boël à La Louvière en provenance de

Zeebrugge et de Gand et en sens inverse des rames qui vont recharger dans les ports. S'ajoutent dans les deux sens, les trains inter-triages entre Merelbeke d'une part; Monceau et Ronet de l'autre dans le cadre du plan TOP d'acheminement des wagons isolés. Ajoutons y les trafics locaux avec les trains de sucre de Brugelette vers Anvers-Nord à raison de 130 à 150 trains complets annuellement en wagon CITA-chargés de 1000 T net et les trains journaliers d'autos de France à Ghislenghien avec relais à Ath.

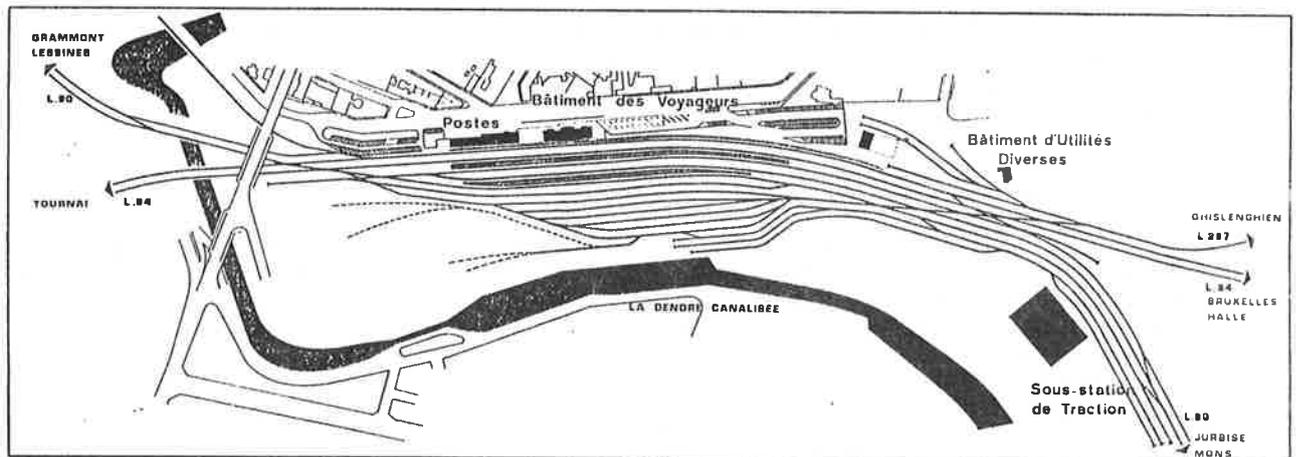
De Lessines partent des trains de pierrailles et de traverses en béton à raison de 150 wagons-jours vers Roosendaal notamment.

Le passage à la traction électrique et le profil favorable de la ligne procurent à ces trafics un gain de temps important et une augmentation de la charge totale admise (de 1700 à 1800 tonnes).

Profitant de cette situation avantageuse, la SNCB a décidé la mise hors service de la ligne Enghien-Braine-le-Comte dont le profil n'autorisait que des charges d'un millier de tonnes. Le trafic voyageurs très faible sur ce tronçon avait été supprimé le 29 mai dernier. Cette ligne devrait, normalement, être défermée.

G.F.

- (1) ficelles = caténaires  
(2) PRS = cabine tout relais



Ath après achèvement des travaux

EXTRAIT DE "LE RAIA"

*Ci après, les horaires des lignes passant par Ath. Extrait de l'indicateur N°2-1957 HIVER 29.9.57 → 31.5.58. Comparez avec aujourd'hui.*

## MANIFESTATIONS

L'asbl CHEMIN DE FER TOURISTIQUE BORAIN organise le dimanche 4 décembre 1988 un voyage touristique en autorail entre SAINT-GHISLAIN et FRAMERIES CRACHET PICRY.

avec visite du Musée de la Mine à WASMES et exposition de modélisme

Départ de St GHISLAIN: 10.05 12.05 et 14.05

Retour de WASMES: 11.30 13.30 15.30 et 17.30

P.A.F.: 200 frs adulte 175 -12 ans.

Renseignements et réservation (obligatoire) aux guichets de la gare de St GHISLAIN.

81 Ath (Aat) - Belœil - Blaton 81

Table with columns for stations (Ath, Belœil, Blaton) and times for various routes. Includes sub-sections for Mons 78 and Mons 79.

TA 7901 Ne circule pas les 4-12, 5-12 et 18-2. TA 7903 Circule également les 4-12, 5-12 et 18-2. TA 7911 Behalve zaterdag de schooldagen, neemt op werkdagen geen reizigers op te Ladeuze, Ormeignies en Irchonwelz.

83 en 85 Voir au bas de la ligne - Zie onderaan de lijn 89

90a Geraardsbergen - Aat - Bergen (Grammont - Ath - Mons) 90a

Table with columns for stations (Aat, Bergen, Grammont, Ath, Mons) and times for routes 8106, 8108, 8104, 8122, 8110, 8116, 8114, 8120, 8120, 8306, 8302, 8310, 8310.

90a Mons - Ath - Grammont (Bergen - Aat - Geraardsbergen) 90a

Table with columns for stations (Mons, Ath, Grammont, Bergen, Aat, Geraardsbergen) and times for routes 8123, 8307, 7611, 8113, 8115, 8169, 8311, 8133, 8119, 8125, 8127, 8125, 8317.

90a Mons - Ath - Grammont (Bergen - Aat - Geraardsbergen) 90a

Table with columns for stations (Mons, Ath, Grammont, Bergen, Aat, Geraardsbergen) and times for routes 8163, 8159, 8171, 8189, 8171, 8189, 7100, 8199, 8185, 8185, 8199, 8191, 8149, 8197.



Pale Ale Scotch Ale Barley Wine Christmas

TA 8178 Rijdt enkel Zaterdag en op Zon- en feestdagen. TA 8178 Ne circule que les samedi, dimanche et jours fériés.



94 Bruxelles-Brussel - Tournai (Doornik) 94

Table with columns for station names (e.g., Schaerbeek, Halle, Beert-Bellingen) and various numerical values representing train schedules and fares.

Table with columns for station names and numerical values, including a central section titled 'SPARTA Spéciale ARTOIS'.

Table with columns for station names and numerical values, continuing the schedule information.

Table with columns for station names (e.g., Schaerbeek, Halle, Beert-Bellingen) and numerical values, including a section for 'Lille 94a'.

Table with columns for station names and numerical values, including a section for 'Lille 94a'.

Table with columns for station names and numerical values, including a section for 'Lille 94a'.

John Smith's Scotch Ale - Barley Wine Pale Ale - Christmas

1735 Ne prend pas les voyageurs pour Hal. M 1737 Interdit aux abonnés à la semaine entre Bruxelles (M.) et Enghien. M 1739 Les jours ouvrables, ne prend pas les abonnés à la sem. au départ de Bruxelles (M.); ne prend pas, le samedi, au départ de Bruxelles (M.) les voyageurs pour Enghien (local). a : Arrêt les dimanches et jours fériés seulement.

1735 Neemt geen reizigers op voor Halle. M 1737 Verboden aan weekabonnenten van Brus. (Z.) en Edingen. M 1739 Neemt, op werkdagen, geen weekabonnenten op bij vertrek naar Brussel (Zuid); Zaterdag bij vertrek naar Brussel (Zuid) geen reizigers op voor Enghien (local). a : Stopt enkel op feestdagen.

JOHN SMITH'S PALE ALE SCOTCH ALE BARLEY WINE CHRISTMAS

1741/2740 Visite douanière assurée en cours de route. 1745 Ne prend pas à Bruxelles (M.) les voyageurs pour Grammont et au-delà. M 8073 Ne prend pas les voyageurs pour Hal. a : Arrêt les jours ouvrables seulement. 1746/2740 Tolnazicht onderweg uitgevoerd. 1745 Neemt te Brussel (Zuid) geen reizigers op voor Gerardsbergen en verder. M 8073 Neemt geen reizigers op voor Halle. a : Stopt enkel op werkdagen.

94		Bruxelles-Brussel - Tournai (Doornik)												94		
Schaerbeek 2	2741	1747	8081	2748	1725	8091	M 8091	M 8091	8093	1749						
Nd.	19.03				20.53											
Centr.	19.13				21.02											
Midi-Zuid	19.17				21.06											
N. 93	19.25	20.15			21.15	21.12	21.29	22.09	22.09	22.09	23.23					
Halle 2	19.51	20.26			21.26	21.36	21.49	22.29	22.32	23.37						
Beert-Bellingen	19.52	20.27			21.27	21.37	21.50	22.31	22.33	23.38						
Saintes	20.01				21.46	21.55	22.36	22.40								
Biershes	20.06				21.51	21.58	22.39	22.44								
Petit-Enghien	20.10				21.55	22.01	22.42	22.48								
Enghien	20.16				22.01	22.05	22.46	22.53								
Marca	20.21	20.39			21.40	22.06	22.08	22.49	22.58	23.50						
Basilly	20.48	20.57			21.40	22.06	22.08	22.49	22.58	23.50						
Silly	21.00	21.00			21.40	22.06	22.08	22.49	22.58	23.50						
Hellebecq	21.03				21.40	22.06	22.08	22.49	22.58	23.50						
Ghislenghien	21.07				21.40	22.06	22.08	22.49	22.58	23.50						
Meslin-l'Evêque	21.10				21.40	22.06	22.08	22.49	22.58	23.50						
Isières	21.14				21.40	22.06	22.08	22.49	22.58	23.50						
Languesaint	21.14				21.40	22.06	22.08	22.49	22.58	23.50						
Ath 2	21.02				22.02					0.12						
Villers-Notre-Dame					22.02					0.12						
Lignes					22.02					0.12						
Chapelle-à-Wattines	21.11				22.12					0.21						
Leuze	21.12				22.13					0.22						
Pipaix	21.12				22.13					0.22						
Barry-Maude					22.13					0.22						
Havinnes					22.13					0.22						
Havinnes (Village)					22.13					0.22						
Tournai	21.25				22.28					0.35						
Lille 94					23.15											

100		St-Ghislain-Hornu - Ath (Aat)												100		
St-Ghislain-Hornu 2	7601	7609	7611	7613	7607	TA 7615	TA 7617	7619	7625	7623	7627	7621	7621	7621		
Terre	5.33	5.33	6.14	7.22	10.35	12.57	13.57	14.53	15.01	16.40	16.40	15.01	16.40	16.40		
Villerot	5.42	5.42	6.23	7.31	10.43	13.04	14.03	15.00	15.10	16.47	16.47	15.10	16.47	16.47		
Sirault	5.47	5.48	6.29	7.35	10.49	13.10	14.08	15.05	15.16	16.53	16.53	15.16	16.53	16.53		
Neufmaison	5.53	5.55	6.36	7.45	10.57	13.16	14.14	15.11	15.23	16.59	17.00	15.23	16.59	17.00		
Vaudignies-Neufmaison	6.03	6.06	6.47	7.54	11.07	13.38	14.24	15.21	15.34	17.10	17.12	15.34	17.10	17.12		
Chièvres	6.12	6.18	6.58	8.04	11.19	13.51	14.34	15.31	15.46	17.22	17.24	15.46	17.22	17.24		
Maffle	6.18	6.25	7.05	8.13	11.26	13.58	14.40	15.37	15.53	17.29	17.33	15.53	17.29	17.33		
Ath 2	6.22	6.29	7.09	8.13	11.30	14.02	14.44	15.41	15.57	17.33	17.37	15.57	17.33	17.37		
Bruxelles (Midi) 94 A	7.09	7.42	8.43	9.51	11.38	15.36	15.56	17.07	17.07	18.53	18.53	17.07	18.53	18.53		
St-Ghislain-Hornu 2	7631	7631	7635	7637	7637	TA 7632	TA 7632	7632	7624	7636	7634	7634	7638	7638		
Terre	17.56	17.56	20.56	22.24	22.41	17.38	17.41	20.37	21.42	22.24						
Villerot	18.02	18.02	21.02	22.34	22.49	18.02	18.02	21.02	22.34	22.49						
Sirault	18.06	18.06	21.06	22.40	22.55	18.06	18.06	21.06	22.40	22.55						
Neufmaison	18.13	18.13	21.14	22.46	23.02	18.13	18.13	21.14	22.46	23.02						
Vaudignies-Neufmaison	18.19	18.20	21.20	22.53	23.09	18.19	18.20	21.20	22.53	23.09						
Neufmaison	18.22	18.24	21.23	22.57	23.13	18.22	18.24	21.23	22.57	23.13						
Villerot	18.25	18.28	21.25	23.01	23.17	18.25	18.28	21.25	23.01	23.17						
Chièvres	18.32	18.36	21.31	23.08	23.24	18.32	18.36	21.31	23.08	23.24						
Maffle	18.39	18.43	21.36	23.15	23.31	18.39	18.43	21.36	23.15	23.31						
Ath 2	18.43	18.47	21.40	23.19	23.35	18.43	18.47	21.40	23.19	23.35						
Bruxelles (Midi) 94	19.50	19.50	22.47			19.50	19.50	22.47								

AGENDA 1989

A pointer déjà sur votre agenda 1989 dès sa réception:

Du 4 au 12 février: Carrefour Européen du Modélisme à MAUBEUGE ( n.d.l.r.: une demande de participation est demandée: avis aux candidats )

Dimanche 21 mai: 2eme Bourse d'échange C.F.C. à BOIS DU LUC ( n.d.l.r.: comme en 1987, ce sera une bourse internationale, la première réservation ferme est déjà enregistrée et vient de DOUCHY LES MINES F )

Samedi 14 octobre: congrès FEBELRAIL à BOIS DU LUC

Dimanche 3 décembre: 3eme bourse d'échange C.F.C. à HOUDFENG-GOEGNIES

Vous avez l'œil sur tout le LIMBOURG  
si vous publiez vos annonces dans

# HET BELANG VAN LIMBURG

Tirage : 45.000 exemplaires

Bureaux : Place de la Gare, HASSELT - Tél. : 311.37 (3 l.)

**REPORTAGE**

Une société privée procède actuellement au démontage de la ligne Florennes-Merlemont (L138A), autrefois ligne internationale Florennes-Givet dont le seul tronçon jusque Merlemont Garrières subsistait.

On aurait pu croire que les faisceaux de voies de Florennes-Central seraient épargnés du bulldozer. Il n'en est rien. Pour l'instant, c'est la Curée et même la voie 6 du faisceau voyageur, où passaient les derniers trains de dolomies, va disparaître (Les tire-fonds sont déjà enlevés des traverses). Il ne restera bientôt plus rien de ces gigantesques installations au passé glorieux.

Dès lors, on ne voit guère l'utilité de maintenir les lignes Florennes-Walcourt et Florennes-Ermeton puisqu'elles seront coupées, la première probablement au niveau du pont surplombant la route de Mettet la seconde peu avant l'ancienne remise. (si un membre ou lecteur pouvait apporter quelques précisions à propos de cette situation, il peut toujours adresser ses renseignements au secrétariat du CPC)

Pour mémoire, rappelons que la gare de Florennes-Central fut inaugurée en 1912, concrétisant ainsi le désir de l'Etat d'établir la jonction entre les gares de Florennes-Sud et Florennes-Est et par la même occasion celle de l'axe Tamines-Arhée et de la dorsale Charleroi-Vireux.

Le voyageur débarquant à Florennes-Central trouvait à sa disposition six voies à quai (ceux-ci munis d'un passage souterrain) et pouvait emprunter les lignes suivantes :

Florennes-Châtelineau (1.138), Florennes-Doische (1.138A), Florennes-Dinant via Ermeton/Riert et Florennes-Senzeilles (1.136A) ainsi que les lignes vers Walcourt, l'une par Morialmé (1.135), l'autre par Saint-Lambert (1.136).

Le matériel utilisé par la SNCB sur ces lignes fut les inévitables type 15 et 16 et leur convoi de voitures GCI, de voitures prussiennes, ML et L puis des autorails type 551 et 608. Quelques types 93 et 97 ont également assuré les services voyageurs au départ de Walcourt. Les marchandises étaient assurés par des types 81 et 53.

La seconde guerre mondiale fut le point de rupture entre deux époques, l'une glorieuse jusqu'en 1940 et l'autre à partir de 1946 nettement moins. Comme toutes les régions à faible densité de population l'Entre-Sambre-et-Meuse allait subir les divers plans de restructuration concoctés par l'administration.

Malgré la présence pour le moins économique d'une pléthore d'autorails sur une bonne partie des services voyageurs de ces lignes, le transfert sur route débuta à partir de 1954. La première victime en cette année fut la ligne 135 Walcourt-Morialmé-Florennes (C). Le service marchandises ne fut même pas maintenu à l'exception de la desserte de la cour de Fraire au départ de Florennes. La ligne fut donc démontée de la bifurcation de Rossignol jusque Fraire-Humide. Cette suppression fut suivie par celle de la section Florennes-Senzeille ainsi que Florennes-Doische à la fin de 1954. En 1959, ce fut le tour de la ligne vers Châtelineau; ne restait donc plus que Florennes-Walcourt via Saint-Lambert. En 1960, on y instaura une substitution routière partielle en gardant les trains circulant aux heures de pointe (une connotation bizarre avec la situation actuelle sur certaines lignes!). En 1962, la circulation fut définitivement interrompue. Seul la desserte marchandises vers Morialmé, Ermeton et Merlemont resta maintenue. La gare de Florennes ne fut toutefois pas abandonnée.

En effet, neuf agents occupèrent les installations jusqu'en 1977, date à laquelle la SNCB céda ses services routiers de substitution à la SNCV. Le rôle de ces agents était d'assurer la délivrance des titres de

transport aux voyageurs empruntant les nombreuses lignes de bus instaurée après la fin des trains de voyageurs. Certains de ces mêmes agents ont assuré aussi la signalisation à destinations des quelques trains de marchandises traversant le noeud de Florennes. Ce service fut repris par Walcourt, plus tard.

Ce serait manquer d'objectivité en ne précisant pas que Florennes-Central n'avait pas dit adieu aux trains de voyageurs en 1962. En effet, pendant l'hiver 1963-64, certains services sur route furent rétrocedés au rail en raison du verglas particulièrement actif dans ces contrées campagnardes. Ces services sporadiques furent assurés par des types 97 de Walcourt remorquant des ML. Je n'ai pas connaissance d'une prolongation de ces services les hivers suivants. Mais ce n'était pas tout. En raison des meeting aériens se déroulant à la base de Florennes, la SNCB affréta encore des trains spéciaux (quelqu'un sait-il quand cette mode prit-elle fin?), je ne connais pas la composition de ces spéciaux. L'absence de végétation sur le quai 6 atteste de ces circulations.

Le trafic marchandises déclina lentement amenant la suppression de la desserte de Fraire en premier lieu puis de Morialmé-Morialmé-Bifurcation et de Biesmerée en 1980.

Seule la desserte de la carrière de Merlemont subsistait, il s'agissait de dolomies envoyées vers Sidmar à Gand, à raison d'environ vingt wagons par mois. La SNCB ne jugea pas utile de poursuivre ce service et mit la section de 19 km entre Saint-Lambert et Merlemont via Florennes-Central hors service le 2 janvier 1984.

Les démontages des lignes 135 et 138 (dont une section subsistait au départ de Morialmé-bifurcation) furent entrepris en 1982-83-84. La SNCB s'était auparavant servi de la section Morialmé-Fraire pour le garage de wagons réformés. Le démontage de la 138A et des installations de Florennes-Central est donc presque le point d'orgue de la désertification ferroviaire de ce coin de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Démontages entrepris, je l'ai dit, par un privé à l'exception toutefois de la plaque tournante de la rotonde dont la dépose sera entreprise par le CFV3V (rachat). La dite rotonde est la seule avec celle d'Herbesthal à avoir été desservie par pont tournant en Belgique après la guerre, jusqu'à sa fermeture en 1957 (autorails 551 et types 81).

Que va-t-il donc advenir des deux lignes subsistantes?

Signalons pour conclure, qu'un mince espoir de réouverture de la desserte voyageur Walcourt-Florennes fut entretenu en 1981 à la suite d'une étude conjointe SNCB-SNCV-Bureau Politique et Economique de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Gilles Durvaux

## TOUT SAVOIR SUR LES TRAMWAYS DE PART LE MONDE

C'est ce que nous vous proposons. En 1986 et 1987, tout ce qui s'est dit et s'est fait de LA LOUVIERE à HANOÏ en passant par GDANSK, REIMS, PHILADELPHIE, ..etc en parcourant MODERN TRAMWAY and Light Rail Transit que Monsieur et Madame Donald SIBLEY ont aimablement remis à notre bibliothèque. Un tout grand merci pour leur gentillesse...et un exemple à suivre.

135 Walcourt - Morialmé - Florennes (C.) 135

Table with 10 columns (TA 6660, 6662, 6664, 6680, 6690, 6688, 6692, 6688, 6688) and 10 rows (Charleroi (Sud) 132, Walcourt, Vogenée, Rossignol, Fairo, Fraire, Froimont, Morialmé, Morialmé (Bifurcation), Pavillons, Florennes (Central)).

LAMOT PILS favorite des connaisseurs!

136 Walcourt - St-Lambert - Florennes (C.) 136

Table with 10 columns (TA 6503, 6511, 6704, 6706, 6517, 6708, 6697, 6700, 6710, 6714) and 10 rows (Charleroi (Sud) 132, Walcourt, Vogenée, Rossignol, Yves-Gomezée, Saint-Lambert, Hemptinne, Saint-Aubin, Florennes (Central)).

Table with 10 columns (TA 6712, 6702, 6716, 6703, 6701, 6707, 6500) and 10 rows (Charleroi (Sud) 132, Walcourt, Vogenée, Rossignol, Yves-Gomezée, Saint-Lambert, Hemptinne, Saint-Aubin, Florennes (Central)).

TA 6707 Ne prend pas, les jours ouvrables, les voyageurs au départ de Yves-Gomezée. TA 6707 Neemt op werkdagen geen reizigers op bij vertrek uit Yves-Gomezée.

136A Ermeton-sur-Bliert - Florennes (C.) - Senzeille 136A

Table with 10 columns (TA 6481, 6707, 6483, 6495, 6499, 6495, 6487, 6489, 6692, 6684, 6725, 6493, 6505, 6497) and 10 rows (Ermeton-sur-Bliert, Biesmerée, Stave, Florennes (C.), St-Aubin, Hemptinne, Jamagne, Philippeville, Neuville (Nord), Benzelle).

Table with 10 columns (TA 6445, 6601, 6444, 6482, 6434, 6480) and 10 rows (Ermeton-sur-Bliert, Biesmerée, Stave, Florennes (C.), St-Aubin, Hemptinne, Jamagne, Philippeville, Neuville (Nord), Benzelle).

Table with 10 columns (TA 6498, 6472, 6621, 6490, 6500, 6436, 6498, 6724, 6502, 6498, 6720, 6433) and 10 rows (Benzelle, Neuville (Nord), Philippeville, Jamagne, Hemptinne, St-Aubin, Florennes (C.), Stave, Biesmerée, Ermeton-sur-Bliert).

TA 6492 Entre Florennes (C.) et Ermeton-sur-Bliert circule le jeudi seulement. TA 6496 Ne prend pas, les jours ouvrables, les voyageurs à destination de Stave et Biesmerée. TA 6492 Tussen Florennes (C.) en Ermeton-sur-Bliert rijdt enkel don. TA 6496 Neemt op werkdagen geen reizigers op voor Stave en Biesm.

137 Mettet - Acoz

Table with 10 columns (TA 6601, 8001, 6609, 6613, 6621, 6619, 6623, 6635, 6635) and 10 rows (Mettet, Scry, Biesme, Gougny, Villers-Poterie, Acoz, Châtelineau-Ch. 138).

TA 6618 - TA 6619 Ne circulent pas le samedi. 6620 - TA 6622 - 6623 - TA 6626 Circulent le samedi seulement. TA 6618 - TA 6619 Rijden niet Zaterdags. 6620 - TA 6622 - 6623 - TA 6626 Rijden enkel Zaterdags.

138A Doische - Florennes (C.) 138A

Table with 10 columns (TA 6641, 6643, 6645, 6649, 6647, 6651, 6653, 6655, 6657, 6639, 6637, 6659) and 10 rows (Doische, Gimnée, Romedonne-Surice, Meriemont, Meriemont (Village), Villers-le-Gambon, Chaumont, Florennes (Est), Florennes (Centr.), Châtelineau-Ch. 138A).

138A Florennes (C.) - Doische 138A

Table with 10 columns (TA 6646, 6640, 6642, 6659, 6644, 6650, 6654, 6656, 6639, 6652, 6634) and 10 rows (Châtelineau-Châtlet 138, Florennes (Central), Florennes (Est), Chaumont, Villers-le-Gambon, Meriemont (Village), Meriemont, Romedonne Surice, Gimnée, Doische).

TA 6654 Priorité aux voyageurs continuant de Dôche par train 7595. TA 6656 Les dimanches et jours fériés, ne prend que les voyageurs pour au-delà de Meriemont. TA 6654 Voorrang voor reizigers die uit Doische met trein 7595 voortreizen. TA 6656 Neemt op Zon- en feestdagen enkel reizigers op voor verder dan Meriemont.

Soudeuses électriques par résistance

- SOUDEUSES AU POINT / AU GALET / EN BOUT
• SOUDEUSES - PRESSES
• ENSEMBLES TRANSFORMATEURS - PINCES DE SOUDAGE

ELECTROMECANIQUE BRUXELLES 1921, RUE LAMBERT CRICAX - TEL. 21 00 68 - TELEGR. ELECTROMECANIC

138 Châtelineau-Châtelet - Florennes (C.) 138												
km	TA 6600	TA 6601	TA 6602	TA 6603	TA 6604	TA 6605	TA 6606	TA 6607	TA 6608	TA 6609	TA 6610	TA 6611
Charleroi (S.) 130	4.58	4.59	4.61	4.63	4.65	4.67	4.69	4.71	4.73	4.75	4.77	4.79
Châtelineau-Châtelet	5.27	5.31	5.34	5.37	5.40	5.43	5.46	5.49	5.52	5.55	5.58	5.61
Châtelet (Ville)	5.31	5.34	5.37	5.40	5.43	5.46	5.49	5.52	5.55	5.58	5.61	5.64
Bouffloux	5.35	5.37	5.40	5.43	5.46	5.49	5.52	5.55	5.58	5.61	5.64	5.67
Chamborgneau	5.38	5.39	5.41	5.43	5.45	5.47	5.49	5.51	5.53	5.55	5.57	5.59
Acoz	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44
Acoz (Centre)	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44
Gerpinnes	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44
Hymiee	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44
Hanzinne	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44
Oret	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44
Morialmé (Bif.)	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44
Pavillons	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44
Florennes (C.) A.	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44	5.44

138 Florennes (C.) - Châtelineau-Châtelet 138												
km	TA 6601	TA 6602	TA 6603	TA 6604	TA 6605	TA 6606	TA 6607	TA 6608	TA 6609	TA 6610	TA 6611	TA 6612
Florennes (Central)	13.53	13.59	14.02	14.06	14.14	14.16	14.20	14.23	14.26	14.28	14.30	14.32
Pavillons	13.59	13.59	14.02	14.06	14.14	14.16	14.20	14.23	14.26	14.28	14.30	14.32
Morialmé (Bif.)	14.02	14.02	14.06	14.06	14.14	14.16	14.20	14.23	14.26	14.28	14.30	14.32
Oret	14.06	14.06	14.06	14.06	14.14	14.16	14.20	14.23	14.26	14.28	14.30	14.32
Hanzinne	14.14	14.14	14.14	14.14	14.14	14.16	14.20	14.23	14.26	14.28	14.30	14.32
Hymiee	14.16	14.16	14.16	14.16	14.16	14.16	14.20	14.23	14.26	14.28	14.30	14.32
Gerpinnes	14.20	14.20	14.20	14.20	14.20	14.20	14.20	14.23	14.26	14.28	14.30	14.32
Acoz (Centre)	14.23	14.23	14.23	14.23	14.23	14.23	14.23	14.23	14.23	14.23	14.23	14.23
Acoz	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26
Acoz (Centre)	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26
Gerpinnes	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26
Hymiee	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26
Hanzinne	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26
Oret	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26
Morialmé (Bif.)	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26
Pavillons	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26
Florennes (C.) A.	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26	14.26

6521 Le samedi, retardé de 2 minutes entre Acoz et Châtelineau-Châtelet.  
 6521 Rijdt Zaterdag 2 minuten later tussen Acoz en Châtelineau-Châtelet.

Tableaux extraits de l'indicateur  
 N°1 de 1953 DU 17 Mai au 3 octobre 1953  
 inclus.

GRUPE DE TRAVAIL MARCEL THIBAUT

Ce groupe, créé à la mémoire d'un ami et membre assidu, est resté en veilleuse cette année 1988 faute d'animateur. En effet, aucun volontaire ( et bénévole de surcroît ) ne s'est soucié de transmettre son savoir et son savoir-faire aux plus jeunes ou plus malhabiles en l'absence de l'ami Pierre que les préoccupations familiales ont retenu cette année au foyer plus que de coutume. Déplorant, cette situation, celui-ci envisage de reprendre les séances de ce groupe - ouvert à tous les membres C.F.C. rappelons-le - Une séance est envisagée au mois de décembre: le sujet: d'actualité: DIESEL SERIE 84. La séance pourrait se dérouler en semaine ( probablement un jeudi soir de 19h30 à ... ) et en maison privée: si vous possédez un kit et si vous êtes intéressé par cette réunion de montage, envoyez une enveloppe timbrée à votre adresse chez le secrétaire H. HAUBE qui vous communiquera la date retenue.

PETITES ANNONCES

JE CHERCHE tout document, photos, plans, etc de l'ancienne gare de MARIEMONT et de ses abords immédiats ainsi que des documents sur la fosse St ARTHUR y compris le trainage des wagonnets notamment avant sa fermeture. S'adresser chez Pierre RASSON 34, rue P. Corby à F-92140 CLAMART ou chez M. RASSON 4, rue de l'Industrie 7160 HAINE ST PIERRE. Les documents seront bien évidemment rendus après consultation. D'avance, merci de votre précieuse collaboration.

**A LA SNCB**

**UNE NOUVELLE INSTALLATION  
DE NETTOYAGE DE MATERIEL "VOYAGEURS"  
A CHATELET. CHARLEROI**

La SNCB n'a jamais été - le mot se justifie par les circonstances - "persona grata" auprès des instances gouvernementales belges dont les crédits, sollicités pour la modernisation du réseau ont toujours été octroyés avec une parcimonie très contingentée. Le programme d'électrification en est un exemple. Un autre en est la modernisation des installations de nettoyage du matériel roulant voyageurs.

Le 29 juin a eu lieu l'inauguration du "car-wash" de Châtelet qui est est la huitième du réseau et, à ce jour, la plus moderne. Fin 77 et début 79 on assistait à l'exploitation de deux "car-wash" à Merelbeke et à Kinkempois mais réservés seulement à l'entretien des locomotives et automotrices qui utilisaient des portiques mobiles. En 78, la première installation "tout matériels" avec traversée du "car-wash" et brosses fixes fut inaugurée à Schaerbeek : elle pouvait traiter 240 caisses par périodes de huit heures. En mai 83, Ostende accueillait un "car-wash" dans des installations qui exigeaient des manoeuvres d'accès en raison de la configuration des lieux. Et puis, on attendit la fin de 1987 : à ce moment, Courtrai, Louvain et Lierso (Liège) furent dotées à leur tour de semblables installations.

Enfin, la dernière et la plus moderne a été mise en service à Châtelet; elle a une capacité de 200 "caisses" en huit heures par le procédé du défilement, c'est à dire par la traversée de l'installation de nettoyage par le matériel à la vitesse voisine de 1 à 3 km/h.

Pour la petite histoire, signalons que le programme de la SNCB prévoit des installations de nettoyage à Anvers Schijnpoort et à Gand-Saint-Pierre pour la mi-91, Bruxelles-Petite-Iles (fin 91), Mons en 1992, Forest-Midi pour la mi-93. Dans cette dernière gare, les travaux du Car-Wash seront adaptés aux travaux de génie civil du voûtement de la Senne nécessaires pour le passage du TGV.

L'expansion des installations de car-wash est justifiée par la politique rénovée de la SNCB basée sur un matériel roulant plus confortable. Le parc de voitures et d'automotrices a été profondément modernisé. Ces nouveaux véhicules ont été conçus pour en permettre un entretien, des réparations techniques et un nettoyage beaucoup plus faciles et productifs, notamment par l'emploi de matériaux qui résistent mieux à l'usure. Mais les voyageurs, sollicités par une publicité adaptée, devront y trouver les meilleures conditions d'utilisation. D'où la nécessité de programmes d'entretien et de nettoyage réguliers.

### L'équipement

Un car-wash se compose d'une voie posée sur une aire bétonnée ou sur un ballast déposé sur plusieurs filtres; la voie est entourée de caniveaux où passent diverses canalisations. Le cycle de lavage commence par une rampe de pré-mouillage, continue dans un jeu de brosses pour l'application du produit nettoyant puis dans un stand de brossage-lavage et se termine sous une rampe de rinçage. (longueur de l'installation : 60 m, largeur : 6m50)

A coté de l'aire de lavage, le car-wash comprend encore un bâtiment technique et un poste de commande en loggia sur ce même bâtiment.

## La rentabilité

Le seuil de rentabilité se situe au nettoyage de 70 à 100 voitures ou éléments d'automotrices. Les voies du car-wash ont été systématiquement électrifiées. Le matériel de Châtelet est destiné au nettoyage se compose de : 82 voitures tractées, 22 automotrices doubles (soit 44 éléments) et 5 automotrices quadruples (soit 20 éléments) ou 146 "caisses". A titre de comparaison, il faut savoir que le rythme quotidien est de 45 unités en nettoyage manuel.

## Le produit nettoyant

La couche de salissure se compose en grande partie de rouille et poussière dégagée au freinage qui adhère plus ou moins à la surface et peut s'y incruster. Le produit nettoyant doit être performant mais sans agresser les surfaces peintes. Il doit répondre en outre aux critères légaux de protections de l'environnement. La SNCB a choisi un produit composé d'acide sulfurique et de détergents biodégradables.

A titre indicatif, les réseaux voisins utilisent d'autres produits, tolérés par leurs législations nationales :

en Hollande : acide oxalique + savon.

en Allemagne : acide phosphorique et exceptionnellement acide chloridrique.

en France : acide oxalique.

au Luxembourg : acide phosphorique.

## L'automatisation

La qualité du lavage tient essentiellement à l'action du produit nettoyant sur les surfaces sales, question de concentration et de temps. La concentration peut être adaptée à l'encrassement des voitures. Mais l'installation étant fixe, le temps d'action dépend de la vitesse de défilement de la rame qui se situe dans une fourchette de 1 à 3 kmh. Comme le conducteur peut très difficilement contrôler sa vitesse en dessous de 10 kmh, des détecteurs sont placés au niveau des rails. Une signalisation appropriée est à l'étude, des essais sont en cours à Schaerbeek. Le système devrait être appliqué, fin de l'année, dans les six car-wash à brosses fixes (et dans les installations futures).

D'autres équipements détectent la locomotive (véhicule de moins de 20 m) ou l'ouverture éventuelle d'une porte (par ultra-sons). Dans les deux cas, le processus de lavage est momentanément interrompu.

Un microprocesseur (d'une valeur de 2,5 millions environ) installé dans le poste de commande constitue l'âme de l'installation.

Le passage d'une caisse au nettoyage coûte 120 francs, main d'oeuvre comprise pour une consommation de 1/2 litre de produit nettoyant et environ 300 litres d'eau.

## Le nettoyage des gares

Une gare, propre et accueillante, conforte l'image de la SNCB. En plus du nettoyage de son matériel, le réseau B mène une campagne de sensibilisation interne sur la propreté des gares. Ce travail est assuré à 98% par le personnel de la société qui dispose de 300 appareils électriques appropriés : automates nettoyeuses, balayeuses, brosses mécaniques, aspirateurs d'eau et de poussière. La SNCB, à court terme, prendra deux orientations : d'une part, organiser le nettoyage sur base d'un petit entretien quotidien et de grands entretiens par des équipes spécialisées.

D'autre part, mise en service d'un appareillage plus performant et plus spécialisé encore pour les grands entretiens.

Tant pour le matériel roulant que pour les gares, la SNCB accomplit des efforts importants qui connaîtront encore des développements au cours d'un proche avenir. Ils confirment les campagnes publicitaires médiatiques auprès du grand public pour "UN RETOUR AUX TRAINS" qui lentement mais sûrement commencent à porter leurs fruits.

G. FINET

## DES PRECIEUSES PRECISIONS SUR LA 12

Suite à notre bulletin 135 consacré à la locomotive type 12 et à sa fabrication à l'échelle HO, Monsieur Robert HUYSMAN nous apporte les précisions suivantes afin de ne pas induire en erreur les modélistes soucieux du détail réel:

..."Il me paraît nécessaire de rappeler que la distribution DABEG de la HL 1205 a été remplacée par une distribution Walschaerts classique lors de la GR de juin 1946. La HL 1206, par contre, a conservé sa distribution CAPROTTI jusqu'à sa réforme prématurée en janvier 1958. Machine garée en attente d'amortissement du 29 avril 1954 pour usure de la distribution."

Nous remercions vivement Monsieur HUYSMAN de ces utiles précisions.

## ET SUR L'ELECTRIFICATION PARIS - BRUXELLES

La lecture de l'article de Monsieur BROIGNIEZ paru au numéro 136 de FERRO-FLASH CFC, p.6 et 7, me conduit à présenter à votre bonne attention les rectifications et courts développements que voici.

### p.6, 1er alinéa

Les BB 26001 et 26002 de 1961 ont été renumérotées 30001 et 30002 en avril 1964. Elles n'ont jamais porté d'autres numéros. La BB 30002 a été mise en réparation différée en 1970 à la suite d'un incendie par self de lissage, et radiée dès 1972. La BB 30001 a été radiée en 1974.

Les CC 40100 de première tranche n'existaient pas encore en septembre 1963. Elles sont nées l'année suivante, et leur mise au point a été très laborieuse. Innombrables furent les remorques en monocourant avec relais exceptionnel à Quévry pendant les cinq premières années.

### p.6, 2ème alinéa

Il convient de souligner que les HLE type 150 de 1962 subirent en début de carrière deux modifications fondamentales

- pour les besoins du service au 26 mai 1968 impliquant la circulation des TEE à 160 km/h, il fut ajouté un quatrième cran de shuntage, tandis que la vitesse maximum autorisée était relevée de 150 à 160 km/h sans modification des engrenages réducteurs.
- pour répondre à l'accroissement des charges, le couplage unique des moteurs de traction a été abandonné en 1970 au profit de la méthode habituelle des deux couplages appliquée aux machines des séries antérieures.

### p.6, 3ème alinéa

La chronologie de la dernière phase de l'électrification Paris-Bruxelles se résume comme suit

- du dimanche 26 mai 1963 (premier jour de l'exploitation électrique de Braine-le-Comte - Mons) au samedi 13 juillet 1963, les HKI (autres que les TEE) sont remorqués sur Bruxelles-Aulnoye par des couplages type 150 FBM + type 204 FSR, cette dernière assurant entre Mons et Quévry l'alimentation en air, la traction du train et la pousse de la HLE

# EN PARCOURANT

- LA VIE DU RAIL N°2145: Grande vitesse à l'italienne. N°2146: Cpm.  
N°2147: Les réouvertures en Belgique. N°2148: Cpm. N°2149: La SYBIC.  
N°2150: Les AM postales SNCB. N°2151: Cpm. N°2152: L'accident de Paris-Lyon. N°2153: Jurbise-Grammont sous caténaires. N°2154: Cpm. N°2155: Mont-Saint-Martin - Athus électrifié. N°2156: Cpm. N°2157: Spécial sécurité. N°2158: Le point sur le TGV Transmanche. N°2159: Cpm. N°2160: Cpm. N°2161: Cpm. N°2162: Vapeurs en Chine; Actualités en Belgique. N°2163: Bilan 87 SNCB; Le TGV A.
- IDR N°283: Superdétaillage des trémies Arbel du RMA.
- RMF N°292: Nouveautés bénéluxiennes; Test du kit Jocadis de la T 99 SNCB; Plaidoyer pour le LGB. N°293: Visite chez CMT. N°294: Le tram des grottes de Han. N°295: Les nouveautés bénéluxiennes; Superdétaillage de la 040 TA Jouef.
- LOCO REVUE N°505: Réseau modulaire en Nm; La motorisation des aiguilles par moteur lent; Pour rêver: la CC72000 TAB en HO. N°506: Les colles thermofusibles; nouveaux matériaux pour la construction des réseaux. N°507: Réseaux hyper réalistes en Angleterre. N°508: Automatisation du pont tournant Jouef; Test du kit de la AIA AIA 62000 SNCF de Capena et Goupille.
- TRAINS MINIATURES N°18: Superdétaillage de la CC 40100 Lima. N°19: Les AIA AIA 62000 SNCF: réel et miniature.
- LE TRAIN N°6: Les atlantics PLM; Les disparitions du parc en 88; Les X2800; Construction d'une ferme en N. N°7: Saint Gervais-Vallorcine; Les atlantics carénées; Fabrication de quais; Le TGV A et la SYBIC. N°8: Les BB 4100-4600; Les quais (suite); Un diorama sur un sous-bock! Les plaques tournantes; Les 230B du PLM. N°9: Les EAD 425ch dits Caravelles; Les quais (suite); Construction d'un wagon graisseur de caténaire; Construction de ruisseaux.
- JOURNAL DU CHEMIN DE FER N°15: Diesels serie 62/63 SNCB; La CIWL: les voitures TRix; L'ancienne T99 belge; Les Ae4/7 des CFF; ABC du modélisme: la patine du bois, carton, polystyrène expansé. N°16: Les T29 SNCB; Diesels série 59; Vapeurs en Afrique du Sud; La patine des métaux; N°17: Les adieux aux séries 54, 59 et 60; La I818 US Army; La patine (suite) N°18: Construction de massifs rocheux; 150 ans du rail à Liège; La patine (suite); Les colles; Construction d'une grange réellement en bois. N°19: La CIWL: les voitures "Flèche d'or"; Un réseau suisse superbe; Utilisation du poste à souder en modélisme; Les T90 SNCB; Un réseau LGB.
- RAIL REVUE N°13: Le matériel bénélux: les II, les voitures SNCB et NS; Les trains d'excursion en 1930; Construction d'une AM Bénélux.

- TRANS FER N°57:La nouvelle politique commerciale de la SNCB;Fardé de presse des AM 86 et des AM Postales;La fin du 90 à La Louvière?
- MIBA 6/88:Nouveauté en N:des wagons poches.7/88:Les entrées de tunnel à la DB.8/88:Cpm.9/88:Construction d'un petit réseau en N;Historique succinct de la firme Hamo.
- MARKLIN MAGAZIN 3/88:Le matériel routier de transport de wagons; Intégration des ponts dans le paysage;Vapeurs en Sardaigne;Matériel ex allemand en Italie. 4/88:Suite des articles du 3/88.
- CONTINENTAL MODELLER JUI/AOUT 88:Un réseau hollandais du début du siècle.SEPT/OCT 88:Machines à vapeur hongroises et chinoises.
- MODEL RAILROADER JUIN 88:Le réseau "Cypress Junction";Construction de signaux en N en laiton photogravé;Conseils pour le décor et l'intégration de miroir pour aggrandir une scene.JUIL 88:Construction de signaux en N(suite);Construction des ponts;Pour varier vos décors: des plateaux retournables. AOUT 88:Les ponts(suite);Immeuble en démolition. SEPT 88:Les ponts(suite);l'utilisation d'une échelle inférieure comme décor de fond(N+Z)
- MODELE REDUIT DE BATEAU N°296:Les périphériques d'une chaudière à charbon.
- L'ESCARBILLE N°30:Arrivée à Cherbourg des machines US Army en 44; Petit historique des 230H SNCF;Le temps des locomobiles.
- LIVE STEAM MAI 88:Une Hudson classe JIb au I/4.JUIN 88:Construction de suspensions à lames en 7 I/4. JUIL 88:Cpm AOUT 88:Construction de la "Invicta" de chez LBSC.
- HET ROETHUISJE N°28:Nouveau pont ferroviaire à Landeger.N°29:Cpm
- CFTY TOURAIL N°82:Dossier de presse des AM 86.N°83:Hainaut-Flandres ou les chemins de Peruwelz.
- TRAM 2000 N°80:Radioscopie de l'expo 58;SNCV Hainaut:les type S,c'est fini!N°81:Radioscopie d'un tramway:le matériel de la sa "Compagnie du chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael"
- N°82:Un tram de Grenoble à Rotterdam;Radioscopie d'un tramway(suite).
- MURDOPFER NEWS N°54:Les trans gantois(suite);Les films de la STIB(suite)
- N°55:Les trans bruxellois expatriés;Les films de la stib(suite); Les trans gantois:le matériel de service.
- L'ETINCELLE SEPT 88:Les vicicongo
- INFO MODELE N°100:La ligne Mons-Frameries-Quevy;Les motrices et remorques "Braine-le-Comte".N°101:L'automotrice serie 86;Construction d'un signal SNCB en HO.N°102:Le tram à La Bouverie et à Paturages.
- ~~Ferr~~
- FERRO INFO N°28:Le TGV. N°29:Le wagon à marchandises.
- CORRESPONDANCE 4/88:La pose des voies. 5/88:Les T 25 SNCB.

ENTRE-VOIES N°99: Les suppressions du nouvel horaire en images; Une alimentation transistorisée simple et économique. N°100: Les Rhétiques.

FERRO FLASH NAMUR N°30: Les coulisses du réseau RMM (suite). N°31: Les diesels T 204. N°32: La série 20; La SNCB sous l'occupation allemande; Normes modulaires Febelrail pour le HO.

TTZ AKTUEEL N°32: Cpm. N°33: Numéro de vacance habituel: l'affectation de toutes les machines de la SNCB et tout le matériel de tous les touristiques ainsi que de certaines industries importantes.

AMSAC N°9: La caténaire et les archets de pantographes. N°10: La caténaire (suite).

MOBOVARIA N°30: Cpm. N°31: Construction d'une remorque d'autorail T 732 en HO

INFORMATIONS SNCB 2/88: Le réseau belge passe en catégorie D4 le 29 mai

FRET MAGAZINE AVRIL 88: Le transport des boissons. MAI 88: Fret chrono. JUIN 88: Cpm. SEPT 88: Le transport des céréales.

## TOUT BEAU, TOUT NEUF

Chez JOCADIS: une gare de MALDEGEM en pierre synthétique: belle pièce avec les qualités et les défauts de ce matériau ( bigre, l'ajustage des pièces n'est pas évident! )

Toujours à ENGHEN, une série 84 en métal blanc, châssis laiton; une pièce que nous conseillons, sans hésiter, pour se faire la main sur les techniques de montage de ces matériaux. Dommage que les Anglais ne connaissent pas les roues à 13 rayons.

Chez KLEINMODELLBAHN, un Hbikks belgo-suisse! Comme dans la réalité ( 300 wagons SNCB prêtés aux CFF ) numérotation belge conservée sauf code 88 devenu 85 et numéro auto-contrôle modifié; un modèle original sous référence 3166.

Chez LILIPUT: 201.98: wagon plat à ranchers et à bogies ( livrée inexacte ), 201.91 idem avec chargement et sans référence un coffret de 5 wagons identiques ( mais tous avec le même n° ). Attention, à surveiller, la sortie d'un coffret avec livrée conforme et wagons avec numérotation différente exclusivité JOCADIS.

MARKLIN: pour "collectionneurs" atteint de collectionnisme subaiguë: porte-conteneur SANSO-NITE, ZIEGLER et CHAT NOIR, citerne 2 essieux U.C.B. et KARPEX et un wagon ancien avec guérite pour les POSTAINIERS HUTOIS. Plus sérieux, un Tbikks et la sortie imminente de la série 54 remodelée. Attention, la 16 est annoncée "fin de série".

Suite de la page 21

- Mons-Quévy ouvert à la traction électrique pour HKI le vendredi 12 juillet 1963. Exploitation commerciale effective à partir du dimanche 14 juillet
- Au 1er septembre 1963 apparaissent les premiers TEE en traction électrique. Il s'agissait du E 119 et de son équilibre le E 128.
- Inauguration le 9 septembre 1963, après 57 jours d'exploitation commerciale régulière, par MM. Marc JACQUET, Ministre français des Transports et Alfred BERTRAND, Ministre belge des Communications, accompagnés d'une foule de personnalités des deux pays.

p. 6, 4ème alinéa

La BB 26001 n'était pas encore renumérotée 30001, que diable... La HLE 15 pèse 78 t. et développe 3760 cv unihoraires. Par contre, la BB 26000 n'avait qu'une masse adhérente de 69 t (valeur médiocre) et ne développait que 3060 cv unihoraires. En fait, c'est le couplage unique des moteurs de traction qui pénalisait la machine belge aux fortes charges, et non point un quelconque défaut de puissance.

Robert HUYSMAN.