

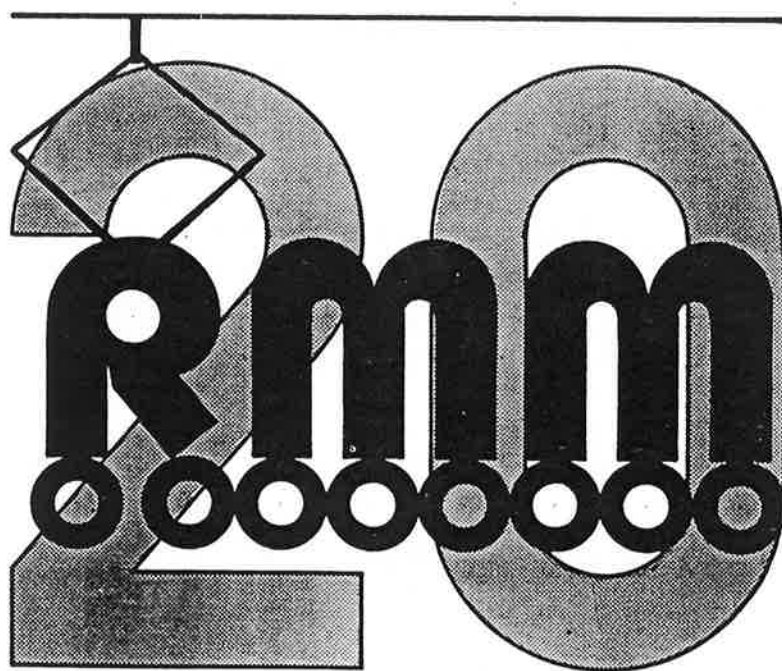
# Ferro Flash Namur

13

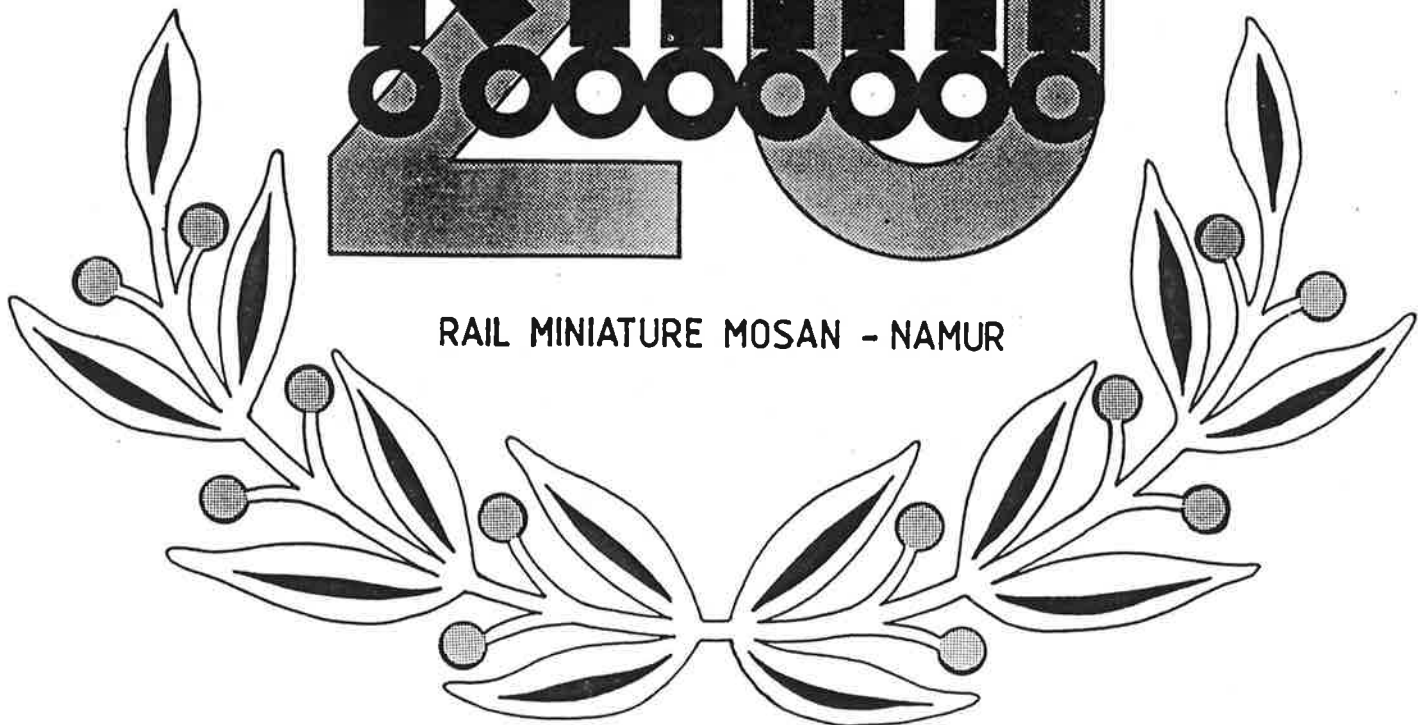




1965 - 1985



RAIL MINIATURE MOSAN - NAMUR



# apathie

En ce début de printemps, je m'adresse à vous pour vous dire que, même si le temps n'est pas au beau fixe, il est l'heure d'arrêter d'hiberner !

Vous avez pu lire dans le précédent numéro des communiqués concernant nos activités cette année. Nous attendons des propositions concrètes...

Dans ce numéro, vous trouverez la liste des commissions permanentes et "Exposition" avec leurs responsables. Nous vous demandons d'y prendre part, en vous adressant à eux. Le comité, assisté d'une poignée de membres actifs, tentera à ce propos de faire son possible pour ôter le tampon de chloroforme qui endort de plus en plus notre association. Ces efforts seront malheureusement vains si vous ne faites pas preuve d'un minimum de bonne volonté pour en prendre votre part.

J'ai été sidéré du mutisme et du désintérêt des gens présents à notre dernière assemblée générale, sachant bien que les absents avaient doublement tort. En effet, aucune remarque n'a été formulée, ce qui est curieux. Car je sais que beaucoup de membres attendent autre chose du club. Autre chose que ce qui leur est proposé aux réunions mensuelles. En particulier côté modélisme, ou activités "extra muros".

N'oubliez pas que c'est vous qui "faites" le club, et pas le comité.

Je suis certain que chacun d'entre vous a quelque chose d'intéressant à dire ou à montrer qui serait profitable à tous...  
Certain aussi qu'il y en a qui aimeraient organiser des visites d'installations ou d'expositions.  
Il faut donner pour recevoir...

Autre chose. Savez-vous combien il y a de membres de moins de dix-huit ans au club ? Trois ou quatre sur nonante.  
Pourquoi ?

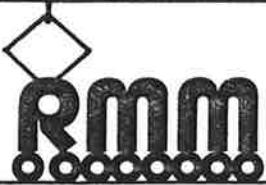
Mettez-vous dans la peau d'un jeune qui vient, pour la première fois, lors de l'une de nos réunions, et vous aurez la réponse...

Si vous voulez que l'on parle encore du R.M.M. dans quelques années, il est temps de combattre l'égoïsme qui le sclérose.

Je vous rappelle que le comité qui a été élu par vous est là pour écouter vos propositions et critiques (constructives) et vous aider à changer tout cela. Le comité se réunit une fois par mois, quelques jours avant la réunion mensuelle. Si vous voulez mettre un sujet à l'ordre du jour, envoyez votre proposition par écrit au secrétaire. Faites de même si vous désirez des modifications des statuts lors de l'assemblée générale (de janvier).

Je ne vous demande pas de "cauchemarder" à propos de cet éditorial, mais bien de faire tout pour que quelques "citrons pressés" ne doivent le faire pour vous. D'avance merci.

**Olivier FONCOUX**



## AU PROGRAMME DE NOS REUNIONS :

11 mai : RMM "J" ( de 14 à 17 heures )

Après la prise de contact de ce mois d'avril, annoncée dans la presse régionale, première réunion destinée spécialement aux jeunes (11 à 18)

Au programme :

- Pour ne pas tourner en rond : idées de réseaux "peu de sous, peu de place".
- Le réseau RMM dévoile ses secrets : techniques de construction et d'exploitation de notre réseau club en construction.
- Faire pousser l'herbe : une façon parmi d'autres d'"habiller" son réseau ou son diorama.

Nos réunions mensuelles :

26 avril - 19 h 00 ouverture du local

- 20 h 00 présentation des portes ouvertes à la gare de Namur (9 au 12 juin): la participation des membres du R.M.M.
- 20 h 30 projections : 29.013, 64.045, 12.004, dias de E. Vandendorpel.
- 21 h 00 modélisme : "maçonçons gaiement" (reporté du 29/3), animation par A-M. Ducarme.

modélisme : construction d'une voiture couchettes I 3 SNCB sur base LIMA, par O. Foncoux.

24 mai - 19 h 00 ouverture du local

- 20 h 00 Projections : le C.N.I.T. à Paris, 6e exposition de modélisme, dias de réseaux présentées et commentées par C. Carpet et par O. Foncoux.

- 20 h 30 Modélisme : 1. l'A.B.C. de l'électronique : début d'une série d'exposés suivis d'échange de questions et réponses sur les problèmes rencontrés dans vos montages. Préparez des questions concrètes et précises.

présentation et animation : O. Foncoux et S. Paitoni.

2. Démonstration de coloration chimique des métaux (vieillesse des rails). Apportez de petits échantillons (essieux, rails). présentation par O. Foncoux.

## NOUVELLES DE NOS MEMBRES

- \* Philippe Allaime, nouveau membre, est le papa d'une petite Aurélie depuis le 1er avril 85. Félicitations aux heureux parents.
- \* Nous souhaitons un prompt rétablissement à Didier Mosseray, le fils de notre président, victime d'une méchante chute d'une locomotive CFV3V en mars dernier.

## COMMISSIONS PERMANENTES

Voici la liste des commissions mises sur pied par le comité, avec leurs responsables respectifs.  
Nous vous demandons de prendre part activement au travail de l'une d'elles (au moins...)

- BAR : Michel RODRIC rue des sarts, 5 5068 FRANC-WARET  
tel : (081) 833920
- RESEAU : Michel ARCHAMBEAU quai de l'écluse, 8, bte 107  
5000 NAMUR  
(ne connaît pas l'usage du téléphone)
- FERRO FLASH NAMUR : Claude CARPET rue de Prée, 7 A 5650 BIESME  
tel : (071) 728741
- MAINTENANCE ET AMENAGEMENT LOCAL : Yves DANSART rue de Rhion, 1 5044 DHUY  
tel : (081) 512100
- BIBLIOTHEQUE : Olivier FONCOUX rue des Suwagnes, 14 5150 WEPION  
tel : (081) 460792
- REUNIONS MENSUELLES (programmes) : Roger MOSSERAY rue de Dave, 651 5100 JAMBES  
tel : (081) 302171

En réunion de comité du 19 mars 85, il est décidé de faire paraître la revue du club "FERRO-FLASH NAMUR" 6 fois l'an, les mois pairs.

Les articles non dactylographiés doivent parvenir chez l'éditeur responsable pour le 1<sup>er</sup> du mois pair, délai ultime.

Les articles prêts à la mise en page seront rentrés auprès de l'éditeur pour le 10 au plus tard.

Le 10 du mois, la maquette est établie en collaboration avec l'éditeur responsable. La revue est distribuée aux membres pour le 20/25 du mois pair.

Les informations à caractère publicitaire ou jugées telles par l'éditeur responsable seront payantes ou éliminées.

Aucun article ne peut être inclus dans la revue s'il n'a été approuvé par l'éditeur responsable, ce dernier engageant sa responsabilité.

## RAPPEL IMPORTANT

Dans un peu plus d'un mois, nous serons en gare de Namur, à la mezzanine, pour y exposer du modélisme et faire des projections (films sonores, diapos, video...) Pour plus de détails, voir F.F.N. n° 12.

Aidez-nous à faire de ces journées une réussite, ce qui récompensera le travail de ceux qui passent leurs loisirs à effectuer les démarches nécessaires à cette organisation. Nous comptons sur vous.

Prenez contact avec :

Olivier FONCOUX rue des Suwagnes, 14 5150 WEPION (081) 460792  
(après 16h)

Michel ARCHAMBEAU quai de l'écluse, 8, bte 107 5000 NAMUR

NOUS VOUS DONNERONS TOUTES LES PRECISIONS VOULUES ET PRENDRONS NOTE DES CANDIDATURES A LA REUNION DU 26 AVRIL .

## NOUVELLES DE LA BIBLIOTHEQUE

Prochainement disponibles : le recueil des plans des wagons en service à la SNCB (format A 3).

LIEGE - TOURNAI, DE 1936 AUX IC/IR, de Louis DASSET.  
ELECTRONIQUE POUR LE TRAIN MINIATURE, Editions Loco  
Revue.

L'ELECTRONIQUE DES TRAINS MINIATURES (Technique  
Poche).

Rappel : Nous attendons toujours des classeurs, pensez-y, c'est pour vous !

## RAPPEL URGENT ET IMPORTANT

NOUS PRIONS LES MEMBRES QUI N'AURAIENT PAS ENCORE RENTRÉ LEUR FICHE DE RENSEIGNEMENTS AU SECRÉTARIAT DE LE FAIRE SANS TARDER, EN JOIGNANT UNE PHOTO D'IDENTITÉ, AU PLUS TARD POUR LE 26 AVRIL.

LES MEMBRES QUI N'AURAIENT PAS ENCORE OBTENU LADITE FICHE EN FERONT LA DEMANDE AU SECRÉTARIAT.

LES RÉSULTATS DU SONDAGE SERONT PUBLIÉS DANS LE NUMÉRO 14.

# tarif

Les petites annonces NON COMMERCIALES par les membres du club en règle de cotisation, sont gratuites.

Les petites annonces NON COMMERCIALES pour les autres personnes :  
prix de base pour une annonce de 10 mots maximum : 50 frs.  
par mot supplémentaire : 5 frs.

Pour les annonces COMMERCIALES :

(donnée par ou en faveur d'un commerce ou d'une activité à caractère commercial)

1. vous composez votre publicité, vous nous fournissez le prototype (non plié) TARIF 2.  
Les annonces doivent parvenir pour le 10 du mois pair (dernier délai) chez l'éditeur responsable : Claude CARPET rue de Prée 7 A 5650 BIESME.
2. nous composons votre publicité selon vos directives. TARIF 1 + 2.  
Les annonces doivent parvenir pour le 1 du mois pair (dernier délai) chez l'éditeur responsable : Claude CARPET rue de Prée 7 A 5650 BIESME.

|                   | TARIF 1                                   | TARIF 2       | TARIF 3  |
|-------------------|---|---------------|--|
| FORMAT            | composition et mise en page par nos soins | 1 publication | publication supplémentaire même texte (avec préavis) |
| 1/4 page A4       | 50  | 175           | 100  |
| 1/2 page A4       | 100                                       | 300           | 150  |
| 1/1 page A4       | 150                                       | 450           | 250  |
| couverture 3 ou 4 | 150                                       | 500           | 300  |

Tirage actuel : 130 exemplaires, 6 fois par an, distribué 20/25 du mois pair.

Un exemplaire justificatif est adressé pour les annonces commerciales.

AU LOCAL : seul l'affichage des petites (et grandes) annonces NON commerciales est autorisé après approbation par le comité.  
Un demi-panneau est prévu à cet effet près de la bibliothèque.

FERRO-FLASH : Les annonces à titre COMMERCIAL peuvent être insérées dans le FERRO-FLASH NAMUR au tarif des publicités commerciales.



## COMMENT VOTRE FERRO-FLASH NAMUR ARRIVE-T-IL DANS VOTRE BOITE AUX LETTRES ???

Depuis cette année : le FERRO-FLASH NAMUR : une affaire de collaboration.

1. Cl.CARPET et O.FONCOUX : collectent les articles (des membres du club, de collaborateurs extérieurs, des autres clubs, de Fébelrail, etc..)
2. Cl.CARPET : dactylographie sur ordinateur la plus part de ceux-ci.
3. " : édite sur papier continu le brouillon.
4. A.M.DUCARME : dactylographie certains articles de modélisme.
5. " : exécute la correction orthographique et syntaxe française et ferroviaire.
6. " : exécute les titres et trucages par trames et transferts.
7. Cl.CARPET : reprend les articles et effectue les corrections sur écran.
8. " : édite en "définitif" sur papier continu tous les articles.
9. Cl.RIGUELLE : fait tramer les photos.
10. Cl.CARPET, A.M.DUCARME, O.FONCOUX, M.HERBIET : réalisent la maquette : découpages, mise en page, numérotation, les pages originales qui vont servir de base à l'imprimeur.
11. La maquette est déposée chez l'imprimeur.
12. Tiré en offset le FERRO-FLASH NAMUR se présente en feuilles volantes.
13. Il ne reste plus que : brochage, édition des étiquettes adresses, timbrage, pliage, bande d'expédition, déposé à la poste.  
A ce stade il coûte environ 40frs de papier et de timbres + pas loin de 100 à 150 heures de travail, de déplacements, de concertation, de coups de téléphone...
14. Le facteur glisse dans votre boîte aux lettres le FERRO-FLASH tant attendu.
15. Maintenant, vous lisez votre revue en connaissance de cause.

Et VOUS, qu'apportez vous à cette fameuse entreprise ? Votre cotisation ? C'est bien mince.

(s) Claude CARPET, éditeur responsable.

### FERRO-FLASH NAMUR .... LE BI-MENSUEL QUI VOUS INFORME !

VOULEZ-VOUS FAIRE PROFITER LES AUTRES DE VOS CONNAISSANCES, DE VOS TRUCS, DE VOS ASTUCES ? LES PAGES DE VOTRE REVUE VOUS SONT OUVERTES.

NE SOYEZ PAS UN GRAND SOLITAIRE, LE FERRO-FLASH NAMUR EST UN BI-MENSUEL QUI A POUR MISSION ESSENTIELLE D'UNIR LES MEMBRES D'UN CLUB : LE RAIL MINIATURE MOSAN.

FERRO-FLASH NAMUR : C'EST UNE REVUE DE CONTACTS, DIFFUSANT DES NOUVELLES (OU DES SOUVENIRS) À CARACTÈRE FERROVIAIRE.

## en marge d'un anniversaire

EN MARGE DU 150° ANNIVERSAIRE DES CHEMIN DE FER EN BELGIQUE.

Le programme des manifestations annoncées pour célébrer cet événement prévoit en gare de BRUXELLES-NORD, du 4 au 27 mai, une exposition de matériel mis hors-service depuis de nombreuses années.

En plus d'anciennes voitures figureront trois ou quatre locomotives à vapeur qui seront choisies parmi les dix exemplaires conservés et restaurés pour le musée du chemin de fer.

Dans l'attente de l'extension du musée de la gare de BRUXELLES-NORD, elles sont remisées au dépôt de LEUVEN.

Comme le programme prévoit des trains spéciaux "vapeur" tractés par les locomotives Type 12 et 29, le choix des locomotives à exposer s'effectuera parmi les huit locomotives restantes : Type 1,7,10,16,18,51,53,64.

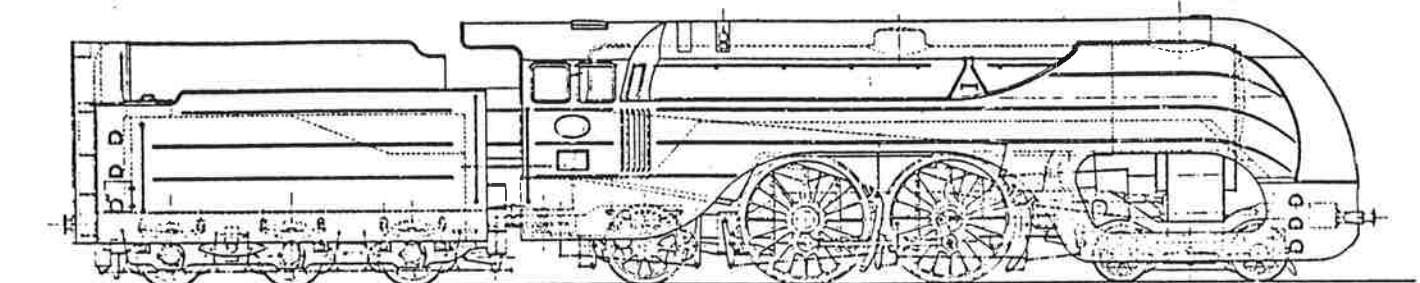
Le tableau repris ci-après nous donne un bref aperçu historique et les principales caractéristiques des 10 locomotives à vapeur destinées au musée.

Comme nous avons déjà eu l'occasion de le constater lors de nos précédentes visites groupées au dépôt de LEUVEN, vous vous rendrez compte que les locomotives conservées ne sont pas toujours, hélas, restaurées comme elles devraient l'être pour respecter scrupuleusement leur aspect à une certaine période de leur temps de services.

Il y a beaucoup d'erreurs et d'omissions concernant leur décoration, leur couleur, leur numérotation et leur plaque de constructeur.

Nos félicitations tout de même aux dirigeants de la SNCB pour les efforts déployés pour ce 150° anniversaire.

Osons seulement espérer que toutes des erreurs et omissions seront corrigées lors de l'entrée de ces locomotives dans un véritable musée du Chemin de Fer Belge.



| TYPE                               | 1          | 7       | 10      | 12      | 16      | 18      | 29      | 51      | 53       | 64      |
|------------------------------------|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|
| année de prise en écritures        | 03/35      | 09/22   | 02/13   | 07/39   | 1909 g  | 1905    | 02/46 e | 1879    | 1907 h   | 1919 d  |
| date de mise hors écritures        | 10/62      | 03/62   | 02/59   | 09/62   | 02/64   | 07/48   | 04/67   | 02/29 a | 07/66    | 04/67   |
| disposition des roues              | 4-6-2      | 4-6-0   | 4-6-2   | 4-4-2   | 4-4-2T  | 4-4-0   | 2-8-0   | 0-6-0T  | 0-8-0T   | 4-6-0   |
| numérotation                       |            |         |         |         |         |         |         |         |          |         |
| a) à la livraison                  | 102        | 4639    | 4518    | 1204    | 3942    | 3251    | 29.013  | 1152    | 940      | 2445    |
| b) à la renumérotation du 01/10/31 | -          | 739     | 1018    | -       | 1642    | 1851    | -       | -       | 5620     | 6445 b  |
| c) à la renumérotation du 01/01/46 | 1.002      | 7.039   | 10.018  | 12.004  | 16.042  | 18.051  | 29.013  | -       | 53.320   | 64.045  |
| nombre d'exemplaires construits    | 35         | 75      | 58      | 6       | 78      | 134     | 300     | 470     | 437      | 168 d   |
| dénomination                       | (1)        | (2)     | (1)     | (3)     | (4)     | (5)     | (6)     | (7)     | (8)      | (2)     |
| poids en ordre de marche           | (t) 126    | 85      | 115     | 89      | 69      | 53      | 93      | 34      | 67       | 75      |
| puissance                          | (ch) 3400  | 1800    | 2700    | 2500    | 980     | 880     | 2000    | 250     | 700      | 1400    |
| vitesse maximum avec train         | (km/h) 120 | 110     | 120     | 140     | 100     | 120     | 96      | 45      | 45       | 100     |
| diamètre des roues motrices        | (m) 1,980  | 1,800   | 1,980   | 2,100   | 1,800   | 1,980   | 1,520   | 1,200   | 1,262    | 1,750   |
| dépôts propriétaires depuis        | 0146FSR    | 0146FTY | 0146FL  | 0146FSR | 0146GT  | 0146FSN | 0246LT  | 1,200   | 0146LNC  | 0146GT  |
|                                    | 0246FSD    | 0949FBM | 1047MKM |         | 1159ATH |         | 0457NK  |         | 0746MBX  | 0746ATH |
|                                    | 0754FSR    | 0455FKR | 0956FRM |         |         |         | 1060FLV |         | 0251FNDM | 0565FTY |
|                                    | 0956FBM    |         |         |         |         |         | 1260LNC |         | 1251FLV  |         |
|                                    |            |         |         |         |         |         | 0563FKR |         |          |         |
|                                    |            |         |         |         |         |         | 1166FKR |         |          |         |
|                                    |            |         |         |         |         |         | FLS     |         |          |         |

TENDERS ACCOUPLES

| a) type                     | 1        | 18     | 38 d   | 19 c     | 25     | 35 d   |
|-----------------------------|----------|--------|--------|----------|--------|--------|
| b) numéro                   | 38.134   | 24.365 | 31.001 | 24.604 c | 18.020 | 22.153 |
| c) capacité en eau          | (m3) 38  | 24     | 31     | 24       | 18     | 22     |
| d) capacité en charbon      | (t) 10,5 | 7      | 7      | 8        | 5      | 7      |
| e) poids en ordre de marche | (t) 83   | 54     | 64     | 59       | 52     | 50     |

pour les locomotives "tender" il s'agit de la capacité des soutes.

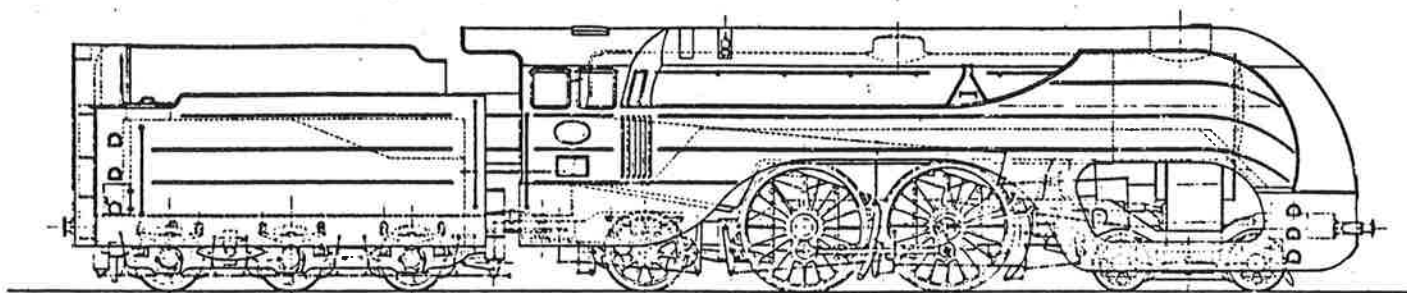
REMARQUES.

- (1) PACIFIC. (2) TEN WHEEL. (3) ATLANTIC. (4) ATLANTIC-T. (5) AMERICAN.  
(6) CONSOLIDATION. (7) BOURBONNAIS. (8) EIGHT-COUPLER.

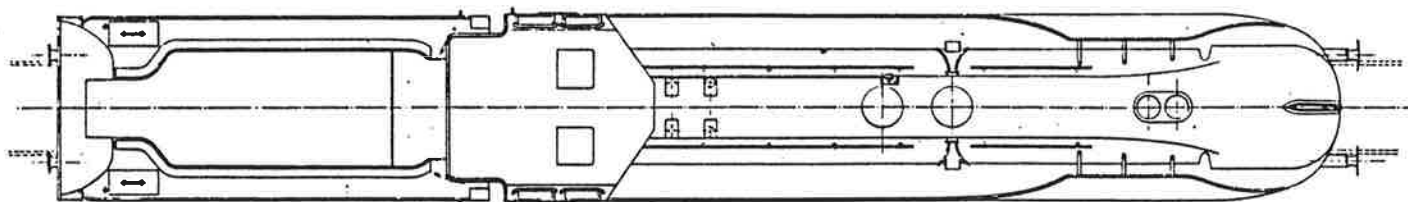
- a : a été vendue à "LA CARBONISATION DE TERTRE" en 1929 et y rachetée en 1967.
- b : possédait ce numéro depuis le 10/12/24, date de la renumérotation suivant le système belge des locomotives armistice 1919.
- c : il s'agit du tender type 18 n° 24.068 transformé.
- d : d'origine K.P.E.V. (traité de VERSAILLES 1919)  
locomotive type 64 : P 8 n° 2445 (de 1916): 168 exemplaires cédés à l'Etat - Belge.  
tender type 35 : n° 7382.  
tender type 38 : n° 7501.
- e : construite au CANADA.
- f : avant 1925 : appellation Type 8 bis.
- g : avant 1925 : appellation Type 15 S (surchauffe)
- h : avant 01/10/31 : appellation Type 23.

Rappel de l'abréviation des dépôts :

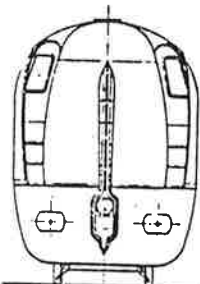
FSR : SCHAERBEEK, FSN : SINT NIKLAAS, FBM : BRUXELLES-MIDI, FTY : TOURNAI,  
FKR : MERELBEKE, FL : LIEGE, MKM : STOCKEM, ATH : ATH, GT : HAINE SAINT PIERRE,  
FSD : OOSTENDE, LT : OTTIGNIES, NK : KINKEMPOIS, FLV : LEUVEN, LNC : MONCEAU,  
FLS : AALST, MBX : BERTRIX, FNDM : ANTWERPEN-DAM.



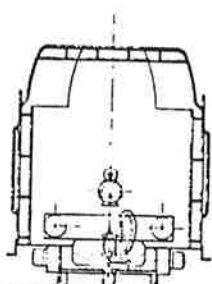
ELEVATION



PLAN

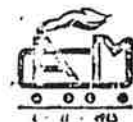


FACE



ARRIERE

TYPE I2 (1939) ATLANTIC 4-4-2



En plus de l'exposition de matériel ancien, de la mise en marche de trains "vapeur" le programme prévoit également la circulation d'une automotrice électrique quadruple de 1935, appelée AM35. Restaurée le plus fidèlement possible par C.W. MECHELEN, dans la livrée d'origine, peinture crème et bleu foncé.

Pour respecter les règles de circulation actuellement en vigueur, elle conservera ses 2 phares par cabine en lieu et place de l'unique phare central qui équipait chaque cabine en 1935.

#### BREF APERCU HISTORIQUE ET PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES AM35.

A l'occasion du 100<sup>e</sup> anniversaire des Chemins de Fer en BELGIQUE (1835-1935), la SNCB avait procédé à l'électrification (la première) de la ligne 25 reliant BRUXELLES-NORD à ANTWERPEN-CENTRAAL, et ce en courant continu 3.000 volts, pour assurer le service des trains "direct" (le service "omnibus" ne sera assuré en traction électrique qu'à partir du 08/10/39).

La SNCB fit construire 12 rames "quadruples" car à cette époque on voulait utiliser en service courant des rames de 4 véhicules, non dissociables, pouvant être accouplées deux par deux aux heures de pointe.

On choisit comme véhicule de base la voiture "K" de 22 mètres et on la dota de 3 plates-formes (sorties et entrées rapides).

Ces automotrices étaient très robustes et équipées du chauffage et de la ventilation par air pulsé (système assez onéreux). Les sièges de 3<sup>e</sup> classe étaient rembourrés, pratique abandonnée par la suite vu la dégradation rapide suite au vandalisme de certains usagers. Il en existe encore de nos jours hélas !

La vitesse maximale était de 120 kms/h mais le roulement était assez dur.

Les portes d'accès étaient coulissantes ou à simple battant pliant, à fonctionnement automatique avec commande à distance. Les marchepieds étaient rétractables et on appliqua l'attelage automatique central "ATLAS" DE HENRICOT. La disposition des essieux était la suivante : B'B'+2'2'+2'2'+B'B'. Les deux voitures d'extrémité étaient "motrice" (deux bogies dont chaque essieu était moteur) et les deux autres voitures intermédiaires étaient "remorque".

Nous voici arrivés en octobre 1939, mois qui voit le service "omnibus" de la ligne 25 assuré en traction électrique. D'où nécessité pour la SNCB de faire procéder à la construction de 8 rames "doubles" couplables dont la disposition intérieure est la même que celle de la voiture "M" pour services omnibus.

Elles seront encore en service le 1<sup>er</sup> janvier 1971 et seront renumérotées 001-008 pour renforcer les AM35. Il est également construit 16 remorques et 8 AM35 seront munies de 2 remorques 3<sup>e</sup>cl intercalaires supplémentaires, appelées "navettes". De ce fait, le nombre de places assises qui était de 116 en 2<sup>e</sup> classe et 242 en 3<sup>e</sup> classe était porté à 446 dans cette dernière classe.

NUMEROTATION ET MISE HORS-ECRITURES (ont toujours appartenu au dépôt de SCHAEERBEEK FSR)

A. 12 automotrice quadruples de 1935.

numérotation (chaque élément portait un n° différent)

|          |                               | 1935      | 1948            |
|----------|-------------------------------|-----------|-----------------|
| motrice  | 3 <sup>e</sup> classe         | 7301-7312 | 213.001-213.012 |
| motrice  | 3 <sup>e</sup> classe/fourgon | 7713-7724 | 217.001-217.012 |
| remorque | 2 <sup>e</sup> classe         | 8201-8212 | 212.201-212.212 |
| remorque | 2/3 <sup>e</sup> classe       | 8513-8524 | 215.201-215.212 |

Mises hors-écritures.

7 rames en 1959 et 5 rames en 1962

La rame conservée pour le musée et restaurée pour le 150<sup>e</sup> anniversaire a effectué son dernier service le 20/08/62. Elle était accouplée à l'AM 228.060 et il s'agissait des trains E223 et E2934.

Elle est composée des éléments suivants : motrices : 213.012 et 217.012  
remorques : 212.211 et 215.205

En 1967, 16 motrices ont été transformées par C.W.MECHELEN en AM doubles postales numérotées 221.801-221.808 (actuellement 951-958)

B. 16 remorques de 1939 (3° classe)

numérotation 1939 : 8325-8340

1950 : 213.201-213.216

hors-écritures : 1959.

De nos jours, l'on peut retrouver certaines de ces remorques ainsi que celles de 1935 transformées pour véhicules de service (exemple : train sanitaire)

NOMS DES CONSTRUCTEURS DU MATERIEL DONT IL A ETE QUESTION DANS CET ARTICLE :

Locomotives vapeur :

TYPE 1 : Consortium Belge de Constructeurs de Locomotives.

7 : Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre n°1326.

10 : Société John Cockerill, Seraing n°2819.

12 : Consortium Belge de Constructeurs de Locomotives.

16 : Ateliers Métallurgiques, Tubize n°1594.

18 : Société Saint Léonard, Liège n°1405.

29 : Montreal Locomotive Works, Canada n°74510.

51 : Compagnie Belge de Construction de Matériel Ferroviaire Charles Evrard, Bruxelles n°314.

53 : Ateliers de Construction de Boussu n°178.

64 : Henschel, Allemagne n°13855.

AM quadruples 1935

Motrice 213.012 et remorque 212.211 : Ateliers Métallurgiques, Nivelles.

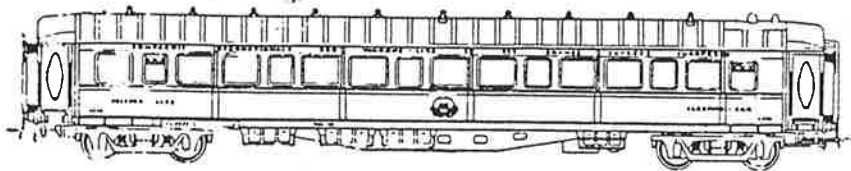
Motrice 217.012 et remorque 215.205 : Ateliers de la Dyle, Leuven.



photo : SNCB

# ORIENT-EXPRESS

## TRAINS MINIATURES



APERCU DES NOUVEAUTES BELGES 85

CHEZ ORIENT - EXPRESS

### - LOCOS VAPEUR

TYPE 64 ACFI superdétaillée (base Fleischmann)

TYPE 90 refaite complètement (base Roco)

TYPE 96 superdétaillée (base Roco)

### - AUTORAIL

TYPE 600 EVA versions I930 bleu et grèche conforme  
vert clair/foncé non conforme

### - MATERIEL TRACTE

- . voiture "BUFFET" eurofima (base Fleischmann)  
(production retardée en vue d'améliorer les inscriptions)
- . voiture internationale (base Jouef)  
(version ancienne ou récente)
- . voiture ex-prussienne à boggies 3cl lanternaux bouchés
- . voiture ex-prussienne à boggies 3-2-3cl idem
- . fourgon pour les voitures ci-dessus (base Fleischmann)
- . voiture ex-prussienne 2 essieux (devenue 3 essieux)  
(base Fleischmann)
- . fourgon postal ex-prussien à 2 essieux (base Roco).

### - ACCESSOIRES

- . kit d'amélioration pour la TYPE IO "DJH"
- . pièces en métal blanc : soupapes, pompes, ACFI, turbines, compresseurs, ... (disponibles)
- . ballast rouillé de la même origine que le ballast SNCB
- . ballast en "N" .

ORIENT-EXPRESS Avenue Louise I95, IO50 BXL 02/648 64 II

ouvert de IO à I8h30, le samedi de IOh30 à I7h  
fermé le dimanche

# En train à travers la Belgique

## il y a 50 ans

par H.G.HESSELINK

Comme annoncé dans notre précédent numéro, nous commençons la publication du récit de l'un des nombreux voyages, effectués par l'auteur, dans les années 1930. La suite du feuilleton paraîtra dans nos prochains numéros. Nous espérons que vous serez agréablement surpris de faire la connaissance des horaires, des locomotives et des voitures utilisées à cette époque par la jeune SNCB. Nous vous souhaitons beaucoup de plaisir à la lecture de ce récit qui fera connaître les conditions dans lesquelles voyageaient ceux qui nous ont précédés. Récit qui rafraichira la mémoire à certains d'entre nous.

Pour vous permettre de suivre aisément les trajets empruntés par l'auteur, nous publions la carte du réseau ferré belge extraite de l'indicateur daté du 16/04/39.

### FAISONS CONNAISSANCE AVEC L'AUTEUR.

Voilà 50 ans la BELGIQUE était pour nous, Hollandais, un pays très bon marché et pour les amateurs de chemin de fer cela était encore accentué du fait des abonnements à tarif préférentiel de 5 et de 15 jours qui étaient présentés par la SNCB. Naturellement nous pouvions nous rendre en ANGLETERRE mais il y avait le voyage en bateau qui était onéreux.

Nous pouvions nous rendre en ALLEMAGNE, mais comme étranger il était dangereux de s'intéresser aux locomotives sous peine d'être accusé d'espionnage.

En BELGIQUE on était un peu suspecté lorsque l'on photographiait les locomotives et que l'on notait les numéros des plaques d'identification. Aussi, il était préférable d'obtenir des autorisations pour photographier le matériel roulant, les gares à voyageurs et celles de formation. Nous faisons parvenir nos photos aux services qui nous avaient autorisés à photographier, ainsi il était plus facile d'obtenir de nouvelles autorisations.

Dès que nous les demandions nous prenions de préférence des abonnements d'une durée de 15 jours et nous vous décrivons ci-après comment nous profitions au maximum de leur utilisation.

### PREMIER JOUR.

Départ le matin d'AMERSFOORT où j'habitais; vers UTRECHT où je rencontrais Monsieur QUANTER, mon compagnon de voyage; direction EINDHOVEN et WEERT où nous descendions pour prendre le train vers ANTWERPEN.

Là, nous attendait le train rapide 90 de DUISBOURG vers ANTWERPEN-CENTRAAL remorqué, jusqu'à HAMONT, par une locomotive des N.S. de la série 1300. Changement de locomotive : une type 6 du dépôt de BERCHEM (FCV) prenait le relais et à 11h08 départ. On traversait l'immense étendue campinoise encore alors recouverte de bruyères et où commençait à sortir de terre les premières usines et ateliers de la région. Après avoir fait arrêt à NEERPELT et MOL nous atteignons ANTWERPEN-CENTRAAL à 12h32 après avoir parcouru la distance de 89 kms en 84 minutes.

Nous roulions à certains moments à 80 km/h, mais la vitesse était réduite lorsque l'on traversait les agglomérations d'HERENTHALS et de LIER.

Pour l'époque on peut dire qu'il s'agissait d'une vitesse normale.



A l'arrivée à ANTWERPEN-CENTRAAL nous avons fait la connaissance du système des trains "bloc", qui reliaient ANTWERPEN-CENTRAAL à BRUXELLES-NORD, de composition fixe et roulant en principe aux heures où les hommes d'affaires se déplaçaient : le matin à l'aller, l'après-midi et le soir au retour. Les jours ouvrables on notait 13 relations dans les 2 sens avec pour certains trains arrêt à MECHELEN. Au début, la composition de ces trains étaient de 8 vieilles voitures "américaines" à 4 essieux et communicantes. Elles étaient arrivées en BELGIQUE après la 1<sup>o</sup> guerre mondiale. A chaque extrémité se trouvait un fourgon belge à 3 essieux et qui du côté de la locomotive se terminait par une extrémité arrondie : quelque chose d'un peu aérodynamique. Dès leur livraison à la SNCB, les voitures "K" remplaceront ce matériel.

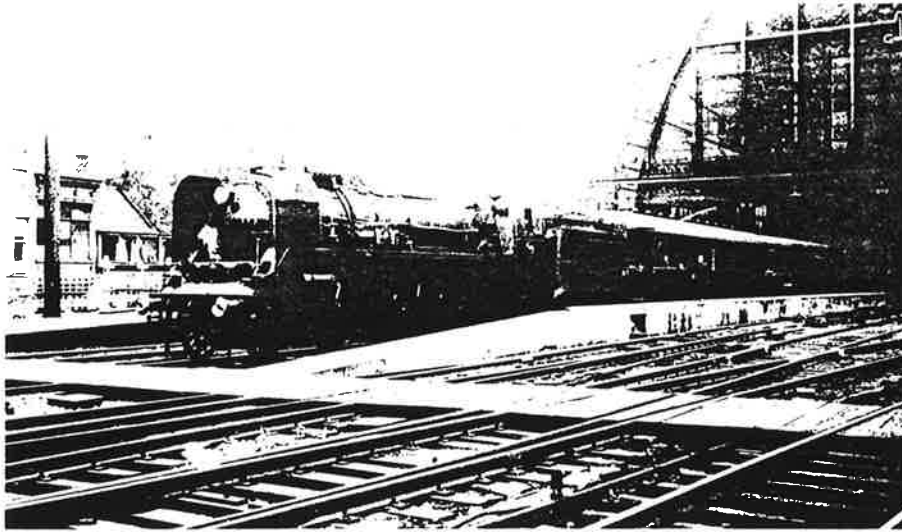
Après nous être restaurés, nous continuons notre voyage vers OOSTENDE en prenant à 13h11 le train rapide ANTWERPEN-OOSTENDE (KAAI) où nous arrivons à 15h28 et ce via MECHELEN, GENT et BRUGGE.

La ligne à 4 voies d'ANTWERPEN à MECHELEN nous passionnait vu que nous connaissions quelque chose de semblable en HOLLANDE. La gare de MECHELEN à cette époque se trouvait en position "basse" et le pont sur le canal sur lequel passait l'embranchement vers GENT devait être franchi prudemment. Ensuite l'on reprenait de la vitesse. Le voyage se poursuivait via DIERMONDE et SCHELLEBELLE où vient s'embrancher en courbe la ligne venant de BRUXELLES-NORD vers GENT-SINT-PIETERS.

A peine arrivés à OOSTENDE nous voyions entrer en gare le PULLMAN "KÖLN-OOSTENDE" (15h45) qui donnait correspondance au bateau partant vers l'ANGLETERRE à 15h55. Peu de temps après (16h20) arrivait le bateau d'ANGLETERRE qui donnait correspondance au PULLMAN "OOSTENDE-KÖLN" (16h32). Cette rame PULLMAN tractée à l'arrivée et au départ par une locomotive type 9 n'était même pas restée 1 heure à OOSTENDE.



Arrivée à ANTWERPEN-CENTRAAL du train 90 DUISBOURG-ANTWERPEN, remorqué depuis HAMONT par notre locomotive "ATLANTIC" Type 6 n°604 du dépôt de BERCHEM. (FCV)



Locomotive "ATLANTIC" Type 69 n°6946 (ex-K.P.E.V. S9) du dépôt de BERCHEM (FCV) à ANTWERPEN-CENTRAAL, en tête d'un train "bloc" à destination de BRUXELLES-NORD.

Après le départ de ce train, nous assistions (comme c'était un jeudi) au départ des 4 trains hebdomadaires "transport de poissons" qui à l'époque alimentaient pratiquement toute la BELGIQUE. Des locomotives type 51 allaient chercher les wagons à la MINQUE et les rangeaient en ordre de départ et de destination. Après cela elles retournaient à la MINQUE avec des wagons vides. Le départ de ces trains avait lieu entre 17h00 et 18h00. Les vitesses n'étaient pas excessives. Prenons par exemple : départ d'OOSTENDE à 17h20 pour SCHAERBEEK (23h16/01h25) ensuite HERBESTHAL (06h22/07h22) puis EUPEN 07h30.

Après avoir pris un petit repas bien nécessaire, nous prenions à 19h30 un train "bloc" vers BRUXELLES-NORD avec arrêt à BRUGGE et GENT, arrivée à 21h06. Nous nous dirigeons vers notre hôtel situé rue du progrès à côté de la gare du Nord. Avant de nous coucher il nous arrivait d'aller faire un petit tour sur les quais de la gare pour voir partir les derniers trains de la journée.

En ce qui concerne le système des trains "bloc", il n'existait pas seulement sur la liaison BRUXELLES-ANTWERPEN mais aussi sur diverses autres relations de façon moins cadencée. Nous avons relevé dans l'indicateur les liaisons reprises ci-après, elles étaient assurées par des voitures ex-prussiennes à 4 essieux.

3 fois par jour dans chaque sens : BRUXELLES-NORD / OOSTENDE  
 " " / VERVIERS  
 " - midi / CHARLEROI-SUD

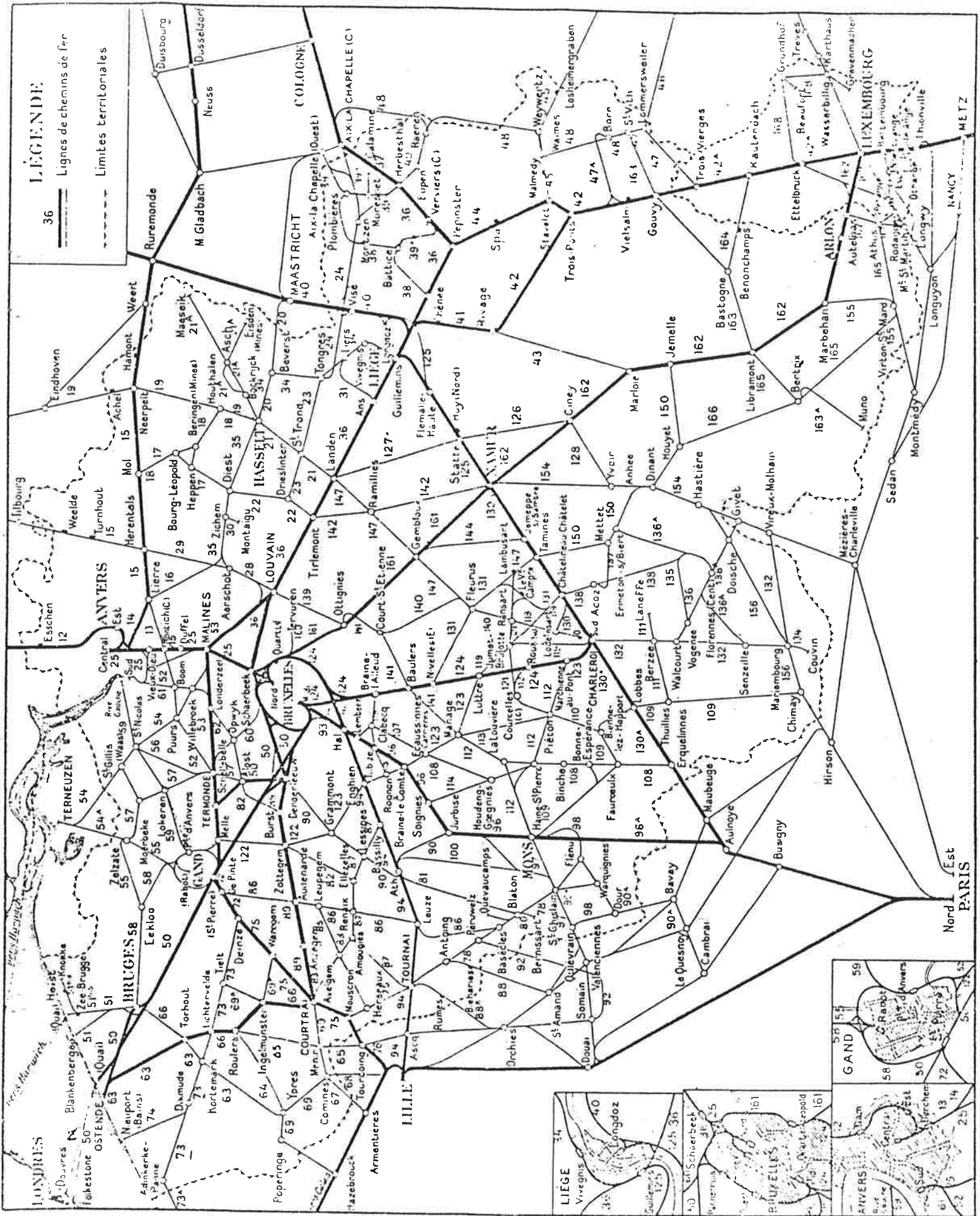
2 fois par jour dans chaque sens : BRUXELLES-MIDI / MONS  
 " " / KORTRIJK (1 relation prolongée jusqu'à RO SELAAR assurée par une rame belge GCI)  
 ANTWERPEN-CENTRAAL / LIEGE-GUILLEMINS  
 " " / CHARLEROI-SUD (via SCHAERBEEK, BRUXELLES-Q.L., LINKEBEEK)  
 " " / LILLE  
 GENT-SINT-PIETERS / LIEGE-GUILLEMINS

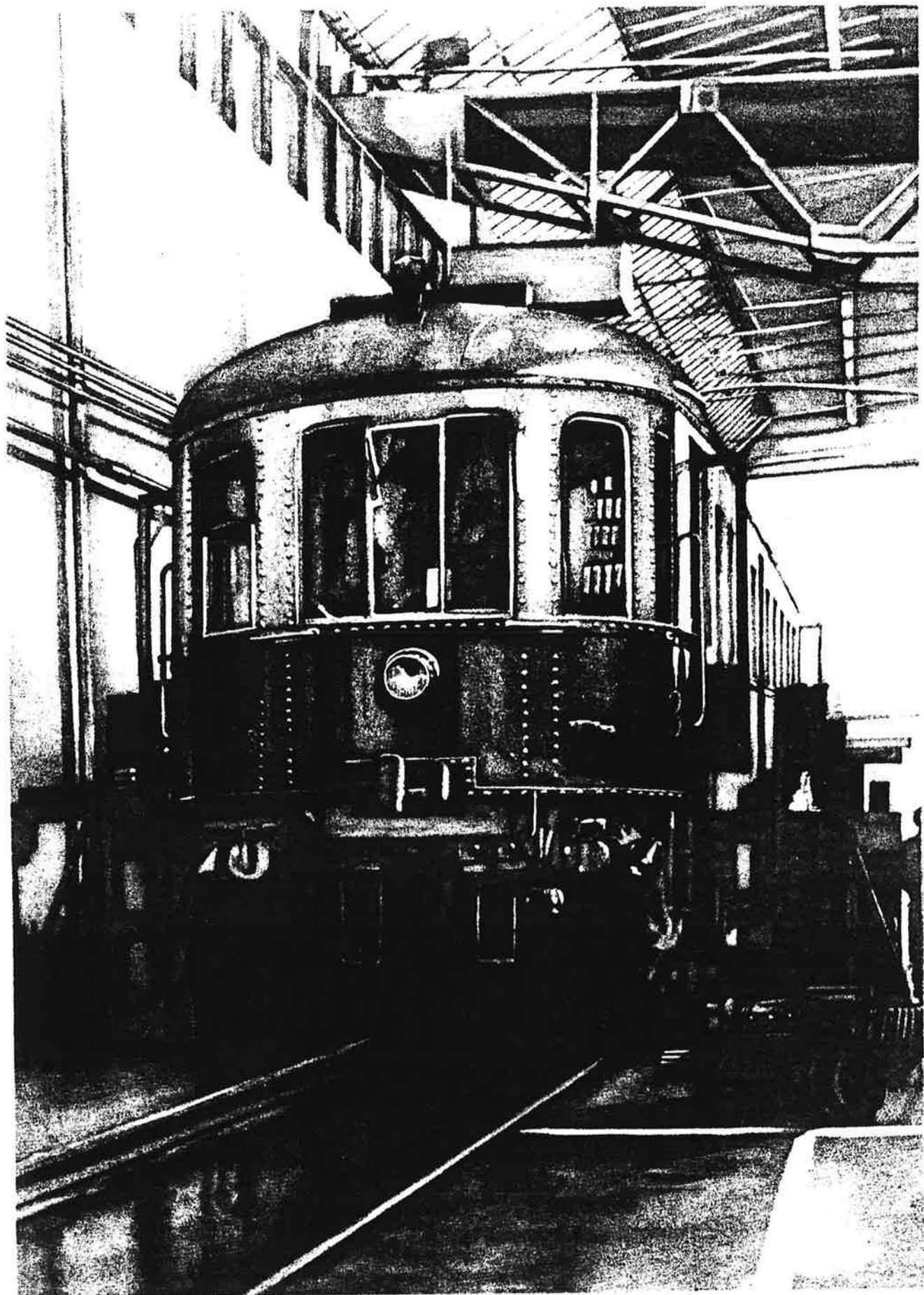
1 fois par jour dans chaque sens : ANTWERPEN-CENTRAAL / ADINKERKE (DE PANNE)  
 (seulement en période d'été)

1 fois par semaine : BRUXELLES-NORD / LIEGE-GUILLEMINS (le mercredi seulement)

LÉGENDE

- 36 Lignes de chemins de fer
- Limites territoriales





AUTOMOTRICE ÉLECTRIQUE QUADRUPLE EN COURS DE RÉPARATION PÉRIODIQUE

## ponts et tunnels (3)

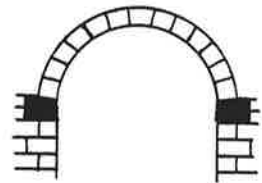
*Dans les deux derniers numéros, nous avons vu les divers types d'ouvrages (ponts, tunnels...) réalisables en miniature, puis la façon de construire un tunnel.*

*Dans ces lignes, je m'attacherai cette fois aux ponts avec voûte en maçonnerie. Ceux en métal ou en béton seront abordés dans le prochain et dernier article.*

1. On pourrait classer les ponts en maçonnerie en QUATRE TYPES :

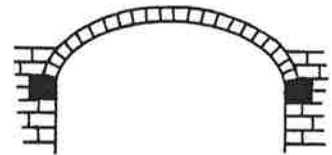
- voûte en berceau, semi-cylindrique

(pour passage étroit et/ou hauteur disponible importante; nombreux passages inférieurs pour chemins vicinaux ou petits cours d'eau...)



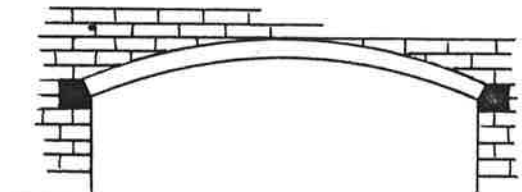
- voûte en "anse de panier"

(passage plus large ou hauteur disponible moindre, plus difficile à réussir en modélisme...)

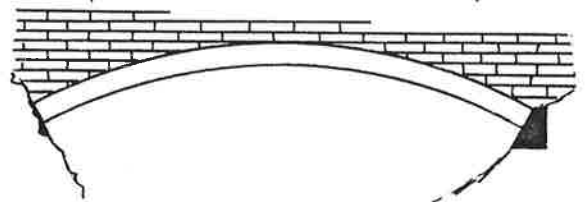


- pont "anglais" .

une portion de cylindre de grand rayon entre deux murs verticaux.



- comme le précédent : portion de cylindre de grand rayon entre plans inclinés.



Dans chacun des cas, on remarque des appuis latéraux (massifs en pierre ou en béton) perpendiculaires à l'arc de la voûte. Dans le dernier cas, l'arc peut aussi s'appuyer directement sur la roche.

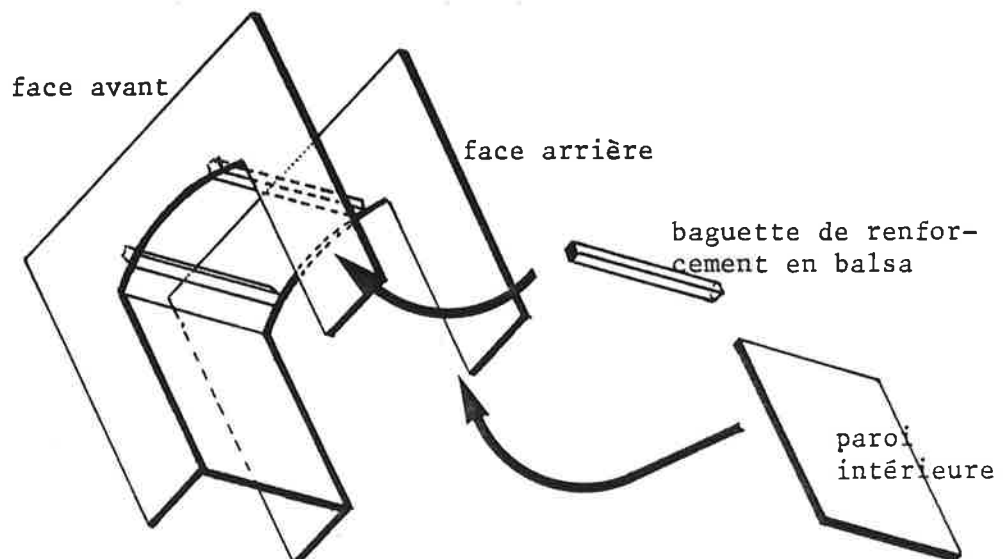
Beaucoup de passages supérieurs voûtés, datant en général de la construction de la ligne, ont disparu ou ont été modifiés lors des travaux d'électrification. Ainsi, entre Ottignies et la frontière luxembourgeoise, onze voûtes furent démolies et remplacées par des tabliers en poutrelles enrobées de béton (voir le prochain article).

Les ouvrages métalliques ou en béton armé ont, quant à eux, été purement et simplement rehaussés, comme on le remarque facilement dans le cas de la travée centrale de la passerelle d'Herbatte à Namur.

## 2. RÉALISATION D'UN PONT VOÛTÉ EN MINIATURE.

### 2.1. La structure du pont.

- Compte tenu de l'emplacement prévu sur le réseau ou le diorama, on choisira tout d'abord le type d'ouvrage à réaliser.  
On peut, bien entendu, choisir de reproduire le plus fidèlement possible un ouvrage déterminé.
- Les faces seront dessinées sur du papier ou du carton mince, découpées et mises en place pour juger de l'effet et modifier le dessin au besoin.
- Ensuite, le dessin définitif sera refait soigneusement sur une feuille de papier millimétré que l'on collera sur une plaque de contreplaqué mince.
- Scier le contreplaqué en suivant bien le dessin.  
On peut découper simultanément les deux faces en serrant deux plaques l'une contre l'autre à l'aide de serre-joints. Attention à découper bien droit, pour que les deux faces soient parfaitement identiques !  
Finir au papier de verre.
- Dessiner puis découper de la même façon les côtés des piliers, qui seront collés soigneusement entre les deux faces.
- Dessiner puis découper la pièce de contreplaqué destinée à recevoir la route ou à servir d'assiette à la voie. Coller en place.  
Si la route doit former un léger dos d'âne (cas fréquent), utiliser la même technique que pour la voûte (voir point suivant).
- Réaliser la voûte en carton, collé sous les deux faces, ou, éventuellement, en balsa mince collé sous ou entre les faces.  
Attention : il aura fallu tenir compte de l'épaisseur du carton ou du balsa lors du dessin des faces de l'ouvrage (au troisième point).  
Il peut être utile (voire nécessaire) de renforcer la voûte en collant des baguettes de balsa (ou d'un autre bois) entre les faces. Puis le carton sera collé sur ces baguettes.  
Idem pour réaliser le dos d'âne de la route.





## 2.2. Représentation de la maçonnerie : choix des matériaux.

Il faut maintenant "habiller" l'ouvrage réalisé.

Comme on l'a vu précédemment, le choix des matériaux est assez large. On choisira en fonction des produits disponibles, de leur facilité d'utilisation, de ses goûts, et, bien entendu, du prototype choisi.

Le papier fort décoré et estampé présente souvent un aspect très satisfaisant, à condition de recevoir une patine plus ou moins accentuée.

Pour un tout premier plan, lorsqu'on pourrait "frotter son nez" sur l'ouvrage, on choisira plutôt un matériau au relief plus accentué (plaques de maçonnerie en plastique : VOLLMER, POLA, SLATER'S...

Mais si votre pont doit être placé à quelque distance de l'observateur, du papier sans relief, simplement décoré, suffit largement. Par exemple les briques JOUEF ou KIBRI.

Pour ses murs de briques, Alain PRAS utilise du papier CANSON de couleur sur lequel les joints de ciment sont figurés au tire-ligne. On ne peut pourtant pas dire que ses maquettes manquent de relief !

Le papier CANSON est en outre, et de loin, la solution la moins onéreuse...

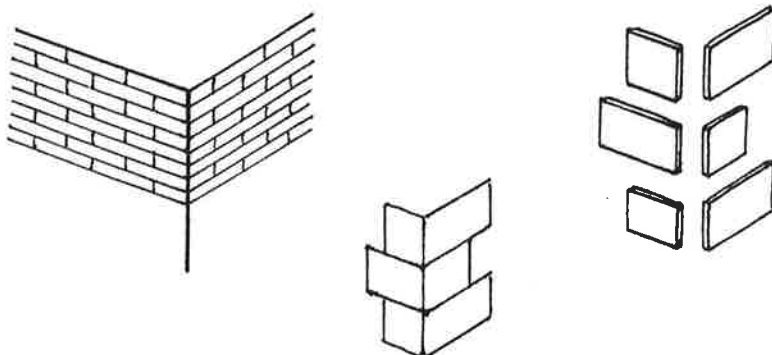
Autre matériau intéressant : la carte à gratter. Elle permet de figurer plus de relief et convient donc mieux pour des premiers plans.

Papiers, cartons, carte à gratter se collent facilement sur le contreplaqué, à l'aide de colle blanche. Ce qui n'est pas vrai du plastique, pour lequel seule une colle de contact donnera de bons résultats, à condition d'en user avec parcimonie, de peur de fondre le plastique.

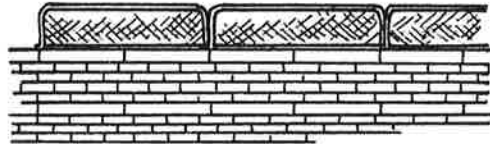
Enfin, on peut enduire le contreplaqué et graver dans l'enduit non encore durci. C'est une technique éprouvée, qui peut donner des résultats spectaculaires mais exige une certaine pratique (et même une pratique certaine) ! On s'y exercera donc au préalable sur de petits échantillons.

## 2.3. Pour plus de réalisme, quelques remarques :

- Les interstices qui subsisteraient entre les faces et l'intérieur de la voûte devront être rebouchés à l'enduit et poncés avant tout autre travail.
- Ne pas omettre de figurer les massifs de béton ou de pierre de taille sur lesquels s'appuie la voûte (voir au début de cet article).
- Les lignes de briques ou de pierres doivent être rigoureusement horizontales, même si l'ouvrage est en pente ou présente un dos d'âne.
- En général, toute la maçonnerie des faces est dans le même plan. Evitez donc d'exagérer le relief en rapportant les chaînages d'angle des piliers ou le cordon de la voûte sur le carton ou le plastique des faces. Utiliser pour ce faire un matériau très mince (papier ou plasticard mince...)  
Si vous utilisez le papier CANSON (briques) ou la carte à gratter (briques ou pierres de taille), ce problème ne se posera pas.



- Un bandeau de pierre, en saillie, sépare le tablier proprement dit du parapet. Il devra être reproduit, ce qui peut être fait en collant une fine baguette de plastique ou de balsa entaillée au cutter pour figurer les joints entre les pierres.
- Les garde-corps ou parapets de maçonnerie auront entre 1 mètre et 1 mètre 50 de hauteur. Au-dessus d'une voie électrifiée, ils seront surmontés d'un garde-corps en treillis à petites mailles, jusqu'à une hauteur minimum d'1 mètre 50. Celui-ci s'étendra jusqu'à au moins 2 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie électrifiée. Ce détail, nécessaire au réalisme, sera réalisé dans du métal découpé chimiquement (aïe le porte-monnaie ! ) ou dans un morceau de voile de rideau, collé sur une tige de métal ou de plastique mise en forme.



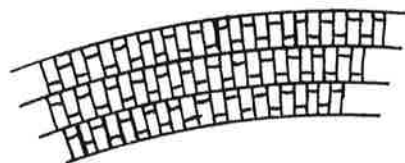
#### 2.4. Pierre ou brique ?

Observez l'usage dans le coin où le pont est censé se trouver. Il y a beaucoup de variantes possibles : tout en pierres ou tout en briques, ou encore combinant les deux.

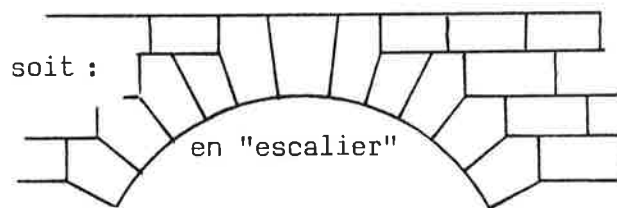
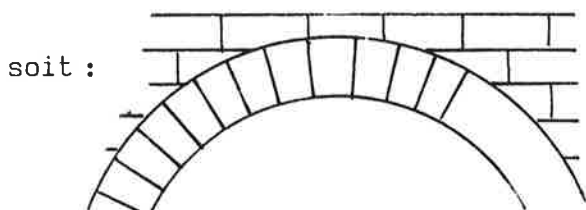
Exemples :

- arc en briques (3rangs), le reste du tablier en pierre, un cordon en pierre de taille surmonté d'un garde-corps en briques, lui-même recouvert d'un appui en pierres de taille. (ça existe !)
- arc et reste du tablier en pierre, garde-corps en briques (courant)...
- arc en pierre, tout le reste en briques (courant aussi)...

Les arcs en briques comportent plusieurs arcs concentriques, indépendants (au moins deux, souvent trois).

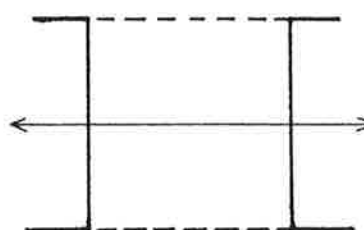


Les arcs en pierre présenteront deux dispositifs :

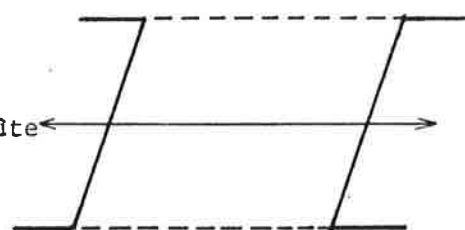


#### 2.5. Un beau cas particulier !

Les faces ne sont pas perpendiculaires à l'axe de la voûte



situation normale



cas particulier

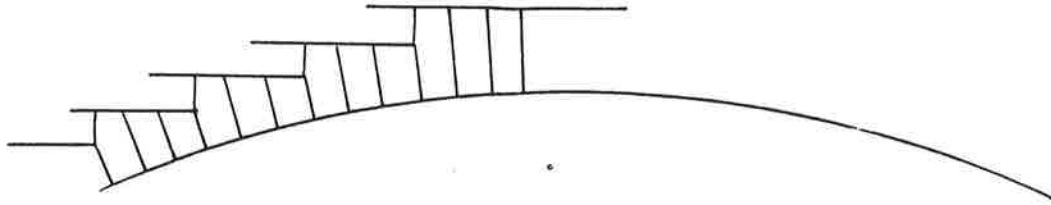


C'est le cas, déjà mentionné, du passage inférieur de l'ancienne Chaussée de Liège, sous la ligne 162, à Jambes.

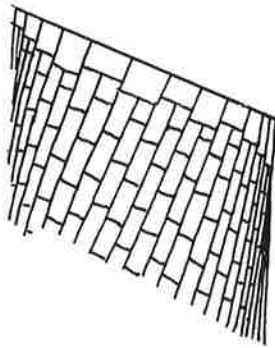
Cette situation se rencontre aussi à Libramont, à la bifurcation du Serpont (branche désaffectée).

Ces deux ouvrages présentent une voûte semi-cylindrique, en berceau.

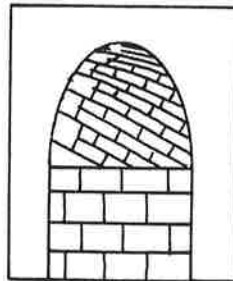
Quelque peu différent est le pont situé sur la route venant de Bastogne, à l'entrée d'Aywaille, sous la ligne 42.



Dans ces cas, les lignes de briques (ou de pierres) de la voûte sont disposées perpendiculairement à la face du pont et forment une hélice.



voûte en  
hélice, vue  
de dessous



idem, vue  
de côté

A noter : les faces de l'ouvrage ne peuvent pas être inclinées de plus de  $45^{\circ}$  par rapport à la normale.

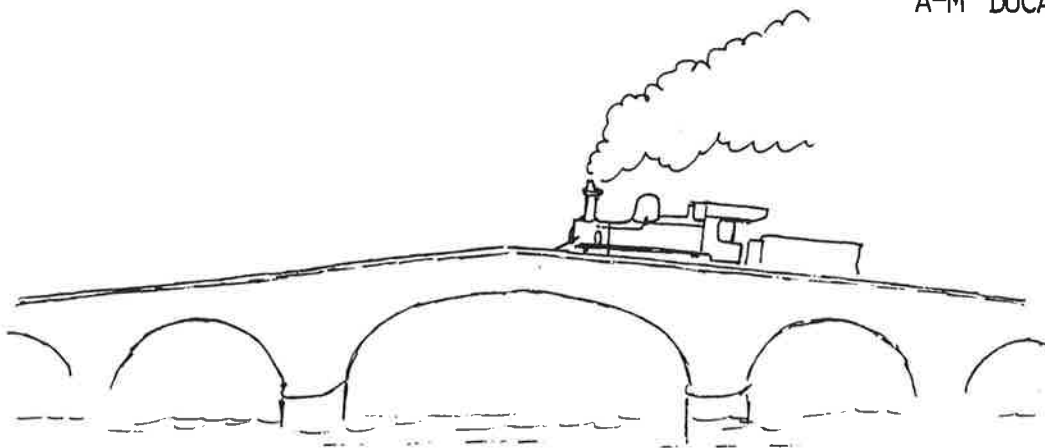
Quant à l'appareil des pierres sur les faces, il présente la disposition "en escalier" décrite à la page précédente. Du moins dans tous les cas que je connaisse. J'ignore s'il y a une raison à cela, et laquelle, ou si cette règle souffre des exceptions...

Un tel ouvrage pourra bientôt être observé sur le réseau du club.

Je n'en décrirai toutefois pas la construction dans cet article, car cela nécessiterait des notions de géométrie...

Ceux que la chose intéresserait pourront toujours s'adresser à Claude Riguelle ou à moi lors d'une de nos réunions...

A-M DUCARME



# modélisme technique

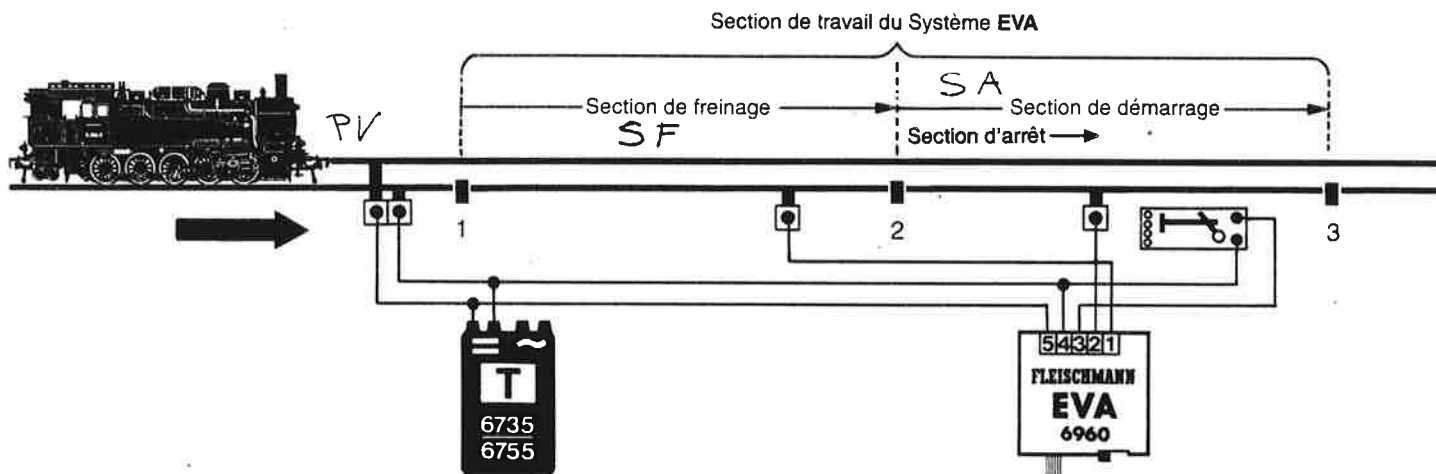
EVA vous connaissez ?

C'est le nouveau système électronique (encore un) produit par FLEISCHMANN.

Ce n'est pas un système de block automatique. C'est une temporisation automatique qui assure le freinage et l'arrêt devant un signal qui influence la marche des trains.

Il s'agit d'un gadget, au demeurant fort intéressant, qui s'insère devant chaque signal.

Il faut une section de pleine voie, une section de freinage suivie d'une section d'arrêt. (voir schéma)



P.V.= pleine voie; S.F.= section de freinage; S.A.= section d'arrêt; S= signal.

Guidé par la tension délivrée par le transfo, le train roule sur la P.V.

Si le signal est au vert il n'y a aucune action sur le convoi.

Si le signal est au rouge : en pénétrant sur S.F. (60 à 80cm) le train ralentit et poursuit sa route à faible vitesse jusque S.A. (60 à 80cm) où il réduit encore jusque l'arrêt complet.

Le signal est positionné 40cm après la fin de S.F.

La marche ralentie est fonction de la temporisation donnée à "EVA" et de la tension en pleine voie.

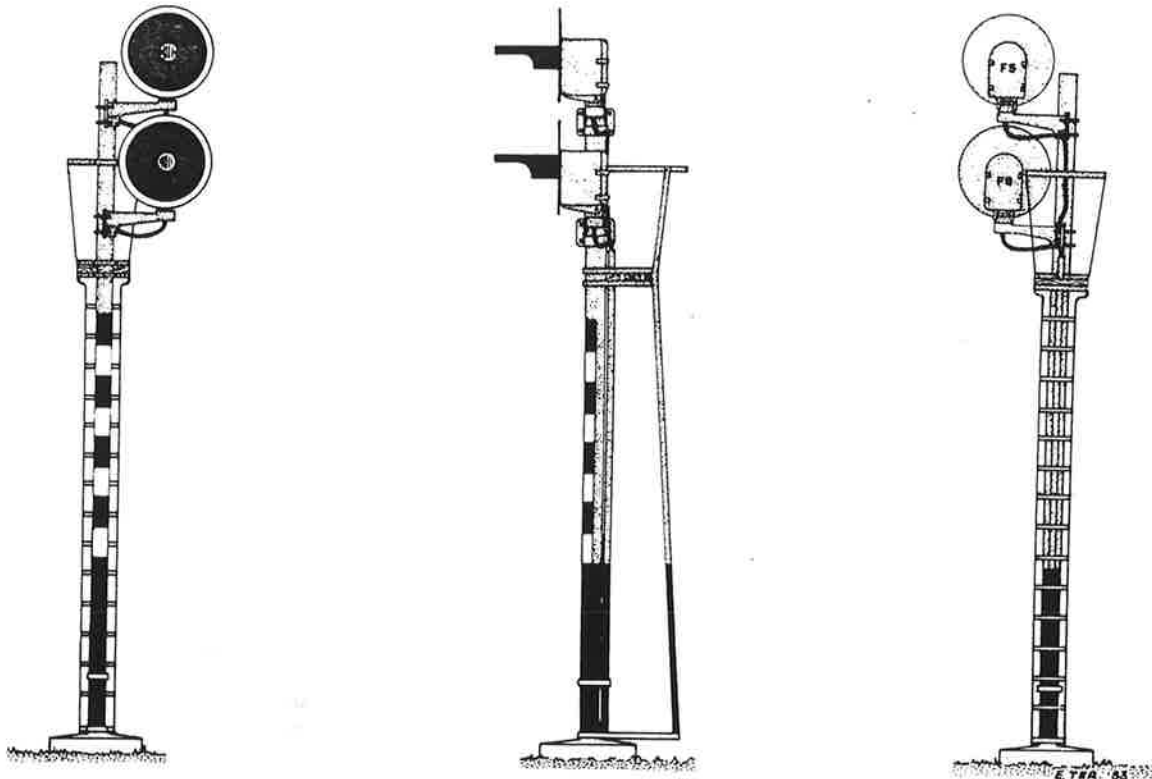
Le signal passe au vert : lentement le train redémarre. Si le passage au vert s'effectue dans S.F. ou S.A. le train continue sa course en accélérant.

Les réglages doivent se faire sur la loco la plus rapide pour qu'elle s'arrête encore devant le signal...

S'il y a des manoeuvres à faire le système est débrayable.

Si par mégarde un deuxième train pénètre dans S.F. alors qu'il y en a un autre devant le signal, l'intruse est arrêtée très rapidement dans S.F.

Plus longue sera S.F. mieux on peut simuler le freinage réel.



## la signalisation des chemins de fer italiens

LA SIGNALISATION FERROVIAIRE (F.S.) ET SA TRANSPPOSITION EN MODELISME.

### 1. LES SIGNAUX LUMINEUX.

D'un point de vue historique la signalisation ferroviaire a commencé, pratiquement dans les débuts des chemins de fer, lorsqu'on s'est rendu compte que le langage ordinaire n'était pas suffisant. Pour organiser ces rapports complexes qui dans la pratique se créent entre les trains, la ligne et les gares.

Des rapports complexes s'expliquent par le continuel échange d'ordres et de communications qui doivent être : clairs, rapides, sûrs. Car leur carence créerait des conséquences dommageables; de là, la nécessité de recourir à un langage spécial. C'est à dire le langage des "signaux".

L'énumération et la description complète des signaux employés aujourd'hui en ITALIE sur ses chemins de fer nationaux (F.S.) est chose pratiquement inutile dans le cadre de la revue. Notre projet est plutôt de fournir au modéliste une série d'informations et d'idées utiles pour la transposition en petit de ce qui se passe dans la réalité.

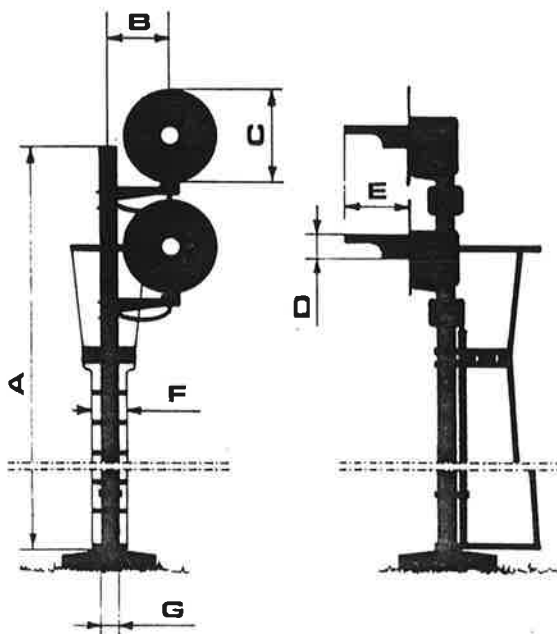
Réalité qu'il faut donc connaître dans ses aspects essentiels.

Les signaux se divisent de la façon suivante (selon le règlement des F.S.) :

- = signaux de trains : subdivisés en :
  - signaux donnés par les machinistes : coup de sifflets ou tout autre signalisation acoustique
  - signaux portés par les trains : signaux de tête et de queue des convois.
  - signaux à main présentés par le personnel de train, etc.)
  
- = signaux de ligne et de gares : subdivisés en :
  - signaux à main et assimilés : palettes de commande, drapeaux, lanternes, torches à flamme rouge, pétards.  
(sans que cette signalisation "mineure" de ligne possède obligatoirement ses propres poteaux)
  - signaux fixes : signaux lumineux, sémaphores, indicateurs de direction, signaux à fleur de sol, etc...
  
- = signaux pour les manoeuvres avec locomotive.
  - signaux des manoeuvres, faits avec des drapeaux, un sifflet à bille, un cornet les signaux partis par les locos.
  
- = signaux subsidiaires (a) et accessoires (b)
  - (a) - les pétards servant d'auxiliaires aux signaux fixes de ligne, là où existent des conditions déterminées.
  - les panneaux d'orientation.
  - (b) - les différents types de disques et d'indicateurs de déviation, pour ponts bascules, plaques tournantes, colonne hydraulique, fin de tronçon à crémaillère, les signaux pour locomotives et automotrices électriques, (situés sur les pylones de la ligne aérienne), etc...

De ce qui précède on voit que pour pouvoir parler exhaustivement de la signalisation quelques numéros de la revue ne suffiraient pas.

Nous nous occuperons des signaux lumineux qui, comme on l'a dit, appartiennent à la très vaste catégorie des "signaux de ligne et de gares".



|          |       | O    | HO  | N              |
|----------|-------|------|-----|----------------|
| <b>A</b> | 5,400 | 124  | 62  | 34             |
| <b>B</b> | 520   | 12   | 6   | 3 <sup>5</sup> |
| <b>C</b> | 760   | 17,5 | 8,5 | 5              |
| <b>D</b> | 180   | 4    | 2   | 1              |
| <b>E</b> | 500   | 11,5 | 5,5 | 3              |
| <b>F</b> | 270   | 6    | 3   | 2              |
| <b>G</b> | 160   | 4    | 2   | 1              |

Mais procédons par ordre, en observant ce qui se passe dans la réalité. Sur les lignes des F.S., aujourd'hui, à la place des sémaphores caractéristiques du temps de la vapeur qui persistent en quelques lignes secondaires, (on observe encore en gare centrale de MILAN des signaux de départ en tête des différents quais), on emploie quasi partout les "signaux purement lumineux" appelés aussi signaux à feux de couleur.

Les avantages que l'on attribue aux signaux purement lumineux, par comparaison avec les sémaphores à ailes ou mécaniques, sont de 3 types :

- la simplicité. D'autant plus remarquable qu'il faut tenir compte que les sémaphores à ailes ont aussi besoin d'un dispositif électro-optique pour la signalisation nocturne.
- la meilleure visibilité à grande distance et dans les mauvaises conditions atmosphériques ou en cas de position gênante du soleil.
- la similitude des indications données de jour comme de nuit.
- le plus grand nombre d'indications données non seulement avec une plus grande variété d'"aspects" du feu de couleur (jaune clignotant, vert clignotant comme nous le verrons plus loin). Mais aussi par le nombre de loin supérieur de combinaisons différentes dérivant de l'usage de 2 cibles, par exemple : (en considérant un signal doté de 2 cibles indépendantes, placés l'une au dessus de l'autre sur un même mât) : si le signal supérieur est en mesure de donner (à lui seul) les 4 aspects : rouge, jaune, vert, jaune clignotant; et le signal inférieur (à lui seul) les 5 aspects : jaune, jaune clignotant, vert, vert clignotant, éteint; on en déduit que leurs diverses combinaisons sont exactement de  $4 \times 5 = 20$ .

C'est aussi le nombre des indications qu'il est possible de donner au train. Dans la réalité, seule une partie des possibilités théoriques est effectivement utilisée, pour des raisons diverses de sécurité ou de simplification électrique des appareillages et des cablages du signal.

## SIGNAUX LUMINEUX, GENERALITES ET CLASSIFICATION.

Les signaux lumineux ou "à feux de couleur" donnent les signalisations au moyen de lumières diversement colorées, de jour comme de nuit, et sont constitués d'un ou plusieurs fanaux spéciaux appliqués à autant d'écrans peints en noir et bordés d'une bande blanche.

Un dispositif optique adéquat orienté en fonction du tracé de la voie empêche toute dispersion latérale inutile de lumière, si bien qu'une seule ampoule de 20 Watts est parfaitement suffisante pour rendre visible à plusieurs centaines de mètres les diverses combinaisons qui peuvent être assurées par le signal lui-même; un pare-lumière (ou "visière") complète et protège opportunément le dispositif.

Les diverses couleurs des signalisations sont obtenues par le mouvement d'un écran portant des filtres diversement colorés. Mouvement provoqué par un relais situé à l'intérieur de la "coiffe" du signal. D'autres relais servent aux signalisations complémentaires (clignotants, etc...)

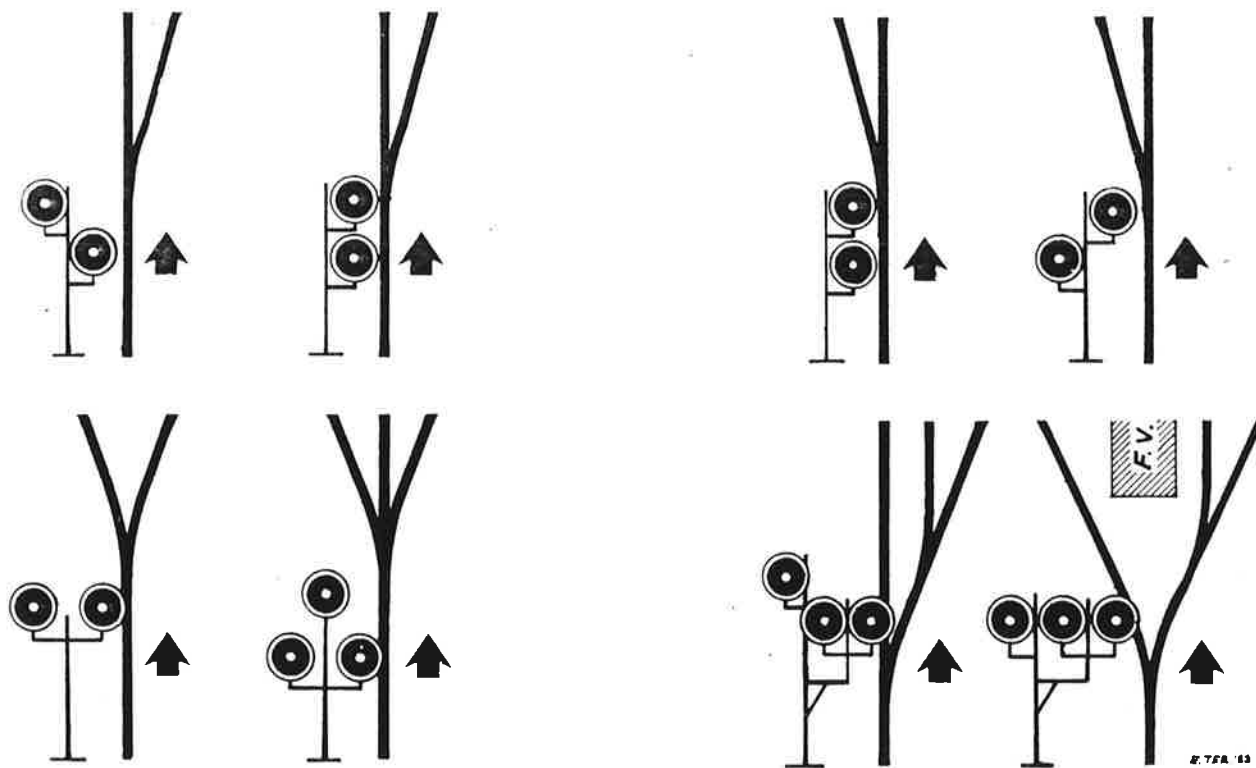
Les lumières colorées sont : rouge, jaune, vert; fixes ou clignotants, uniques ou multiples.

Les signaux se divisent en 2 groupes fondamentaux :

- signaux lumineux de 1<sup>o</sup> catégorie.
- signaux lumineux d'avertissement.

## LES SIGNAUX DE 1<sup>o</sup> CATEGORIE.

Sont des signaux de 1<sup>o</sup> catégorie ceux situés juste en avant du point protégé et qui, lorsqu'ils présentent l'aspect "voie interdite" ne peuvent absolument pas être franchis par les trains.



En outre, les signaux de 1<sup>o</sup> catégorie peuvent être "simples" ou multiples. Sont "simples" ceux qui commandent un itinéraire ou un groupe d'itinéraires sans distinction particulière entre eux. Sont "multiples" les signaux formés de plusieurs signaux simples réunis en un ensemble. Ceux-ci pourtant peuvent donner des signalisations séparées et distinctes pour chaque itinéraire ou groupe d'itinéraires s'embranchant au point protégé par le signal.

#### LES SIGNAUX D'AVERTISSEMENT.

Sont signaux d'avertissement ceux qui sont situés en avant des signaux de 1<sup>o</sup> catégorie (normalement 1.200 à 1.400 m de ces derniers) ou de toute façon à une distance convenable de ceux-ci (distance de freinage) et qui ont la fonction de donner au machiniste une signalisation d'avertissement qui lui permet de pouvoir respecter les indications du signal suivant de 1<sup>o</sup> catégorie.

A la différence des signaux de 1<sup>o</sup> catégorie, les signaux d'avertissement sont toujours simples. Ainsi ne sont pas prévus les signaux d'avertissement "multiples" constitués de plusieurs signaux "simples" réunis en un seul complexe et tels qu'ils donnent donc des signalisations d'avertissement séparées et distinctes pour chaque itinéraire ou groupe d'itinéraires s'embranchant à partir d'un point protégé par le signal, ce qui rendrait totalement contradictoire le sens même d'avertissement. L'avertissement en fait est situé à quelque centaines de mètres AVANT l'embranchement autrement son installation n'aurait aucune logique ni aucune utilité pratique.

Rectificatif : Concernant le rapport de l'assemblée générale du 25 janvier 85 paru dans F.F.N. n°12, le comité tient à préciser que l'absence de Charles FOURNY à la dernière assemblée générale était excusée.

DE TRES BELLES ET EXCELLENTE PHOTOS AU FORMAT 14 X 9.

La maison d'édition IAN ALLAN Ltd. située en ANGLETERRE édite une série de 38 photographies représentant des locomotives ayant circulé en BELGIQUE.

Ces photos ont été prises au cours d'une période se situant du 10 décembre 1924 (date de la numérotation des locomotives des diverses compagnies allemandes cédées suivant les clauses du traité de VERSAILLES de 1919), au 30 septembre 1931 (fin de la numérotation qui ne reprenait pas le type de la locomotive : ceci concernait les locomotives construites en BELGIQUE ou achetées). Cette remarquable série de photos est à conseiller à ceux qui veulent soit commencer, soit compléter une collection.

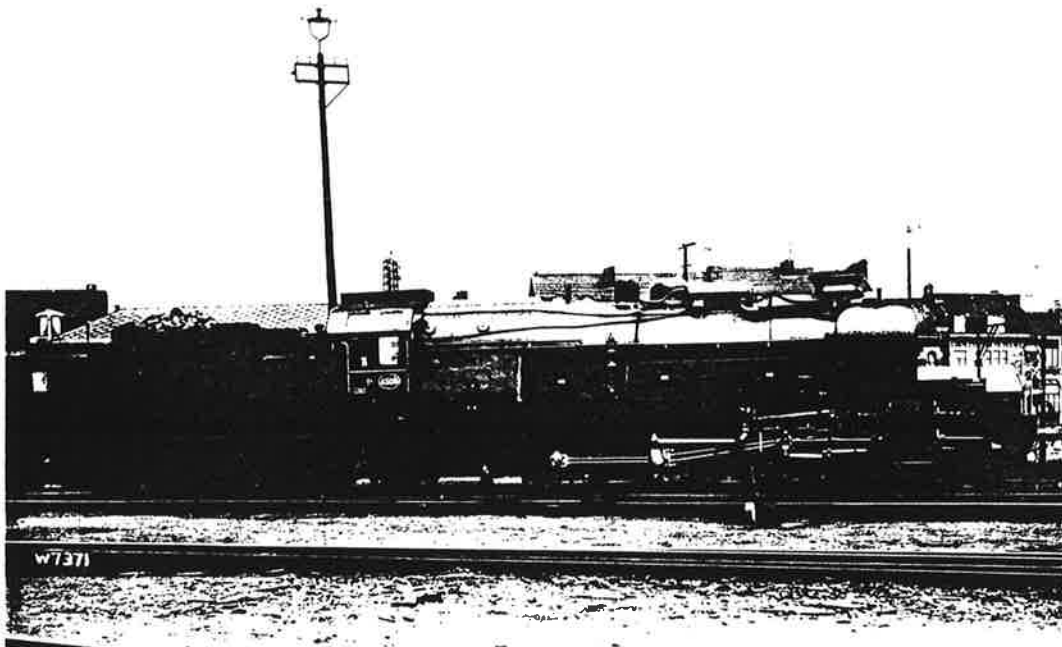
A. locomotives de l'ETAT BELGE et de la SNCB depuis 1926.

| références | n° locomotive | symbole           | type                   |
|------------|---------------|-------------------|------------------------|
| W 7339     | 6627          | 4-4-0             | 66                     |
| W 7340     | 6622          | 4-4-0             | 66                     |
| W 7341     | 9880          | 0-10-0 T          | 98                     |
| W 7342     | 9865          | 0-10-0 T          | 98                     |
| W 7343     | 6559          | 4-6-0             | 64                     |
| W 7344     | 9734          | 2-8-2 T           | 97                     |
| W 7345     | 4949          | 4-6-0             | 40                     |
| W 7346     | 6004          | 4-6-0             | 60                     |
| W 7347     | 4730          | 2-6-2 T           | 22 (01/10/31 : 57)     |
| W 7348     | 3390          | 0-8-0 T           | 23 (01/10/31 : 53)     |
| W 7349     | 4607          | 4-6-0             | 7 (avant 1925 : 8 bis) |
| W 7350     | 4195          | 0-8-0 T           | 23 (01/10/31 : 53)     |
| W 7351     | 697           | 0-6-0 T           | 51                     |
| W 7352     | 4659          | 4-6-0             | 7 (avant 1925 : 8 bis) |
| W 7353     | 4968          | 4-6-0             | 40                     |
| W 7354     | 78            | 0-6-0 T           | 51                     |
| W 7355     | 9650          | 2-6-0 T           | 96                     |
| W 7356     | 7327          | 0-8-0             | 72                     |
| W 7357     | 6915          | 4-4-2             | 69                     |
| W 7358     | 8646          | 0-8-0             | 81                     |
| W 7369     | 6484          | 4-6-0             | 64                     |
| W 7370     | 4554          | 4-6-2             | 10                     |
| W 7371     | 4508          | 4-6-2             | 10                     |
| W 7372     | 4534 (*)      | 4-6-2             | 10 (côté droit)        |
| W 7373     | 4534 (*)      | 4-6-2             | 10 (côté gauche)       |
| W 7374     | 4479          | 2-10-0            | 36                     |
| W 7375     | 121           | 0-6-0 T           | 51                     |
| W 7376     | 903           | 0-6-0 T           | 51                     |
| W 7377     | 4711          | 2-6-2 T           | 22 (01/10/31 : 57)     |
| W 7378     | 1973          | 0-6-0             | 25                     |
| W 7379     | 5053          | 2-8-0             | 37 (01/10/31 : 31)     |
| W 7380     | S 2           | autorail à vapeur |                        |

(\*) plate forme munie d'une cabine pour le service d'inspection de la voie.

B. locomotives de la COMPAGNIE DU NORD BELGE.

| références | n° locomotive | symbole  | type à la SNCB depuis 05/02/41. |
|------------|---------------|----------|---------------------------------|
| W 7381     | 56            | 4-4-4 T  | 24                              |
| W 7382     | 707           | 2-8-0    | 76                              |
| W 7383     | 501           | 0-10-0 T | 99                              |
| W 7384     | 421           | 2-8-0    | 48                              |
| W 7385     | 127           | 0-6-0 T  | 87                              |
| W 7386     | 362           | 4-6-0    | 22                              |



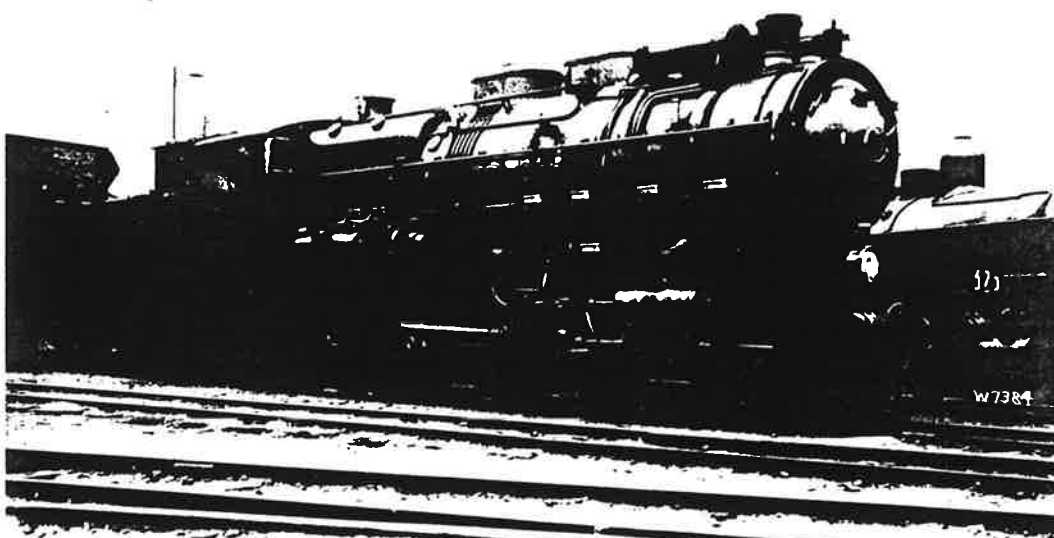
Comment commander ? Adresser votre commande à :  
 IAN ALLAN LTD.  
 Coombelands house  
 Coombelands lane  
 Addlestone weybridge  
 GB SURREY KT 15 1 HY

En mentionnant : "real photographs collection" et en respectant un ordre croissant dans les références.

Prix : commande minimum : 4 photos pour £ 2,25

|             |                    |
|-------------|--------------------|
| 5 ou plus   | 55 pences la pièce |
| 11 ou plus  | 54 " "             |
| 21 ou plus  | 53 " "             |
| 51 ou plus  | 51 " "             |
| 101 ou plus | 48 " "             |
| 151 ou plus | 45 " "             |

Exemple : commande de 35 photos = 35 x 53 p = 1855 p = £ 18,55.





# Publications

Cartes du projet de chemin de fer de SAMBRE-ET-MEUSE.

A. par MAGIS, vers 1843 (65cm x 47cm) : 100 frs. référence : n°32.

B. par CUBITT, vers 1845 (50 cm x 47 cm) : 100 frs. référence : n°33.  
versement anticipatif : 000-0186417-80 de : Musée de CERFONTAINE.

Edité par l'asbl "musée de CERFONTAINE" : jeu de construction en carton : 1 locomotive vapeur type 51 et 2 wagons bois sous l'étiquette "Sambre et Meuse". 50 frs/pièce, 40frs/10p, 30frs/20p.

Publications du musée du chemin de fer à BRUXELLES.

- calendrier 1985.
- fiches descriptives des locomotives diesel de ligne de la SNCB.
- recueil du matériel voyageurs à 3 essieux et à bogies de l'Etat-Belge 1835-1926.
- Egide WALSCHAERTS 1820-1901 : "een Maechels spoorwegpionier".
- (annoncé pour fin avril début mai) : recueil du matériel à marchandises de l'Etat-Belge 1835-1926.
- (annoncé pour plus tard) : "histoire des chars, carrosses, voitures et leur suspension". Et "histoire du matériel à voyageurs".

Publications Editions EDIBLANCHART :

- histoire des locomotives à vapeur par Phil DAMBLY. (vers juin/juillet)
- livre photographique sur les locomotives à vapeur belges par M. DELIE. " "

Editions de la SNCB, direction P.S.; bureau 52-22, section 53, rue de France 85 1070 BRUXELLES.

- "des bâtons dans les roues" par CL.LOKKER (histoire des cheminots pendant la 2<sup>e</sup> guerre mondiale.

Editions du G.T.F. asbl B.P. 191, 4000 LIEGE.

- Transfer spécial n°3. (voir anciens F.F.N.)
- cartes postales ....

" de eerste elektrische treinen in België - deel 1 - de Belgische Staatsspoorwege en de elektrische tractie 1881-1926" auteur : J.P.SCHENKEL. Parklaan 12/4 9300 AALST.

Nouvelles cartes postales de l'A.S.V.I. rue Belliard 91, 1040 BRUXELLES.

Editions du TTZ c/o J.Casier Radiostraat 19, 3700 TONGEREN.

- brochure n° 5 : stoomlocomotieven type 65/96
- " 6 : diesellocomotieven type 271
- " 7 : dieselmotorstellen type 606/608
- " 8 : stoomlocomotieven type 38
- " 9 : diesellocomotieven type 211 (reeks 64)
- (en préparation) : réédition vapeur type 25, type 7, électriques type 101 série 29, vapeur type 12, autorails type 552/553/554 (BROSSEL), vapeur type 64.

# railphoto

le rail belge en photos      het belgisch spoor in foto's

Le numéro 2 (avril-mai 1985) est paru et il comporte un complément de légendes du numéro 1 ainsi qu'un agenda.

Ce numéro voit l'apparition de la couleur avec un splendide poster A4.

Le prix de vente est de 160 F et il nous reste encore quelques numéros 1.

Vous pouvez les obtenir aux réunions auprès du trésorier ou en versant 160+13 F pour frais d'envoi au compte 350-0224332-90 du Rail Miniature Mosan-Namur en mentionnant Railphoto et le ou les numéros désirés.



La Régie des Postes émettra le 6 mai 1985, une série de quatre timbres-poste spéciaux dans le cadre de l' "Année des transports publics".

## CARACTÉRISTIQUES

| Valeurs | Sujets                                      | Tirages           |
|---------|---|-------------------|
| 9 F     | Locomotive de tram à vapeur type 18 de 1896 | 4.900.000 exempl. |
| 12 F    | Locomotive tender "Elephant" de 1835        | 8.100.000 exempl. |
| 23 F    | Loco-tender type 23 de 1904                 | 2.700.000 exempl. |
| 24 F    | Locomotive "Pacific" type 1 de 1935         | 2.700.000 exempl. |

|                           |   |
|---------------------------|---|
| Dessins                   | : M. Paul Funken  |
| Format (images)           | : 35,4mm x 24,5mm.  |
| Couleurs                  | : polychromie.  |
| Procédé d'impression      | : héliogravure.   |
| Gravure (cylindres hélio) | : Ets De Schutter.  |
| Réalisation               | : Atelier général du timbre à Malines.  |
| Nombre de planches        | : deux.   |
| Composition des feuilles  | : 30 unités (6x5).  |
| Dentelure                 | : type 11 1/2.  |
| Papier                    | : 9F - polyvalent non-phosphorescent.<br>12F, 23F et 24F - polyvalent phosphorescent. |
| Gommage                   | : gomme à base d'alcool polyvinylique.  |
| Vente                     | : à partir du 6 mai 1985 dans tous les bureaux de poste du Royaume.                   |

## PREVENTE

|          |  |
|----------|--|
| Dates    | : 4 et 5 mai 1985.   |
| Adresses | : Centraal Station<br>Astridplein<br>2000 ANTWERPEN<br>(de 10h à 17h)<br>Palais des Beaux-Arts<br>Salle M3<br>1000 BRUXELLES<br>(de 9h à 16h30)<br>Centrale werkplaats Mechelen N.M.B.S.<br>Leuvensesteenweg 30<br>2800 MECHELEN<br>(le samedi de 12h à 18h)<br>(le dimanche de 10h à 17h)<br>Hall social de l'atelier central de<br>Salzennes de la S.N.C.B.<br>rue Fond des Bas-Prés<br>5000 NAMUR<br>(de 10h à 18h)<br>Maison des Vacances S.N.C.V.<br>"Annette et Lubin"<br>rue Spaloumont 2<br>4880 SPA<br>(de 10h à 17h) |



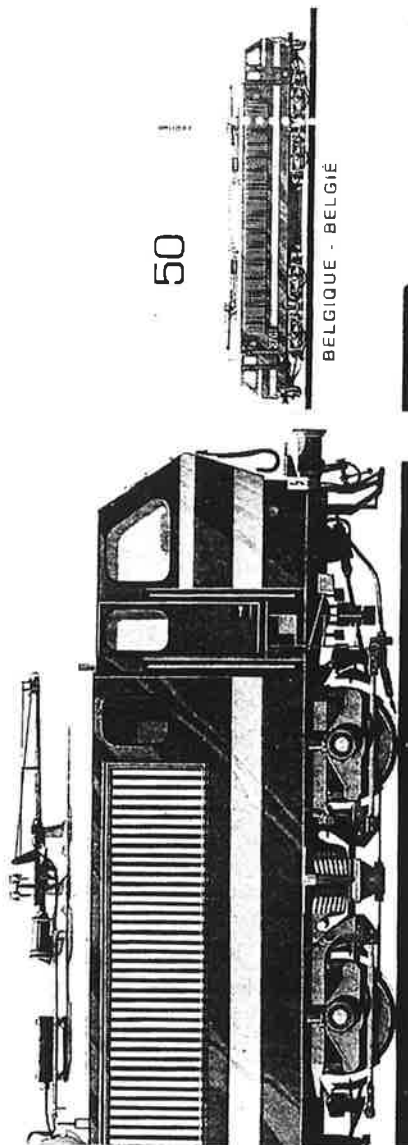
La Régie des Postes émettra le 6 mai 1985, un feuillet spécial comportant un timbre-poste spécial à la valeur de 50 F, dans le cadre de l'Année des transports publics.

## CARACTÉRISTIQUES

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Sujet du timbre et du feuillet   | : locomotive électrique type 27 de 1979.                            |
| Dessin                           | : M. Paul Funken.   |
| Prix de vente du feuillet        | : 50 F.   |
| Format (timbre)                  | : 38,4 mm x 24,5 mm.  |
| (feuillet)                       | : 150 mm x 100 mm.  |
| Couleurs                         | : polychromie.  |
| Procédé d'impression             | : héliogravure.   |
| Gravure (cylindres héliogravure) | : Ets De Schutter.  |
| Réalisation                      | : Atelier général du timbre à Malines.                              |
| Tirage                           | : 1.000.000 d'exemplaires.  |
| Dentelure                        | : type 11 1/2.  |
| Papier                           | : polyvalent phosphorescent.  |
| Gommage                          | : gomme à base d'alcool polyvinylique.                              |
| Vente                            | : à partir du 6 mai 1985 dans tous les bureaux de poste du Royaume. |

## PREVENTE

|          |  |
|----------|--|
| Dates    | : 4 et 5 mai 1985.   |
| Adresses | : Centraal Station<br>Astridplein<br>2000 ANTWERPEN<br>(de 10h à 17h)<br>Palais des Beaux-Arts<br>Salle M3<br>1000 BRUXELLES<br>(de 9h à 16h30)<br>Centrale werkplaats Mechelen N.M.B.S.<br>Leuvensesteenweg 30<br>2800 MECHELEN<br>(le samedi de 12h à 18h)<br>(le dimanche de 10h à 17h)<br>Hall social de l'atelier central de<br>Salzennes de la S.N.C.B.<br>rue Fond des Bas-Prés<br>5000 NAMUR<br>(de 10h à 18h)<br>Maison des Vacances S.N.C.V.<br>"Annette et Lubin"<br>rue Spaloumont 2<br>4880 SPA<br>(de 10h à 17h) |



**1985. année des transports en commun  
1985. jaar van het openbaar vervoer**

150<sup>e</sup> anniversaire des chemins de fer  
150-jarig bestaan van de spoorwegen  
100<sup>e</sup> anniversaire des chemins de fer vicinaux  
100-jarig bestaan van de buurtspoorwegen  
100<sup>e</sup> anniversaire Congrès AICCF  
100-jarig bestaan Congres AICCF  
100<sup>e</sup> anniversaire UITP  
100-jarig bestaan UITP

N'ayant encore reçu AUCUNE offre,

- LA BIBLIOTHEQUE RECHERCHE toujours des classeurs.
- L'EQUIPE RESEAU RECHERCHE encore et toujours des outils neufs ou usagés dont vous feriez don au club.  
Contacter l'actif Olivier FONCOUX aux réunions.

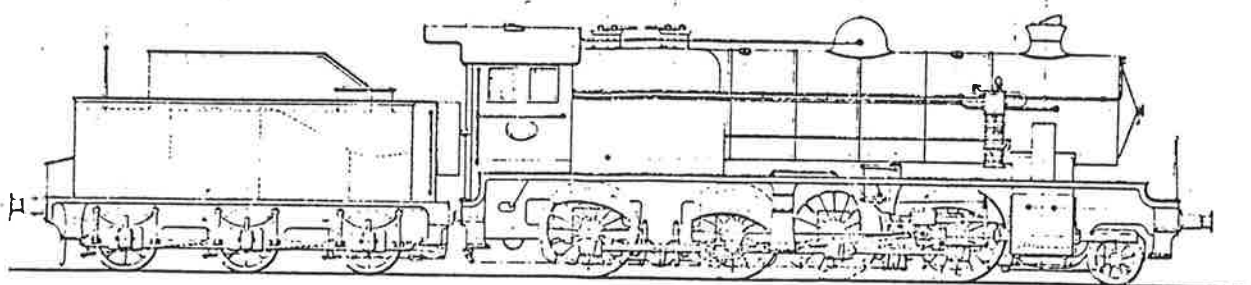
LE R.M.M. RECHERCHE :

- 1 boiler électrique 5 litres.
  - 1 aspire-tout pour nettoyage local et réseau (grosse puissance)
- Offres à faire à Michel HERBIET (trésorier) 081/71.26.68.

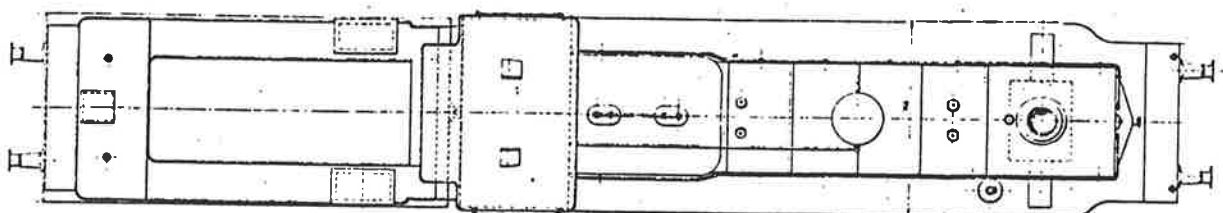
# Calendrier

Consultez également le calendrier des manifestations du 150<sup>e</sup> anniversaire.

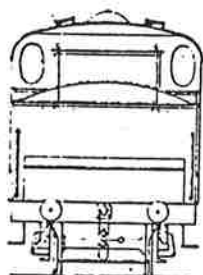
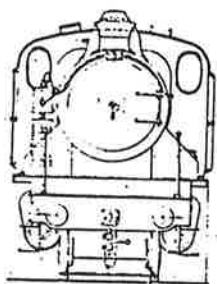
- 30/3 au 29/9 C.F.V.3.V. 081/71.11.22. MARIEMBOURG-TREIGNES. ligne musée.  
samedi et dimanche + lundi, mardi, jeudi en juillet et août.
- 6/4 au 6/10 M.T.U.B. 02/660.65.32. samedi, dimanche et fêtes ouverture du musée à  
WOLUWE. Circulation de tramways historiques entre TERVUREN et WOLUWE.
- 28/4 REMOUCHAMPS. 2<sup>e</sup> grande bourse internationale de printemps.  
bourse d'échange de modèles réduits : autos, trains, maquettes, jouets  
anciens. de 10 à 15h salle st.Raphaël. Organisé par l'A.S.M.O.C.O.
- 28/4 LOCOMOTION. 03/457.53.71. excursion en R.F.A. + exposition de modé-  
lisme à DORTMUND (expo annuelle très renommée).
- 05/05 M.S.T.B. (VILVOORDE) grand place : exposition de modélisme ferro-  
viaire, Vlaanderenstraat : départ à l'heure 15' de 10h15 à 18h15 de  
circulation vapeur + exposition locomotives diesel industrielles.  
circulation vapeur les 2,16,30/6; 14,28/7; 4,11,18,25/8; 1,8,15/9;  
fête vapeur le 1/9, bourse d'échange le 15/9 zaal "de Ster".
- 12/5 A.S.V.I. (région du Centre). tram à mazout CHARLEROI-MARIEMONT.
- 15 au 19/5 DE PIJL (MECHELEN). 015/31.49.96.  
voyage vers l'AUTRICHE (REGENZ), la SUISSE (RORSCHACH, exposition  
IMARO 85), et l'ALLEMAGNE avec participation aux festivités du 150<sup>e</sup>  
anniversaire des chemins de fer allemands.
- 15 au 19/5 G.T.F. voyage de groupe en train vers l'autriche (ARLBERGBAHN, MONTA-  
FONERBAHN, ZILLERTALBAHN, ACHENSEEBAHN,...) 071/51.66.03.
- 1985 C.F.S. (SPRIMONT) 041/82.22.27. ligne industrielle voie étroite 60 cm.  
circulation dès 14h : 4,5,19/5; 2,16/6; 7,21/7; 4,16,24,25/8; 1,15/9.
- 2/6 C.F.V.3.V. : expo modélisme ferroviaire à MARIEMBOURG, OLLY, TREIGNES
- 08/06 A.S.V.I. journée 1900. tram LA LOUVIERE-HOUDENG + excursion en bateau  
aux ascenseurs du canal du Centre.
- 9 au 12/6 R.M.M. (NAMUR) : participation du club aux journées portes ouvertes de  
la gare de NAMUR. modèles réduits, films, diás.
- 29/6 T.T.Z. (ZOLDER) : journée de l'amateur ferroviaire, trajet en train  
dans les installations du charbonage, circulations spéciales sur la  
ligne de GENEBOSS avec arrêts-photos.
- 16 au 21/7 CERFONTAINE (musée). exposition sur la ligne 132 (CHARLEROI-VIREUX).  
prêt de matériel, documents ou photos : 071/64.44.51. ou asbl musée de  
CERFONTAINE.
- 02 au 05/8 B.V.S. 053/70.38.37. excursion de groupe à NURNBERG participation aux  
festivités du 150<sup>e</sup> anniversaire des chemins de fer allemands, excu-  
sions en train vapeur, grande expo ferroviaire, musée du chemin de  
fer.
- 1985 B.V.S. espère débiter l'exploitation de la ligne musée : ligne 52 (ex-  
SNCB) DENDERMONDE-PUURS. Tous aidants et volontaires sont bienvenus.



ELEVATION



PLAN



TYPE 3I (I92I) CONSOLIDATION 2-8-0



- 1985 A.MU.TRA. 02/268.05.40. les w.e. de Pâques à septembre ouverture des musées SCHEPDAEL (tramways vicinaux), EDEGEM (transports publics d'ANTWERPEN).
- 21/7 M.T.U.B. grande cavalcade historique des véhicules des transports en commun. à BRUXELLES : rue Royale, place du Luxembourg. 2 passages A/R à 16h et à 19h30.
- 15 au 18/8 T.T.Z. festival vapeur, circulations spéciales et expositions.
- 1/5 au 30/9 R.R.R. (REBECQ-ROGNON) 067/63.82.46. voie étroite 60 cm. dimanches et jours fériés.
- 6 au 9/9 LOCOMOTION 03/457.53.71. excursion de groupe à NURNBERG participation aux festivités du 150° anniversaire des chemins de fer allemands, excursions en train vapeur, grande expo ferroviaire, musée du chemin de fer.
- 21,22,23/9 C.F.V.3.V. : festival vapeur.
- 12 et 13/10 R.M.M. (NAMUR) : exposition annuelle et fête du club dans les locaux rue du Trèfle à JAMBES. (centre culturel de Belle-vue)
- 1985 D.B.W. (DE BLAUWE WIMPEL) 050/36.11.52. : circulation vapeur à voie étroite 60 cm. + musée vapeur de MALDEGEM. samedi et dimanche de Pâques à fin septembre.
- 1985 T.T.Z. (ZOLDER) ligne musée ZOLDER-GENEBOS. : circulation vapeur. 12,26,27/5; 9,23,29,30/6; 7,14,21,28/7; 4,11,15,16,17,18,25/8; 1,8/9.

EXPOSITIONS :

- 6 av. au 29 sep. : musée de la gare du Nord les jours ouvrables 09 à 16h30.  
+ le dimanche 7 avril.
- 2 mai : inauguration du nouveau centre d'information "MIDI" .  
Gare de BRUXELLES-MIDI.
- 4 mai : concert par les harmonies du rail à BRUXELLES et à MECHELEN.
- 4 mai au 2 juin : exposition ferroviaire "Aspects d'une réalité quotidienne"  
Palais des Beaux Arts à BRUXELLES.
- 4 et 5 mai : portes ouvertes des cheminots radio-amateurs à l'AC MECHELEN.
- 4 et 5 mai : prévente de 5 timbres pour l'année des transports en commun et 2  
timbres ferroviaires.
- 5 mai : voyages gratuits sur la ligne BRUXELLES-MECHELEN.
- 5 mai : remise d'un uniforme de cheminot à Manneken Pis.
- 5 mai : au départ de MECHELEN, marche organisée par les cheminots et  
destinée au grand public.
- 6 mai : En présence de S.M. le Roi : évocation officielle de la 1<sup>o</sup>  
circulation en train. Parcours spécial en train vapeur MECHELEN-  
BRUXELLES. Ouverture du congrès international des chemins de fer  
au palais des congrès à BRUXELLES.
- 4 au 26 mai : exposition "150 ans de progrès techniques"  
Gare de BRUXELLES-CENTRAL.
- 8 et 10 mai : CW MECHELEN, portes ouvertes.
- 11 et 12 mai : BRUXELLES-MECHELEN, en train vapeur et automotrice 1935.  
visite CW MECHELEN + expos.
- 15 mai : AC MECHELEN, portes ouvertes.
- 18 et 19 mai : BRUXELLES-MECHELEN, en train vapeur.  
visite CW MECHELEN + expos.  
BRUXELLES ANTWERPEN-CENTRAAL, en automotrice 1935.
- 23 mai : inauguration de 2 trains-expo à BRUXELLES-MIDI.
- 23 au 28 mai : BRUXELLES-MIDI exposition dans la gare.
- 25 et 26 mai : BRUXELLES-MECHELEN, en train vapeur et automotrice 1935.  
visite CW MECHELEN, + expos.
- 31 mai et 1 juin : MONS et HASSELT, portes ouvertes et train expo.
- mai 1985 : exposition de matériel ferroviaire ancien.  
Gare de BRUXELLES-NORD.
- 1 juin : MONS-SAINT GHISLAIN : circulation en automotrice 1935.
- 1 juin : AARSCHOT-DIEST avant midi et DIEST-HASSELT après midi : vapeur.
- 3 au 15 juin : salon international de photos de cheminots.  
gare de BRUXELLES-CENTRAL.
- 7 et 8 juin : CHARLEROI-SUD, portes ouvertes, train expo SNCB + infobus SNCV.
- 8 juin : LUTTRE-CHARLEROI-CHATELET, automotrice 1935.
- 8 juin : ANTWERPEN-CENTRAAL, portes ouvertes + parcours en automotrice  
quadruple dans le port.
- 9 juin : GENT ST. PIETERS-TERMONDE, automotrice 1935.
- 9 et 10 juin : NAMUR et GENT SINT PIETERS, portes ouvertes.  
Exposition du Rail Miniature Mosan dans le hall de la gare de  
NAMUR.
- 9 au 12 juin : NAMUR, train expo de la SNCB et infobus de la SNCV.
- 13 et 14 juin : OOSTENDE : fanfares et harmonies au Kursaal.
- 15 juin : ARLON-MARLOIE : automotrice 1935.
- 15 au 18 juin : ARLON et KORTRIJK, train expo SNCB et infobus SNCV.
- 16 juin : OOSTENDE HELDENPLEIN : présentation commune des harmonies.
- 20 au 22 juin : KINKEMPOIS : visite des ateliers.
- 20 au 26 juin : LIEGE-GUILLEMINS et BRUGGE : train-expo.
- 22 juin : LIEGE-GUILLEMINS-FLEMALLE-SERAING: train vapeur.
- 22 et 23 juin : LIEGE-GUILLEMINS : portes ouvertes.

TRANSPORTS EN COMMUN : TRAM, METRO...

|           |           |   |
|-----------|-----------|---|
| 25/04     | LIEGE     | inauguration du musée des transports en commun du PAYS DE LIEGE, (NATALYS).   |
| 10/05     | BRUXELLES | métro ligne 1A, prolongement à partir de la station BOCK-STAEEL, mise en service des stations : STUYVENBERGH, BRUG-MANN, HEYSEL.                                    |
| 01/06     | BRUXELLES | mise en service d'autobus articulés sur la ligne 71 : DE BROUCKERE-DELTA.   |
| 28/06     | BRUXELLES | métro ligne 1B, prolongement à partir de la station SAINT-GUIDON et mise en service de la station VEEWEYDE.   |
| 21/07     | BRUXELLES | cortège de vieux trams (rue Royale, place des palais, rue du Luxembourg, place du Luxembourg)   |
| 19/08     | BRUXELLES | métro, prolongement des lignes souterraines de la petite ceinture + station PLACE LOUISE.   |
| 02/09     | BELGIQUE  | concours national de dessins d'enfants sur le thème "transports en commun dans ma région".  |
| 04-19/09  | NAMUR     | palais des expositions : "transports en commun, facteur de développement social".   |
| septembre | CHARLEROI | S.T.I.C. métro : mise en service des stations : WATERLOO, SAMARITAINE, GAZOMETRE, GILLY, NEUVILLE, CHET, PENSEE, CENTENAIRE, sur les antennes de GILLY et CHATELET. |
| 05/10     | CHARLEROI | à JUMET : mise en service du complexe SNCV.   |
| 06/10     | BELGIQUE  | journée nationale "Tram Train-Bus".   |
| 07/11     | GENT      | Journée de démonstration des constructeurs européens de trolleybus et de duobus.  |
| novembre  | CHARLEROI | S.T.I.C. métro : mise en service des stations : FONTAINE, PETRIA, sur l'antenne FONTAINE L'EVEQUE.  |

Du 27 septembre au 2 octobre 1985

Exposition de modélisme à la gare de GENT SINT PIETERS (nouveau bâtiment de signalisation).

Dans le cadre du 150° anniversaire des chemins de fer belge, et pour fêter son 30° anniversaire, l'A.M.S.A.C. organise sa 23° exposition.

MODEL SPOOR GROEP. exposition internationale de maquettes de chemin de fer...  
annoncée comme "la plus grande d'Europe" !

Situation : Bois-le-duc ('s HERTOGENBOSCH) en Hollande.

Brabanthallen : "Meijerijhal" 2100 m<sup>2</sup>; "Kempenhal" 1500 m<sup>2</sup>;  
"Hertogenzaal" restaurant pouvant accueillir 700 personnes; et l'entrée principale. (en réserve : "Langstraathal" 3600 m<sup>2</sup>)

Dates : 4 octobre 14/20h; 5 octobre 10/18h; 6 octobre 10/17h.

Exposants : à côté des producteurs et amateurs hollandais,  
il y aura des importateurs d'articles venant  
du Bénélux, Allemagne, Danemark, France, Angleterre.  
Des amateurs étrangers seront présent avec du matériel  
en démonstration.

A proximité : présentation de matériel de la N.S.

Organiserons nous une visite collective de notre club ?

V.M.V. 5 mai et les W-E de mai de 10 à 19 h

Galerie De Met à Vilvorde

Exposition de trains Marklin (1000 pièces dont 300 belges), réseaux en exploitation.

TRAIN A VAPEUR TYPE 12 & TYPE 29.

MAI : 11, 12, 18, 19, 25, 26. expo à FM ou FVV.

circulation avec 1 locomotive Type 12 + 4 voitures "L" 4 x avec cheminée en avant.

BRUXELLES-NORD, PRINSENHOEK, MUIZEN, MECHELEN. Arrêt à VILVOORDE : 5'. LIGNE 27.

|                |         |       |       |       |
|----------------|---------|-------|-------|-------|
| BRUXELLES-NORD | : 09h35 | 12h00 | 15h35 | 18h03 |
| MECHELEN       | : 10h15 | 12h40 | 16h15 | 18h43 |
| MECHELEN       | : 10h30 | 12h56 | 16h30 | 18h56 |
| BRUXELLES-NORD | : 11h01 | 13h27 | 17h01 | 19h27 |

JUIN : 1. Circulation avec 1 locomotive Type 12 + 4 voitures "L", expo à DIEST.

AARSCHOT, DIEST : 3 x cheminée en avant et 3 x tender en avant.

HASSELT, DIEST : 2 x cheminée en avant et 2 x tender en avant.

|          |         |       |       |       |       |       |       |
|----------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| AARSCHOT | : 09h25 | 11h15 | 14h25 |       |       |       |       |
| DIEST    | : 09h50 | 11h40 | 14h50 | 15h05 |       |       |       |
| HASSELT  | :       |       |       | 15h30 | 15h50 |       |       |
| DIEST    | :       |       |       |       | 16h25 | 16h40 |       |
| HASSELT  | :       |       |       |       |       | 17h05 | 18h00 |
| DIEST    | :       |       |       |       |       |       | 18h35 |
| AARSCHOT | : 10h50 | 12h40 | 15h30 |       |       |       | 19h18 |

JUIN : 9. Circulation avec 1 locomotive Type 12 + 4 voitures "L", expo à NAMUR.

NAMUR, JEMEPPE : 2 x avec tender en avant.

JEMEPPE, NAMUR : 2 x avec cheminée en avant.

NAMUR, HUY : 1 x avec cheminée en avant.

HUY, NAMUR : 1 x avec tender en avant.

|          |         |       |  |         |         |
|----------|---------|-------|--|---------|---------|
| NAMUR    | : 09h00 | 11h20 |  | NAMUR   | : 14h55 |
| FLAWINNE | :       | 11h30 |  | ANDENNE | : 15h18 |
|          |         | 11h34 |  |         | 15h23   |
| FLOREFFE | : 09h16 |       |  | HUY     | : 15h35 |
|          | 09h21   |       |  |         |         |
| FRANIERE | :       | 11h46 |  |         |         |
|          |         | 11h50 |  |         |         |
| MOUSTIER | : 09h32 |       |  |         |         |
|          | 09h37   |       |  |         |         |
| JEMEPPE  | : 09h42 | 12h01 |  |         |         |
| JEMEPPE  | : 10h15 | 12h37 |  | HUY     | : 16h35 |
| MOUSTIER | : 10h20 |       |  | ANDENNE | : 16h55 |
|          | 10h25   |       |  |         | 17h00   |
| FRANIERE | :       | 12h46 |  | NAMUR   | : 17h36 |
|          |         | 12h50 |  |         |         |
| FLOREFFE | : 10h33 |       |  |         |         |
|          | 10h43   |       |  |         |         |
| FLAWINNE | :       | 12h58 |  |         |         |
|          |         | 13h03 |  |         |         |
| NAMUR    | : 10h54 | 13h10 |  |         |         |

JUIN : 22 . Circulation avec 1 locomotive Type 12 + 4 voitures "L", expo à LIEGE.

Circulation ouest de LIEGE : LIEGE, SERAING, FLEMALLE : 3 x tender en avant.

FLEMALLE HAUTE, TILLEUR, LIEGE GUILLEMINS : 3 x cheminée en avant.



|                    |       |       |       |       |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|
| LIEGE GUILLEMINS : | 09h05 | 10h51 | 13h53 | 15h51 |
| FLEMALLE HAUTE :   | 09h33 | 11h19 | 14h21 | 16h19 |
| FLEMALLE HAUTE :   | 10h00 | 11h50 | 14h50 | 16h50 |
| TILLEUR :          | 10h06 | 11h56 | 14h56 | 16h56 |
|                    | 10h09 | 11h59 | 14h59 | 16h59 |
| LIEGE GUILLEMINS : | 10h17 | 12h07 | 15h07 | 17h07 |

AUTOMOTRICE 1935.

MAI : 11, 12, 25, 26. BRUXELLES, VILVOORDE, MECHELEN : 5 x. arrêt à VILVOORDE 3'.  
Via ligne 25 MECHELEN, VILVOORDE, BRUXELLES : 4 x. " " "

|                  |       |       |       |       |       |
|------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| BRUXELLES NORD : | 09h30 | 11h30 | 13h30 | 15h30 | 17h30 |
| MECHELEN :       | 09h54 | 11h54 | 13h54 | 15h54 | 17h54 |
|                  | 10h20 | 12h20 | 14h20 | 16h20 | 18h20 |
| BRUXELLES NORD : | 10h44 | 12h44 | 14h44 | 16h44 | 18h44 |

MAI : 18, 19. BRUXELLES NORD, VILVOORDE, MECHELEN, BERCHEM, ANTWERPEN via ligne 25 : 3 x et retour.

|                      |       |       |       |
|----------------------|-------|-------|-------|
| BRUXELLES NORD :     | 09h22 | 12h22 | 15h22 |
| VILVOORDE :          | 09h32 | 12h32 | 15h32 |
|                      | 09h35 | 13h35 | 15h35 |
| MECHELEN :           | 09h45 | 12h45 | 15h45 |
|                      | 09h48 | 12h48 | 15h48 |
| BERCHEM :            | 10h05 | 13h05 | 16h05 |
|                      | 10h08 | 13h08 | 16h08 |
| ANTWERPEN CENTRAAL : | 10h13 | 13h13 | 16h13 |
|                      | 10h53 | 13h53 | 16h53 |
| BERCHEM :            | 10h58 | 13h58 | 16h58 |
|                      | 11h01 | 14h01 | 17h01 |
| MECHELEN :           | 11h18 | 14h18 | 17h18 |
|                      | 11h21 | 14h21 | 17h21 |
| VILVOORDE :          | 11h31 | 14h31 | 17h31 |
|                      | 11h34 | 14h34 | 17h34 |
| BRUXELLES NORD :     | 11h44 | 14h44 | 17h44 |

JUIN : 1. MONS, SAINT GHISLAIN : 9 x.  
SAINT GHISLAIN, MONS : 9 x.

|               |       |                                    |
|---------------|-------|------------------------------------|
| MONS :        | 09h20 | toutes les heures 20' jusque 17h20 |
| ST.GHISLAIN : | 09h31 | toutes les heures 31' jusque 17h31 |
|               | 09h56 | toutes les heures 56' jusque 17h56 |
| MONS :        | 10h07 | toutes les heures 07' jusque 18h07 |

JUIN : 8. LUTTRE, CHARLEROI, CHATELET : 6 x.  
CHATELET, CHARLEROI, LUTTRE : 6 x.

|             |       |       |       |       |       |       |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| LUTTRE :    | 09h20 | 10h47 | 12h20 | 13h57 | 15h42 | 17h20 |
| CHARLEROI : | 09h33 | 11h00 | 12h33 | 14h10 | 15h55 | 17h33 |
|             | 09h38 | 11h05 | 12h38 | 14h15 | 16h00 | 17h38 |
| CHATELET :  | 09h46 | 11h13 | 12h46 | 14h23 | 16h08 | 17h46 |
| CHATELET :  | 10h05 | 11h30 | 13h05 | 14h54 | 16h30 | 18h05 |
| CHARLEROI : | 10h13 | 11h38 | 13h13 | 12h02 | 16h38 | 18h13 |
|             | 10h18 | 11h43 | 13h13 | 12h02 | 16h38 | 18h18 |
| LUTTRE :    | 10h31 | 11h56 | 13h31 | 15h20 | 16h57 | 18h31 |

JUIN : 9.

GENT, DENDERMONDE : 6 x.  
DENDERMONDE, GENT : 6 x.

|             |         |       |       |       |       |       |
|-------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| GENT        | : 09h30 | 11h01 | 12h30 | 14h01 | 15h30 | 17h01 |
| DENDERMONDE | : 09h55 | 11h26 | 12h55 | 14h26 | 15h55 | 17h26 |
|             | 10h15   | 11h45 | 13h15 | 14h45 | 16h15 | 17h46 |
| GENT        | : 10h40 | 12h10 | 13h40 | 15h10 | 16h40 | 18h10 |

JUIN : 15.

ARLON, MARLOIE : 3 x.  
MARLOIE, ARLON : 3 x.

|           |         |       |       |
|-----------|---------|-------|-------|
| ARLON     | : 09h20 | 12h05 | 14h57 |
| MARLOIE   | : 10h20 | 13h05 | 15h57 |
|           | 10h40   | 13h20 | 16h20 |
| LIBRAMONT | :       | 13h50 |       |
|           |         | 14h01 |       |
| ARLON     | : 11h42 | 14h33 | 17h22 |

## BOITATRAIN NEWS

TOUTES LES MARQUES DE TRAINS ET ACCESSOIRES POUR LE RÉSEAU ,  
MAQUETTES PLASTIQUE ,  
GRAND CHOIX DE MATÉRIAUX ET OUTILLAGE POUR LE MODÉLISME ,  
PEINTURES ET VERNIS PACTRA, REVELL, HUMBROL, DACKER

DÉPOSITAIRE

**rail** MAGAZINE **loco revue**

**Roco**

TELECOMMANDE MCS 120 EN DÉMONSTRATION.

NOUVEAUTE : la 27 LIMA EN 3 RAILS 3 950 F.-

Pendant tout le mois de mai, **-15%**  
pour tout achat d'un minimum de 200 F.-

Promotion valable sur tous les articles en magasin, y compris  
jouets et papeterie, à l'exception des articles LEGO.

22 RUE DU PONT

5000 NAMUR

TEL : (081) 22 21 34

# nos lecteurs nous écrivent

Notre article consacré aux "CONSOLIDATION" Type 31 a retenu l'attention de trois de nos lecteurs :

- Grâce à ses observations (si nombreuses et très précises) Monsieur M. HAVELANGE a été en mesure d'établir l'affectation par "dépôts" et par "numéros" des 96 locomotives Type 31 transformées en date du 10 mai 1940, jour de l'invasion de notre pays par les armées allemandes.

|                    |     |    |   |
|--------------------|-----|----|---|
| HAINÉ SAINT PIERRE | GT  | 18 | 3116 3122 3156 3163 3166 3170 3171 3174<br>3188 3190 3191 3207 3223 3227 3231 3244<br>3266 3295 |
| OTTIGNIES          | LT  | 17 | 3105 3114 3123 3135 3141 3147 3155 3159<br>3182 3220 3222 3226 3247 3259 3267 3268<br>3273      |
| SCHAERBEEK         | FSR | 15 | 3103 3108 3142 3150 3161 3186 3197 3208<br>3211 3215 3225 3251 3253 3271 3280                   |
| LEUVEN             | FLV | 11 | 3112 3113 3153 3154 3157 3216 3221 3256<br>3272 3279 3285                                       |
| JEMELLE            | LJ  | 9  | 3106 3134 3136 3187 3189 3194 3195 3254<br>3291   |
| STOCKEM            | MKM | 8  | 3172 3178 3179 3181 3198 3240 3274 3290   |
| OOSTENDE           | FSD | 7  | 3164 3180 3192 3199 3201 3245 3298  |
| AALST              | FLS | 6  | 3101 3102 3115 3124 3263 3283   |
| KORTRIJK           | FC  | 5  | 3118 3139 3213 3276 3289  |

- Monsieur J. BUFFET, agent SNCF retraité et très bien connu au CFV3V, était signaleur à GIVET. Il se rappelle très bien de la relation BRUXELLES-NANCY et vice-versa créée par les autorités d'occupation et des locomotives SNCB y affectées.

Il nous communique : en cas d'indisponibilité de locomotives SNCF à GIVET, les locomotives SNCB étaient réquisitionnées pour assurer le parcours GIVET-CHARLEVILLE MEZIERES, et retour; un pilote SNCF accompagnait l'équipe de conduite belge. En effet, cette relation unissant les directions allemandes de BRUXELLES et NANCY ne souffrait aucun retard.

- Quant à Monsieur K.J.HARDER, agent D.B. en retraite, il avait été dès juin 1940 détaché en Belgique par la DEUTSCHE REICHSBAHN pour réorganiser la SNCB après l'occupation du territoire. Jusqu'à la fin de cette dernière période il a eu l'occasion de prendre de nombreuses photos du matériel et des installations de la SNCB et de la région EST de la SNCF, dont le dépôt de GIVET. Pour lui, seuls les Types 31 du dépôt d'OTTIGNIES étaient affectées à la relation BRUXELLES-NANCY. Il ne se rappelle pas avoir vu des Types 31 du dépôt de SCHAERBEEK à GIVET contrairement à ce que nous avons écrit dans notre article.

