

# Ferro Flash Namur



juin-juillet 86

photo: E. Labar

# Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau HO, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

## COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur :	1 000 frs
- membre ordinaire :	750 frs
- membre junior (moins de 18 ans) :	400 frs
- second membre d'une famille (sans service "Ferro Flash") :	400 frs
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash") :	500 frs

Secrétariat (membres) : J.C. CHEVALIER rue de Gembloux,46 5840 RHISNES tel : (081) 56 84 58

Relations publiques : Ph. SEGERS rue des champs,22 5800 GEMBOLOUX tel : (081) 61 39 42

Compte bancaire : 350 - 0224332 - 90 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR

Local : Centre Culturel de Géronsart rue du trèfle 5100 JAMBES

# Ferro Flash Namur

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

Rédaction : A.M. DUCARME rue de l'église,53 5150 WEPION tel : (081) 46 08 52

Diffusion : J.C. CHEVALIER rue de Gembloux,46 5840 RHISNES tel : (081) 56 84 58

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable : O. FONCOUX rue des Suwagnes,14 5150 WEPION tel : (081) 46 07 92

# éditorial

Ceux de nos lecteurs qui lisent aussi les revues modélistes françaises savent à quel point le virus du modulisme (\*) a pu atteindre nos voisins du sud. Les mieux informés savent aussi que ce virus, venu des Etats Unis (comme tant de si bonnes choses, du Coca Cola aux gaz de combat), se manifeste aujourd'hui en Allemagne Fédérale et aux Pays-Bas. Mais qui, en revanche, avait ouï parler de ses ravages en Norvège ou au Kamtchatka ?

C'est que l'idée du MODULE NORMALISE a séduit pas mal de monde (\*\*). Première mise à l'étrier pour les uns, idée du siècle pour d'autres, truc débile pour d'autres encore, le "module" est aussi le meilleur moyen encore imaginé de se-faire-la-main-en-attendant-de-pouvoir-un-jour-construire-un-vrai-réseau (dès que les petits auront grandi, que l'épouse sera d'accord, que le chien...etc.)

Les p'tits Belges que la chose tentait (et il y en aurait pas mal!) demeureraient perplexes... Le propre d'un module normalisé est de respecter des normes. (Ah ?) Oui, mais quelles normes ?

Les américaines, Guère de chances qu'un Yankee vienne par ici avec ses modules ni que j'aïlle en vacances en Oklahoma !

Les françaises ? Spreekt U Nederlands ?

Les Hollandaises ? Restons Français, voulez-vous. Valéry disait que la Franc(h)e c(h)'était c(h)e qu'il y avait de meilleur.

Les normes du club de Xhout-si-plout (en cours d'élaboration depuis trois ans) ? J'en ai marre d'attendre !

Eh bien, cher patient, il ne faudra plus attendre.

Le remède a été découvert ce samedi 7 juin 1986 dans les caves du Rail Miniature Mosan, grâce aux recherches méthodiques et à la volonté d'aboutir d'une équipe de chercheurs venus de divers clubs du pays : la commission "modélisme" de notre fédération nationale FEBELRAIL.

Fini de plaisanter. Il y a maintenant des normes belges pour le "modulaire" (dimensions, cotes, mode d'assemblage des modules entre eux, rayons de courbure, etc.) Elles seront prochainement complétées (normes électriques, en particulier) puis publiées.

Enfin, les modules réalisés selon les nouvelles normes belges seront adaptables aux modules hollandais. A défaut de Marché Commun du module, on aura toujours le Benelux !

A.M.D.

\* Variante, d'apparition récente, d'un virus déjà bien connu, celui connu sous le nom de modélisme F (pour ferroviaire). Des spécialistes hésitent toutefois à le rattacher à cette dernière famille et verraient simplement en lui une variante du virus "paysagiste".

\*\* Ne pas confondre le réseau modulaire, c'est-à-dire démontable et divisé en plusieurs sous-ensembles, avec le module normalisé qui, lui, peut se joindre à d'autres modules réalisés éventuellement par d'autres modélistes, pour que des trains puissent y circuler. Le réseau ainsi obtenu étant plutôt du style "patchwork" (ce que lui reprochent les détracteurs du "modulaire").

# vie du club

## NOS REUNIONS

27 JUIN : MODELISME : construction d'une "pacific" type 1 à l'échelle N  
par J-M BURTON

PROJECTIONS : Selfkantbahn - juillet '85  
par E. LABAR

25 JUILLET : réunion de vacances - programme libre : apportez vos dernières réalisations, photos, dias...

22 AOÛT : CONNAISSEZ-VOUS... la caténaire ?  
(1. les divers types de caténaires)  
par A-M DUCARME

PROJECTIONS : non encore précisé, voir FFN n° 21.

"J" 30 AOÛT : réalisation en commun d'un DIORAMA (cour à marchandises)

## NOUVELLES DU RESEAU

Avouons-le : le travail n'avance guère pour l'instant. La plupart des dérangements électriques ont été levés, mais il a fallu tâtonner longuement avant de trouver : les pannes les plus bêtes sont souvent les plus difficiles à déceler.

Il reste toutefois un aiguillage "rêveur" qui fonctionne parfaitement quand on le tient à l'oeil et qui "oublie" dès qu'on ne pense plus à lui. Quand la chose arrive en classe, je dispose encore de certains moyens thérapeutiques, mais dans le cas d'un aiguillage, je dois avouer mon impuissance. Les autres aussi, ce qui ne me console pas tout à fait. L'équipe "réseau" envisage sérieusement de recourir aux services d'un exorciste diplômé !

Malgré ces contretemps, bon nombre de petites choses se sont faites. Et de plus, pour varier le menu - il n'en est que temps - nous allons nous remettre un peu au décor, parallèlement aux travaux électriques : il faut bien se faire plaisir ! Alors, un petit coup de main ?...

A-M. D.

## LE RMM SUR NAMUR INTER (FM 102,9)

Lors de la présentation de sa journée "modélisme" du premier juin, sur NAMUR INTER, le CFV 3V avait invité le RMM à faire connaître aussi ses activités. Ce qui fut fait le 29 mai entre 10 et 11 heures, dans une ambiance très sympathique. Un grand merci d'avoir pensé à nous !

## NOUVELLES DE LA BIBLIOTHEQUE

\*\*\* A la liste des périodiques publiée dans notre n° 18, il convient d'ajouter :  
la revue du CLUB 783 à Bruxelles.

\*\*\* A votre disposition en Bibliothèque, vous trouverez aussi :

Plans de réseaux R.M.F. - Z, N, HO.

Trains électriques en modèle réduit.

La troisième mise à jour de la farde Trains et modèles de trains.

Le catalogue de la maison luxembourgeoise MBS-L, très complet et détaillé.

Les catalogues BRAWA, ELECTROTREN, HEKI et HERKAT.

\*\*\* Les personnes en possession des ouvrages suivants sont priées de les rapporter pour la réunion de juin :

RMF 1983    RMF 1984    MIBA 1982    Les Mystères des Chemins de Fer.

C'est l'occasion de rappeler à tous que les ouvrages de la bibliothèque NE PEUVENT EN AUCUN CAS être emportés pour lecture dans le local du bar. L'expérience a suffisamment montré qu'en cet endroit il leur poussait facilement des ailes !

Il n'est pas toujours commode de lire près de la bibliothèque, faute de place, on le sait et on va s'efforcer d'y remédier.

## NOS COMMANDES GROUPEES

*Apprêt phosphatant* : Ce produit à deux composants s'applique au pinceau ou à l'aérographe sur le matériau brut, afin de faciliter l'accrochage de la peinture qui sera appliquée ensuite. Il se dilue à l'alcool éthylique.  
Plus de peinture qui s'écaille sur les angles ou les saillies de vos modèles en laiton. Notre cher Président, qui a déjà essayé quantité de produits, jure que c'est de loin le plus efficace, et qu'il convient aussi bien pour la laiton que pour le plasticard et les plastiques gras. Avantage supplémentaire : il sèche vite, étant dilué avec de l'alcool. Enfin, il est de production locale (DOTHEE à Jambes).

Disponible par demi-litre, en deux composants (4/5 de résine et 1/5 de durcisseur, à utiliser dans ces proportions)

Disponible lors de nos réunions au prix de 180 francs le demi-litre.

*Plaques de laiton* : Laiton d'excellente qualité pour la photogravure mais aussi pour tous travaux de construction de modèles réduits.

Vendu par lots. Chaque lot comprend 1 plaque de 500 x 250 mm et 0,3 mm d'épaisseur  
et 1 plaque de 500 x 250 mm et 0,5 mm d'épaisseur

Prix (sous réserve) : 300 francs.

Disponible dès la réunion de septembre.

Nos lecteurs membres d'autres associations peuvent eux aussi bénéficier de ces achats groupés.

Adressez vos commandes à notre trésorier Michel HERBIET, lors des réunions prochaines (de juin à août) ou au tél. 081 / 71 26 68 en soirée.

# actualité

## LES TRAMS DANS LE CENTRE

*AVANT-PROPOS* Le présent article ne se veut nullement l'historique complet des lignes ferrées vicinales dans la région du Centre, mais plutôt un essai d'inventaire, à un moment où il est question de suppression, temporaire ou définitive (?).

La délimitation de l'aire géographique de notre propos est quelque peu malaisée. C'est donc arbitrairement qu'elle est ici fixée, d'une part à **ANDERLUES** (terminus de la ligne du 30) pour les 30, 31 et 90, et à **CHAPELLE-LEZ-HERLAIMONT** pour le 80; à **BRACQUEGNIES Ste Anne** et à **MAURAGE Place d'autre part.**

**90** Actuellement, l'infrastructure a été renouvelée sur toute la ligne. C'est à l'occasion de ces travaux de rénovation que des convois intéressants ont pu être observés. Notamment, la circulation d'un autorail vicinal et d'une remorque d'auscultation de la caténaire, comparable, quant à sa fonction, à certaines voitures de mesure de la SNCB. Mais le nec plus ultra fut sans doute la présence sur notre réseau d'un wagon de marchandises à écartement métrique, bien sûr, mais peint aux couleurs suisses ! En vue de ces travaux, des wagons des Chemins de fer Rhétiques (Rh B) avaient été, en effet, prêtés à la SNCV.

Les 90 sont exclusivement assurés par des motrices BN 6100 et desservent notamment les arrêts suivants : Charleroi Sud, Beaux Arts, Anderlues, Binche Grand'rue, Trivières Dépôt et La Louvière Gazomètre. Quelques particularités intéressantes à noter : à l'occasion de circonstances particulières comme le Carnaval de Binche, certains services sont assurés par des motrices SJ ou S "à moustaches" (c'est-à-dire adaptées pour les stations de métro). De plus, en cas d'affluence, des services partiels sont assurés (film 93) entre La Louvière Gazomètre et Anderlues.

A Trivières Dépôt, on peut encore deviner les vestiges de l'ancienne ligne 40 (à ne pas confondre avec le service actuel repris sous ce numéro et dont il sera question un peu plus loin) qui reliait Trivières Dépôt à Strépy Place (en pointillé sur la carte).

Rappelons qu'avant la mise en service du 90 sur toute la longueur de la ligne, ce service était réparti entre plusieurs trams : le 36 entre La Louvière et Binche, avec un tracé un peu différent de l'actuel, et le 93, entre Binche et Charleroi.

**80** Assuré, selon les cas, par des motrices SJ ou S "à moustaches".

Chronologiquement, il y eut trois modifications d'itinéraire intéressantes :

1° la suppression de la relation Mons-Havré-Maurage (à l'époque ces services ont porté un moment le n°31, et ensuite le 82);

2° la modification du tracé dans la région de Charleroi, par l'abandon de la voie qui longeait la ligne SNCB 124, passait devant l'ATD Monceau et la gare de Marchienne-au-Pont ainsi que devant les charbonnages de Monceau-Fontaine;

3° le déplacement du terminus à Charleroi, de Charleroi Eden à Charleroi Sud.

Le 80 circule en desservant, notamment : Charleroi Sud, Charleroi Ouest, Courcelles Trieux, Trazegnies, Morlanwelz haut (ou Morlanwelz Etat), La Louvière Baume et Maurage. Des services partiels sont assurés aux heures de pointe entre Maurage et Chapelle-lez-Herlaimont sous le n° 87. En service de week end, le 80 est limité à Bracquegnies Sainte Anne.

Précédemment, ces services portaient indifféremment les numéros 80 ou 82. Ensuite, la totalité de la ligne fut reprise sous le n° 80, le 82 étant un service partiel entre Mariemont et Houdeng-Goegnies Place; service actuellement supprimé.

**30** Assuré par n'importe quelles motri-

ces mais surtout celles qui ne sont pas adaptées aux stations de métro, car la ligne ne dépasse pas Anderlues.

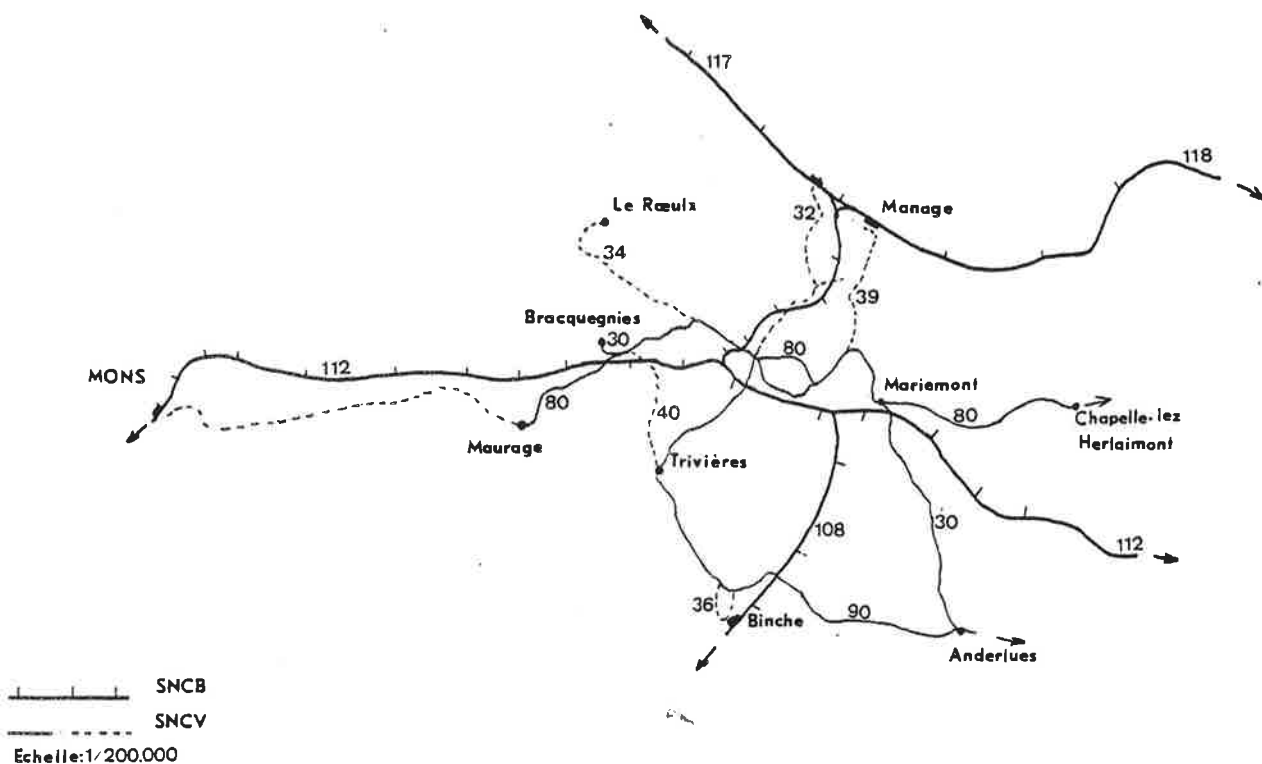
Le 30 circule entre Anderlues Jonction, Carnières, Morlanwelz Place (dit aussi Morlanwelz bas), La Louvière rue de Belle Vue, et Bracquegnies Ste Anne.

En service de week end, les 30 sont remplacés par des 31 dont le terminus est déplacé de Bracquegnies Ste Anne à Maurage Place (prolongation).

Des services partiels sont assurés par des 88 aux heures de pointe, entre Morlanwelz Place et Maurage.

A noter que pendant les vacances scolaires, un service scindé est mis en place entre Morlanwelz bas et Anderlues, également aux heures de pointe. Ce service circule normalement sous le n° 40, mais aussi, et plus souvent, avec le film 30.

C'est aussi sur la ligne du 30 que subsiste le dernier service assuré matin et soir (sauf les mercredi, samedi et dimanche) par un train composé d'une motrice et d'une remorque, toujours les mêmes en général : type S n° 9040 pour la motrice et type S n° 9316 pour la remorque. La défaillance de l'un de ces éléments (c'est en général la remorque) entraîne la suppression du convoi.



Notons ici, et en vrac, quelques souvenirs qui concernent des lignes disparues (qui apparaissent en pointillé sur la carte).

34 : Haine St Pierre - La Louvière rue Belle Vue - Houdeng - Le Roeulx, plutôt connu dans la région comme le "tram vert" pour la livrée des motrices qui, un temps, ont assuré ce service.

32, 35, 39 : Ces trams partageaient en partie leur itinéraire avec les 30 et 80 actuels. Ainsi, le 32 circulait entre Manage Etat (terminus devant la gare de Manage),

et Familleux par Jolimont bifurcation, Haine St Pierre (souterrain), La Louvière rue Belle Vue, La Louvière rue Albert ler et La Croyère.

Le 35 empruntait le même itinéraire, mais bifurquait à droite à La Croyère pour emprunter le pont du Thiriau.

Le 39 suivait l'itinéraire: Manage Etat, Jolimont bifurcation, La Louvière Baume, La Louvière rue Albert ler et La Croyère, où il empruntait aussi le pont du Thiriau pour enjamber les voies de chemin de fer de la ligne 108.

(situation au 30.04.1986)

type S : 9031, 9040(\*), 9063, 9067, 9068(\*), 9069(\*), 9071, 9072 (à Jumet pour levage), 9079, 9096, 9103 (à Jumet après accident), 9109, 9110.

(\*): avec panto Siemens. Toutes les autres sont équipées de pantos Steinman.

Les motrices S 9108 et 9035 sont encore à La Louvière mais elles seront démolies prochainement.

type S "à moustaches" (toutes équipées de pantos Steinman): 9154 (à Jumet pour levage), 9156 (idem), 9159, 9160.

type SJ (toutes équipées de pantos Steinman également): 9170 (à Jumet après accident), 9171, 9172, 9173, 9174, 9175 (à Jumet pour levage et révision du frein), 9176, 9177, 9178, 9179 (à Jumet après accident), 9180, 9182, 9183, 9184.

N.B. La motrice SJ 9181 est en cours de modification à l'atelier de Jumet.

	type S	BN 6100
Longueur:	14 m 30	22 m 88
Largeur:	2 m 32	2 m 50
Places assises:	28	38
Places debout:	105(*)	146
Puissance:	268 CV	456 KW

(\*) Les remorques type S acceptent 121 personnes debout.

Philippe SOETENS

## NOUVEAUTES

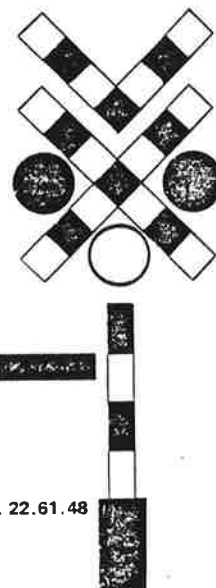
Eglise romane en pierre synthétique

Véhicules H0 en résine: Peugeot D4B  
Citroen T55

REMISE AUX MEMBRES DU CLUB

GUY DESPONTIN

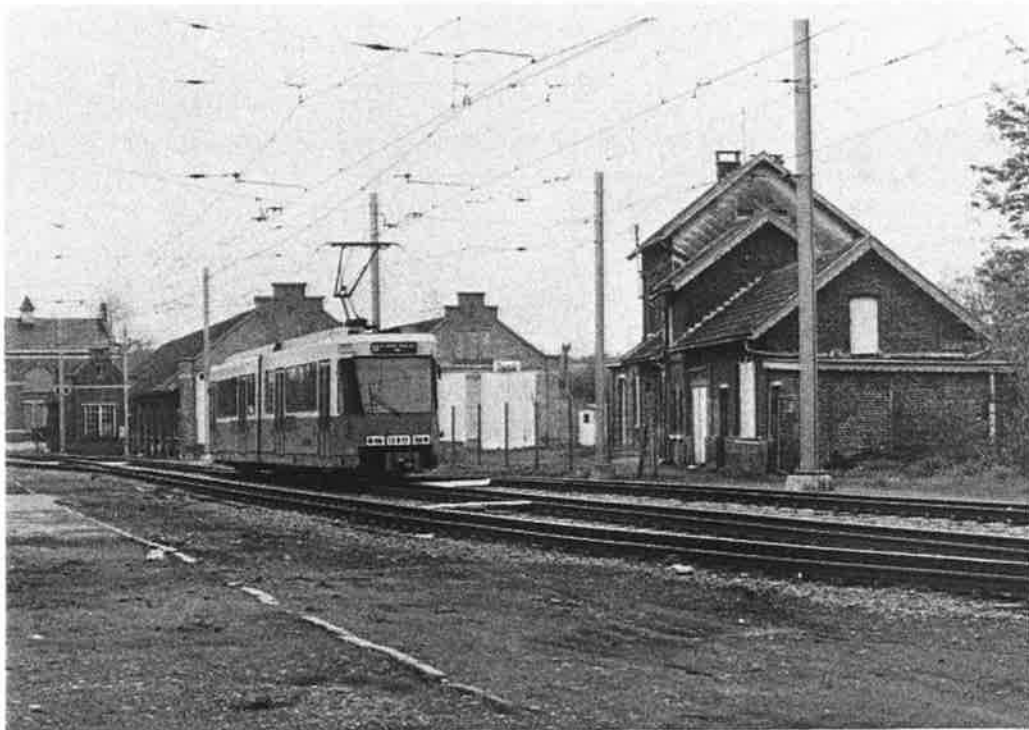
RUE DU CHEMIN DE FER 11 · 1300 WAVRE · TEL. 010 · 22.61.48



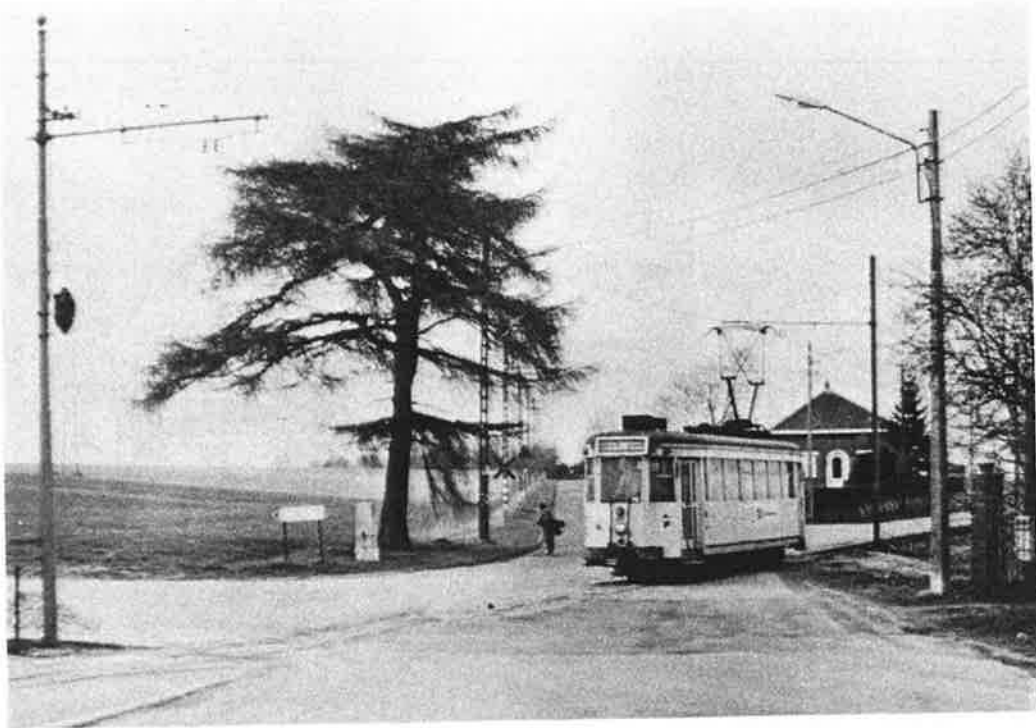




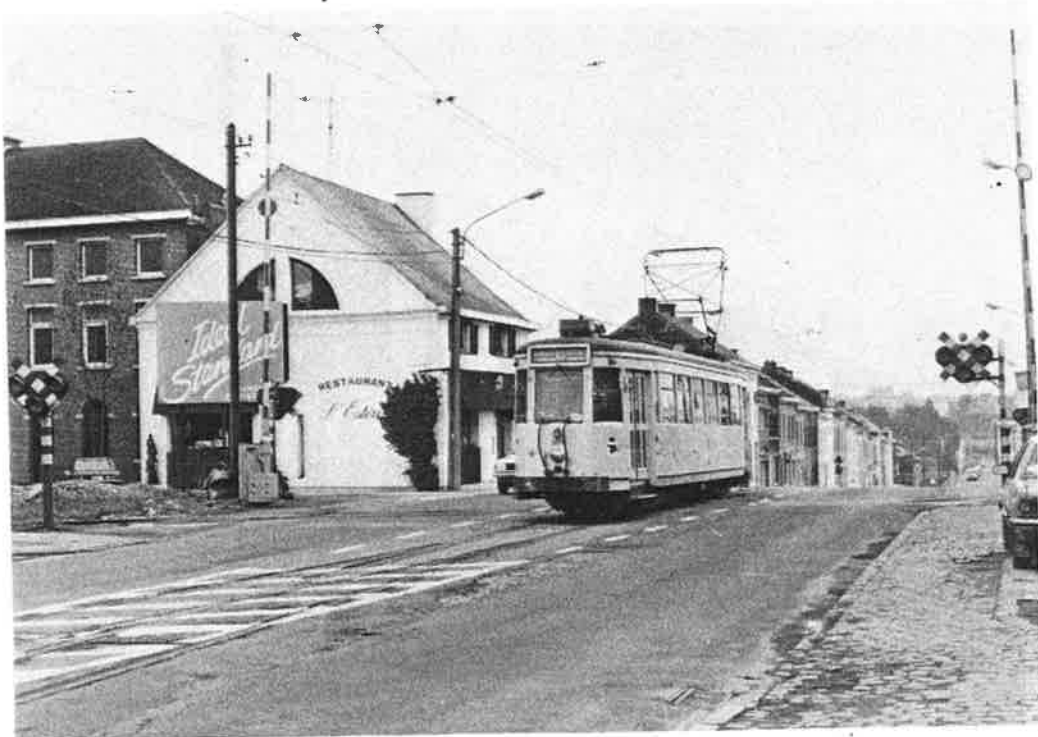
Dépôt de La Louvière



Dépôt de Trivière avec, dans le fond, la sous-station



Carnières - Motrice de La Louvière avec panto Siemens



Passage à niveau de Houdeng-Goegnies  
Motrice d'Anderlues avec panto Siemens

photos Ph. Soetens

# 1986 : vapeur en belgique

Circulations spéciales  
sur le réseau S.N.C.B.

Dans notre numéro FFN 19, nous vous avons communiqué la liste des trains "vapeur" réservés ou pour lesquels des demandes avaient été introduites par des firmes commerciales, des agences de voyages et divers groupements. Cette liste était arrêtée au 10 février 1986 mais, depuis lors, la direction commerciale de la S.N.C.B. a communiqué à "Febelrail" une nouvelle liste arrêtée à la date du 28 mars 1986 qui annule et remplace la précédente. Nous la reproduisons ci-après tout en rappelant qu'elle ne fait pas mention des deux voyages organisés par la S.N.C.B. et avec la participation des associations ferroviaires (29 juin : train Kempenland et 28 septembre : train Viroinvalexpress - pour détails voir FFN 17 et 18).

- Date : 9 mai 1986  
Demandeur : Hasselt Travel Service  
Trajet : Bruxelles (Nord) - Bokrijk - Bruxelles (Nord)  
Composition : locomotive 12.004 + voitures type L
- Date : ~~1er juin 1986~~ Voir "Dernière Minute"  
Demandeur : CFV3V  
Trajet : Charleroi (Sud) - Mariembourg - Charleroi (Sud)  
Composition : locomotive 29.013 + voitures type L
- Date : 20 juin 1986  
Demandeur : VZW Vrieden Sint-Anna  
Trajet : Antwerpen (Oost) - Mechelen (Nekkerspoel) - Aarschot - Lier - Antwerpen (Oost)  
Composition : locomotive 12.004 + rame "Rheingold"
- Date : 9 et 10 août 1986  
Demandeur : Molenfeesten à Wildert  
Trajet : Leuven - Lier - Wildert et Antwerpen (C) - Wildert  
Composition : 1 locomotive différente (12.004 et 29.013) par jour + voitures type L
- Date : 17 août 1986  
Demandeur : Hasselt Travel Service  
Trajet : Bruxelles (Nord) - Bokrijk - Bruxelles (Nord)  
Composition : locomotive 29.013 + voitures type L
- Date : 28 août 1986  
Demandeur : V.U.B. (Vrije Universiteit Brussel)  
Trajet : Etterbeek - Haren - Brugge  
Composition : locomotive 12.004 + voitures type L
- Date : 14 septembre 1986  
Demandeur : Commercieel NMBS - Agentschap Brugge  
Trajet : Oostende - Gent - Dendermonde - Mechelen (aller)  
Mechelen - Schaerbeek - Jette - Dendermonde - Gent - Oostende (retour)  
Composition : locomotives 12.004 ou 29.013 + voitures type L
- Date : fin septembre ou début octobre 1986  
Demandeur : Rail Tours (Deutschland)  
Trajet : Welkenraedt - Verviers - Bruxelles (Midi)  
Composition : locomotives 12.004 et 29.013 + voitures type L
- Date : 9 novembre 1986  
Demandeur : NS - Station Maastricht  
Trajet : Maastricht - Liège (4 aller-retour)  
Composition : locomotive 12.004 + voitures type L

La situation arrêtée au 28 mars 1986 fait déjà mention de deux voyages prévus pour 1987. L'on note :

1. Pour les 6 et 7 juin 1987, des trajets à effectuer par la 29.013 (+ voitures L) au départ de la station de Zottegem et ce, à l'occasion de 120 années de présence du chemin de fer dans cette localité.
2. En mai 1987, le voyage demandé par "World Steam Ltd" qui devait avoir lieu à travers la Belgique du 22 au 25 août 1986 (voir détail FFN 19).

Ce voyage a été reporté, vu que la S.N.C.B. n'a pu garantir au demandeur que notre "Pacific" 1.002 soit remise en état de marche pour le mois d'août 1986.

Espérons que la petite mais efficace équipe qui a entrepris ce travail de restauration voie ses efforts couronnés de succès pour le mois de mai 1987 et ce, pour notre satisfaction tant visuelle qu'olfactive et surtout auditive. En effet, "ceux" qui ont connu les locomotives type 1 sur nos voies ferrées peuvent assurer "les autres" que cette dernière "satisfaction" se changera en "grande distinction" lorsqu'ils entendront le bruit, si caractéristique émis par l'échappement Kylchap de notre 1.002 lors du démarrage de cette dernière en tête des trains spéciaux pour lesquels elle aura été désignée.



Notre 1.002 de Bruxelles-Midi (FBM) en tête du train n° 1727 Schaerbeek-Tournai. Photo prise le 26-06-1958 entre Ruysbroek et Lot (Coll. Ph. Dambly)

#### DERNIERE MINUTE

Notre ami Etienne Labar nous signale que ce voyage est reporté au lundi 21 juillet (Fête Nationale). De plus, ce train partira de Namur à 10 h 05 pour y rentrer à 19 h 40.

Aussi, pour profiter d'une façon agréable de votre jour de congé, n'hésitez pas à vous rendre dans la vallée du Viroin, une des plus belles régions touristiques de notre pays.

Pour tous renseignements : voir affiches dans les gares et au local du club.

# rétro rail

## en train à travers la Belgique il y a 50 ans

par H.G. HESSELINK  
(traduction Y. GOFFIN)

### TROISIEME JOUR

Après la longue mais combien intéressante journée de la veille, nous nous étions levés le lendemain un peu plus tard pour prendre à 9.33 h en gare du Nord, le train à destination de Tienen via Leuven, tracté par une locomotive type 7 au dépôt de Schaerbeek; Ce type de locomotive nous intéressait au plus haut point car nous avons lu qu'il en existait 4 sous-séries et ce, suite aux importantes modifications y apportées depuis 1934 :

type 7-1 : deux locomotives (700 et 728) compound à quatre cylindres en ligne (système Woolf)

type 7-2 : deux locomotives (762 et 764) à quatre cylindres égaux en ligne

type 7-3 : deux locomotives (718 et 724) à quatre cylindres égaux alternés

type 7-4 : soixante-neuf locomotives (700 à 774 moins les 6 précitées) compound à quatre cylindres alternés

Nous avons également remarqué que les tabliers des types 7-1 et 7-4 comportaient une dénivellation (genre de palier) au niveau des cylindres.

Après un voyage sans histoire, nous atteignons Tienen où nous attendait un train omnibus à destination de Namur. Ce train remorqué par une locomotive type 41 était composé de sept voitures et un fourgon tous à 3 essieux. Nous traversions la riche région de la Hesbaye considérée comme le grenier de la Belgique et après la gare de Jodoigne, nous arrivions à Ramillies, petit centre ferroviaire où nous comptions quatre trains de voyageurs : le premier qui allait emprunter l'itinéraire que nous venions de suivre et ce, pour se diriger vers Tienen (connu pour son sucre), le second vers Gembloux via Perwez, le troisième vers Landen via Orp et le nôtre qui se dirigeait vers Namur via Eghezée. Nous aurions aimé descendre dans cette petite gare campagnarde et y rester le temps nécessaire pour bien comprendre les manoeuvres qui incombaient au chef de gare et à son équipe pour réceptionner et expédier les 4 trains qui s'y croisaient au même moment. Après la traversée du riche plateau hesbignon, nous descendions vers la vallée mosane et entrions en gare de Namur à 12.32 h. La Compagnie du Nord-Belge nous attendait en gare latérale avec son train à destination de Givet, composé d'une locomotive à disposition d'essieux 230 (semblable à une locomotive de la Cie du Nord Français) et d'une rame comportant des voitures prussiennes à essieux.

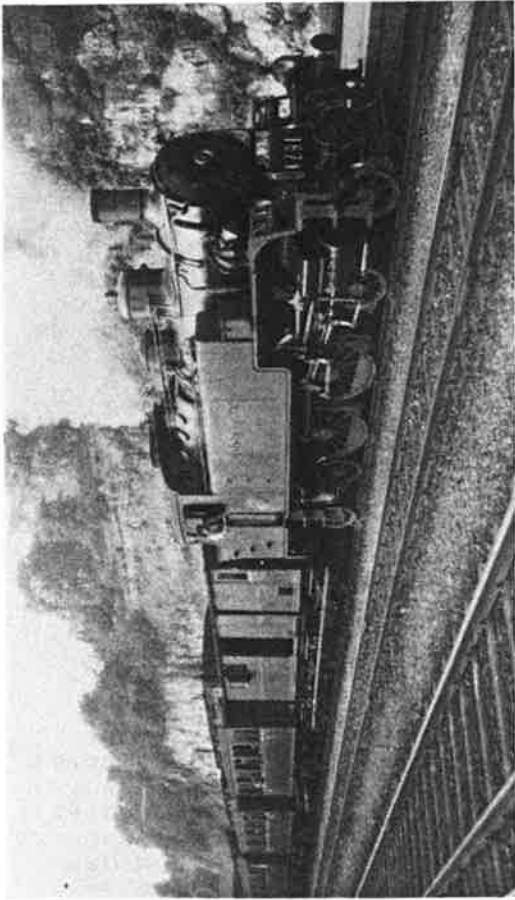
Voyage très touristique que celui reliant Namur à Dinant par la magnifique vallée de la Meuse. Un petit coup d'oeil sur le triangle de Bouvignes situé immédiatement après le passage de la Meuse sur le point de Houx. Ensuite, arrivée à Dinant où nous remarquons qu'entre le premier et le deuxième quai, courraient 3 voies dont celle du milieu permettait de continuer dans les deux directions et était reliée aux deux voies extérieures par une traversée jonction double. Nous n'avons jamais rencontré une telle disposition de voies. En plus de notre train qui continuait vers Givet, nous comptions 3 autres trains prêts au départ : un à destination de Namur tracté par une locomotive-tender à disposition d'essieux 222 du Nord-Belge, un autre à destination de Jemelle via Houyet à la tête duquel se trouvait une locomotive type 8 au dépôt de Jemelle. Quant au troisième à destination de Tamines via Mettet, il était remorqué par une locomotive type 18 du dépôt de Tamines. Notre voyage se poursuivait vers Hastière où nous attendait le train de la Cie de Chimay à destination d'Anor et Hirson via Mariembourg. La traction de ce train composé de 6 voitures à 2 essieux du Nord Français était assurée par une ancienne locomotive-tender à disposition d'essieux 220.

Partis d'Hastière à 14.05 h, nous atteignons Chimay (situé à 46 km) à 15.35 h après avoir traversé Doische et Mariembourg. Il s'agissait d'une voie typiquement française par sa signalisation (le disque était placé loin avant l'aiguillage). Immédiatement, nous nous dirigeons vers l'atelier et le dépôt pour y prendre quelques photos, ce qui nous aurait été refusé si nous n'avions pas exhibé l'autorisation de la Cie du Nord-Belge. Nous photographions quelques locomotives tender 220 et de vieilles locomotives 040 du Nord-Belge, mais malheureusement aucune G<sup>7</sup> ex-KPEV qui formaient le plus gros effectif de ce dépôt. Nous commençons notre voyage de retour en montant dans le train pour Mons et ce, à 16.14 h. A Thuillies où était situé l'embranchement de la ligne vers Berzée et Laneffe, nous apercevions une locomotive tender type 11 (ce type de locomotive y assurait la plupart des trains de voyageurs). Après avoir franchi Lobbes sur la ligne internationale Liège-Charleroi-frontière française, nous traversons Merbes-St-Marie, Fauroeux et ses charbonnages, Cuesmes et ses ateliers du chemin de fer.

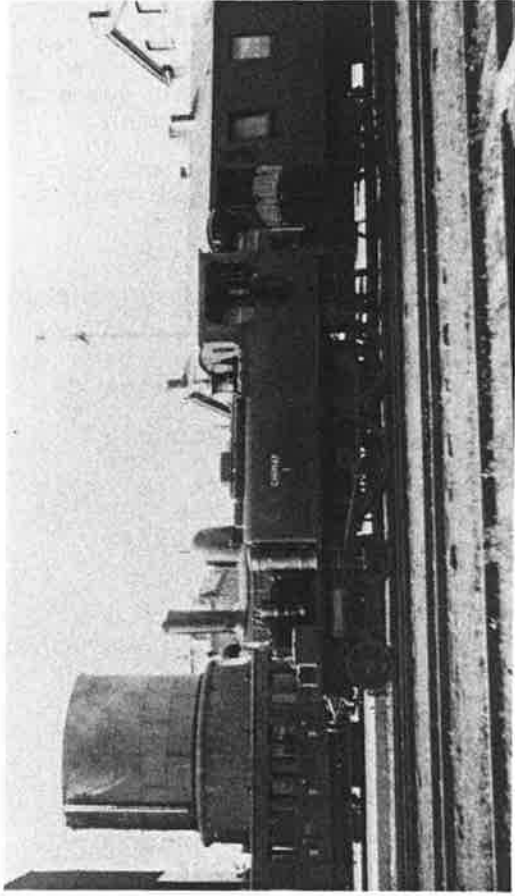
Arrivés à Mons à 18.47 h après avoir parcouru 78 km en 150 minutes, nous prenons un repas et à 19.53 h départ vers Bruxelles-Midi (arrivée 21.14 h) au moyen d'un train semi-direct avec arrêts à Soignies, Braine-le-Comte, Hennuyères, Tubize et Hal. Pour regagner notre hôtel situé près de la gare du Nord, nous devons utiliser un tram qui reliait ces deux gares en traversant le centre de la ville car de la jonction on en parlait mais on ne voyait rien venir. Cependant, la ceinture "Ouest" permettait de se rendre de la gare du Midi à celle du Nord mais elle était surtout utilisée pour le trafic des trains de marchandises. L'on y notait le passage de quelques trains internationaux comme les trains "Pullman" reliant la Hollande à la France (l'Oiseau Bleu et l'Etoile du Nord) sans entrer à Bruxelles-Nord et également le "Bruxelles-Calais Pullman" qui partait et arrivait à Bruxelles Nord en évitant Bruxelles-Midi.

#### QUATRIEME JOUR

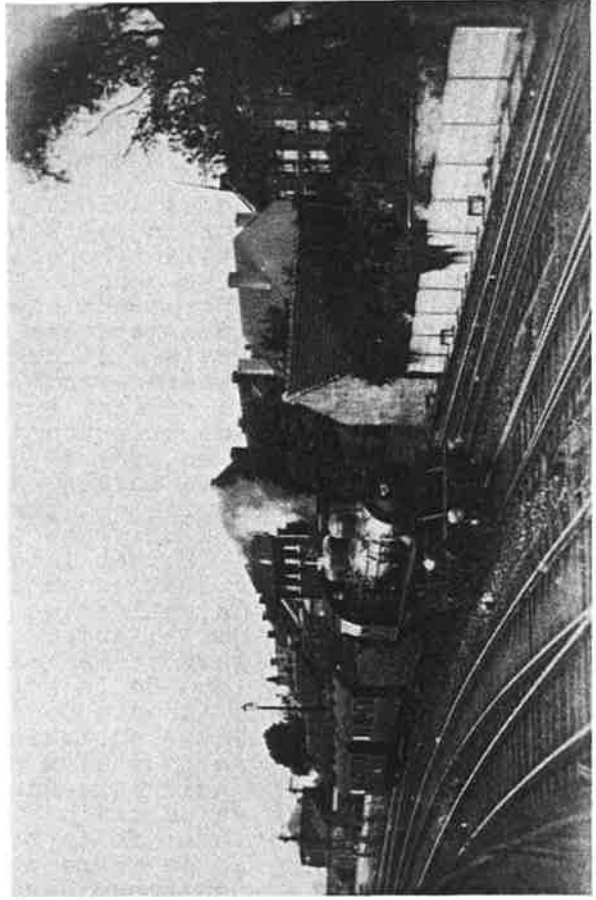
A 8.03 h, nous prenons en gare du Nord l'un des deux trains journaliers qui reliaient Bruxelles à Baarle-Nassau (Bar-le-Duc enclave belge en Hollande) via Mechelen, Duffel, Lier, Herentals, Turnhout et Weelde où nous arrivions à 10.09 h (la relation du soir comportait une voiture directe pour Tilburg). Notre train était tracté par une locomotive type 9 et nous nous rappelions qu'en 1932, la locomotive type 9 n° 905 affectée au dépôt de Berchem avait explosé précisément à Weelde. La frontière entre la Belgique et la Hollande coupait en deux un long quai central formant îlot. D'un côté du quai, Weelde en Belgique et de l'autre côté du quai Baarle-Nassau (frontière) en Hollande avec chacun leurs bâtiments de service et de douane. Les trains en provenance de Belgique arrivant à Weelde devaient attendre que le service des douanes donne son autorisation pour le passage à l'étranger qui était situé à l'autre bout du quai. Quant à ceux venus de Hollande et arrivant à Baarle-Nassau (frontière) à destination de la Belgique, ils étaient soumis aux mêmes formalités douanières.



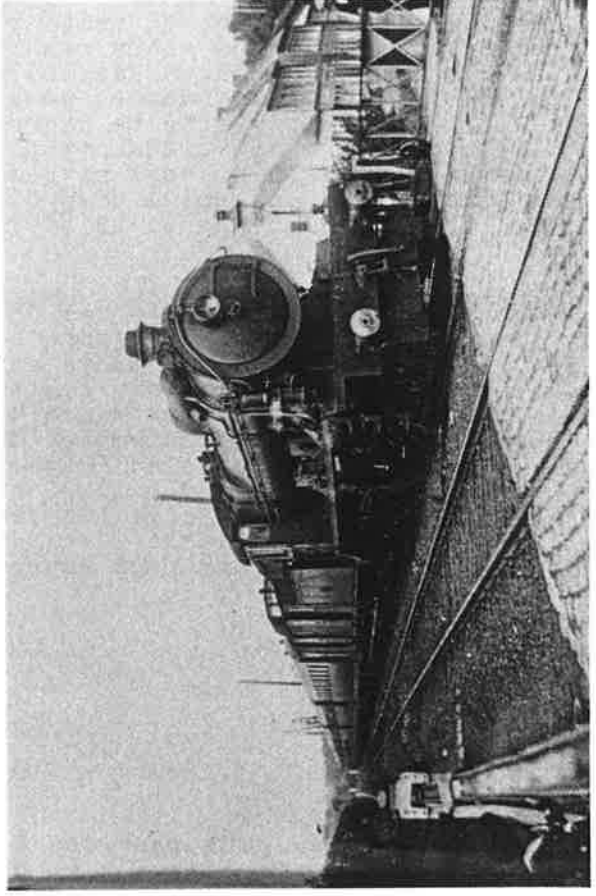
Prête au départ à Dinant en tête d'un train à destination de Namur, la locomotive-tender 222 n°61, de la Compagnie du Nord-Belge. Type 24 à la SNCB.



En gare de Chimay, la locomotive-tender 220 n°1 "Ravachol" de la Cie de Chimay (louée à la Cie du NB).



Départ de la gare de Hasselt d'un train à destination de Liège, remorqué par un type 40 "Ten Wheel" (ex ROD) du dépôt de Hasselt (FHS)



Notre "Ten Wheel" type 7 n°762 de Bruxelles-Midi (FBM) peu après la gare d'Oostende en tête d'un train à destination de Paris

A 10.29 h, nous reprenions un train pour Herenthals où nous attendait à destination d'Aarschot un train remorqué par une locomotive-tender type 14. Nous désirions nous rendre à Hasselt mais comme nous devions attendre 2 h pour obtenir une correspondance, nous continuions avec le même train jusqu'à Leuven et après avoir visité ce centre universitaire mondialement connu, nous reprenions un train à destination d'Hasselt via Aarschot, Zichem et Diest. Arrivé à 15.15 h, nous partions à 15.24 h à destination de Maaseik, non sans avoir jeté un rapide coup d'oeil sur le dépôt d'Hasselt qui regroupait des locomotives types 2, 28, 40, 80 et 81.

La présence en grand nombre de ces deux derniers types était due au fait qu'un important trafic de transport de charbon avait lieu dans cette région minière. Le type 40 était employé sur les lignes vers Leuven, Maastricht et Liège alors que l'on retrouvait les types 2 et 28 sur les lignes plates de Campine. Nous avons atteint Maaseik via Bokrijk et Asch (ligne 21A), ce qui nous avait permis de contempler de nombreux charbonnages. Retour à Hasselt via Asch et Winterslag (ligne 21) puis continuation par la même ligne jusqu'à Landen (arrivée 19.30 h) pour voir passer sans arrêt le train international 146 Keulen-Bruxelles remorqué par une locomotive type 10. Ce train avait dépassé à Waremme le train semi-direct Herbesthal-Bruxelles (Nord) que nous utilisions pour rentrer à Bruxelles vers 20.55 h.

#### CINQUIEME JOUR

Levés de bonne heure, nous prenions à Bruxelles-Midi à 6.49 h le train "bloc" à destination de Kortrijk et ce, sans arrêt. A 8.00 h, nous atteignons cette localité après avoir effectué le voyage en rame GCI tractée par une locomotive type 64.

Du côté ouest de la gare, se trouvait un raccordement qui permettait à tous les trains venant d'Oostende et se dirigeant vers Mouscron ou vice-versa de ne pas entrer en gare de Kortrijk et devoir rebrousser. On y rencontrait de nombreux trains de marchandises mais également, en période estivale, des trains de voyageurs des relations Tournai-Oostende, Mons-Oostende et Paris-Lille-Mouscron-Oostende. Nous remarquions que les trains assurant cette dernière relation étaient tractés par des locomotives type 7 du dépôt de Bruxelles-Midi (FBM). Nous n'en revenions pas de voir les trains internationaux Paris-Oostende destinés à la clientèle du casino ostendais s'arrêter à Torhout.

Trois fois par semaine (nous avons organisé notre voyage pour l'utiliser un jour de circulation, un train reliait Kortrijk à Adinkerke-Panne via Poperinge. La ligne n° 76 reliant Poperinge à Adinkerke-Panne avait été construite par l'armée anglaise pendant la guerre 1914-1918 et fut ouverte au trafic en 1920. C'était vraiment une ligne à exploitation simplifiée avec des gares ressemblant à des baraques de cantonnement. Nous eûmes besoin de 51 minutes pour parcourir la distance de 34 km avec un arrêt croisement à Leizele-Isenberghe. A Beveren-Stevele, se trouvait arrêté au passage à niveau le tramway vicinal reliant Poperinge à Veurne. Nous avons à peine débarqué à Adinkerke-Panne qu'entraît en gare le train "bloc" estival venant d'Antwerpen remorqué par un type 69 du dépôt de Berchem. Ce train ne rejoignant Antwerpen que dans la soirée, nous assistions avec plaisir aux manoeuvres du personnel de conduite qui plaçait sa locomotive dans le sens du retour avant de profiter d'un repos légal prévu au roulement (NDLR : voir photo page 17 de FFN19). Devant la gare d'Adinkerke, se trouvait un tram à moteur assez particulier avec sa petite locomotive en bois actionnée au pétrole et que nous avons utilisé en compagnie de nombreux touristes pour nous rendre à la plage de la Panne. Après avoir contempilé cette dernière, nous nous rendions à Nieuwport-Bad par le tram électrique qui reliait la Panne à Knokke tout le long de la côte belge. A notre descente du tram, nous nous dirigeons vers la gare où nous attendait à destination de Diksmuide (départ : 11.58 h) un train remorqué par une locomotive-tender type 11. Notre voyage se poursuivait vers Ieper (arrivée : 14.30 h) après avoir emprunté un train Adinkerke-Panne-Gent-St Pieters sur le parcours Diksmuide-Lichtervelde et un train Brugge-Kortrijk sur le parcours Lichter-velde-Roeselare. Les traces de la première guerre mondiale étaient toujours visibles et ce, 13 ans après notre première visite. Dans cette ville qui avait tant souffert et également dans la campagne environnante apparaissaient encore de nombreux vestiges de quatre années d'après combats.



Une visite au dépôt des locomotives s'imposait et nous y découvriions des types 11, 41 et 71. Notre visite de la ville terminée, nous nous rendions à la gare où, à 15.50 h, le train vers Kortrijk nous attendait pour nous y déposer à 16.41 h juste à temps pour sauter dans le train "bloc" Lille-Antwerpen qui reliait Kortrijk à la ville diamantaire avec un seul arrêt à Gent-St-Pieters. Nous faisons enfin de la vitesse, ce qui nous changeait après l'utilisation de tous ces trains "omnibus". C'est également le dépôt de Berchem qui assurait ce train au moyen d'un type 69, cette ex-KPEV S 9 que nous rencontrions souvent sur la liaison Bruxelles-Antwerpen en tête des trains "bloc" et sur Bruxelles-Roosendaal pour certains internationaux, secondées il est vrai par les ex-KPEV S10, S10<sup>1</sup>, S10<sup>2</sup> devenus les types 60, 61 et 62. Un petit coup d'oeil lors du passage à Mechelen sur un train de la compagnie de Terneuzen en partance vers cette ville via Willebroek, Puurs et St-Niklaas et un autre lors du passage à Kontich-Kazernen sur le train navette qui reliait plusieurs fois par jour cette localité à celle de Boom. Vingt minutes après notre arrivée à Antwerpen (C), nous utilisons de nouveau un train "bloc" à destination de Bruxelles-Nord (arrivée 19.39 h) où enfin, nous allions nous restaurer d'une façon raisonnable après avoir grignoté pendant toute la journée.

(à suivre)

## nos t.5 et t.35

Les "bêtes noires" de la voie

Bien que ces locomotives n'aient pas laissé de tellement bons souvenirs dans la mémoire de ceux qui les ont connues, ce sont ceux de nos membres et lecteurs qui n'ont qu'entendu parler d'elles qui nous demandent (et ce suite à notre article paru dans FFN n° 17 concernant l'échappement double "Legein") des précisions concernant leur tender, leurs affectations, les services assurés, leur mise hors-service et leur sortie d'écritures. Il nous est possible de répondre à tous ces points et de façon précise grâce à Mr. M. Havelange qui, durant sa carrière dans nos chemins de fer, les a cotoyées et observées sur la ligne "Bruxelles-Luxembourg", ligne de référence pour laquelle elles avaient été construites. Mais, avant de développer ce qui précède, il est nécessaire de jeter un petit coup d'oeil historique sur cette ligne dite du Luxembourg. En effet, depuis son inauguration en 1859, la remorque des trains lourds tant de voyageurs que de marchandises y a toujours posé de sérieux problèmes qui semblaient cependant avoir été résolus une fois pour toutes par l'apparition, dès 1910, de deux type de locomotives entièrement nouveaux à 4 cylindres égaux et à simple expansion combinée avec la surchauffe. Pour leur époque, ces locomotives étaient d'une puissance exceptionnelle jusqu'alors inégalée et leur aspect général était vraiment imposant à côté de toutes les locomotives construites jusqu'alors.

Vous aurez reconnu sans aucun doute les chefs-d'oeuvre de la traction vapeur dus à l'ingénieur M. J-B Flamme et qui étaient nos 4-6-2 "Pacific" type 10 et 2-10-0 "Decapod" type 36. Ces dernières allaient renvoyer à des tâches moins dures les locomotives qui, avant leur apparition, tractaient les convois lourds sur cette artère ferroviaire qui ne permettait pas la moindre faiblesse. Rappelons qu'il s'agissait déjà d'excellentes locomotives qui se sont toujours très bien comportées sur les rampes ardennaises. Pour les trains de voyageurs, ce sont nos 4-6-0 "Ten Wheel" type 8 qui étaient assez souvent utilisées en double traction et, pour les trains de marchandises, nos "Six Wheel Coupler" ou "Bourbonnais" 0-6-0 type 32 S, utilisées en double, voire en triple traction (dans ce cas la troisième locomotive était placée en tête du train car, à cette époque, le règlement prévoyait qu'en cas de double traction, la seconde locomotive devait être placée en queue du convoi). Rappelons que le type 32 S (muni de la surchauffe) est devenu type 31 le 1er janvier 1925 et type 41 le 1er octobre 1931, tandis que le type 32 (à vapeur saturée) est devenu type 44 le 1er octobre 1931.

Lors de l'invasion de notre pays par les armées allemandes en août 1914, l'effectif des locomotives types 10 et 36 s'élevait respectivement à 58 et 136 unités. De nombreuses locomotives furent évacuées en France (29 type 10 et 113 type 36), tandis que celles restées en Belgique (29 type 10 et 23 type 36) furent réquisitionnées par l'occupant et la plupart utilisées pour assurer ses besoins stratégiques. A la fin des hostilités en 1918, l'on se rendit compte que l'occupant avait emmené en Allemagne 15 type 10 et 8 type 36. Les clauses de l'Armistice lui imposèrent la réparation d'un certain nombre de ces locomotives avant de les rendre à l'Etat belge. C'est ainsi que les 15 type 10 furent réparés en Allemagne et rejoignirent notre pays de fin 1925 au début de 1927. Quant aux 8 type 36, 3 seulement rentrèrent réparés en Belgique en 1925 car les 5 autres avaient été renvoyés hors-service (l'AC Salzinnes se chargea de leur réparation en 1922-1923). Sur les 14 locomotives type 10 et 15 locomotives type 36 retrouvées en Belgique, 8 type 10 et 11 type 36 ayant subi de graves avaries furent jugées irréparables et mises hors écritures.

Si certains types de locomotives évacuées en France assurèrent du service dans ce pays, il n'en fut pas de même pour les types 10 et 36 qui rouillaient sur place vu que les voies françaises de l'époque n'admettaient pas les charges par essieu élevées de ces locomotives.

Aussi fut-il décidé en 1915 de vendre 60 locomotives du type 36 au gouvernement russe dont 11 ne furent jamais embarquées et qui, après la fin des hostilités, rejoignirent la Belgique en compagnie des autres locomotives évacuées dont 29 type 10 et 53 type 36. L'on notait en 1921-1922 la livraison à l'Etat belge de 17 nouvelles locomotives type 36 et, en 1924, la mise hors-écritures d'une locomotive type 10 (sans aucun motif officiel).

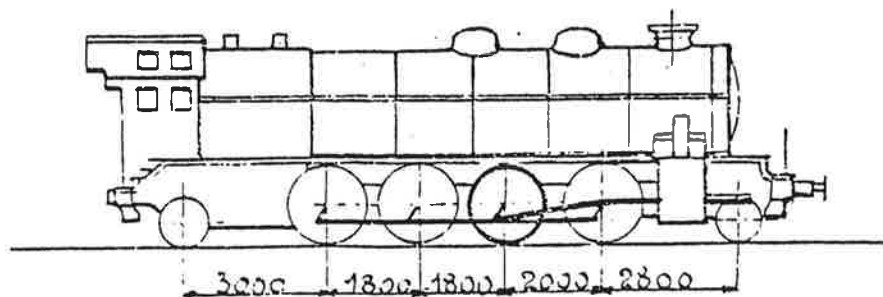
Au 1er mars 1927, l'effectif des types 10 et 36 s'élevait respectivement à 49 et 93 locomotives.

Au 1er octobre 1931, elles furent renumérotées 1000 à 1048 pour le type 10 et 3600 à 3692 pour le type 36.

P.S. En comparant l'effectif des types 10 et 36 en août 1914 par rapport à celui de mars 1927, l'on constate une diminution de 9 locomotives type 10 et une autre de 43 locomotives type 36. Nous avons essayé de justifier ces dernières au moyen des renseignements en notre possession. Certains de nos membres et de nos lecteurs possèdent-ils d'autres renseignements qui permettraient de confirmer ou de contredire soit partiellement soit totalement ce que nous avons écrit ? Nous rappelons que notre rubrique "Courrier des lecteurs" est ouverte à tous ceux qui voudraient exposer leur point de vue sur des articles que nous avons développés ou sur des sujets qu'ils aimeraient voir traiter.

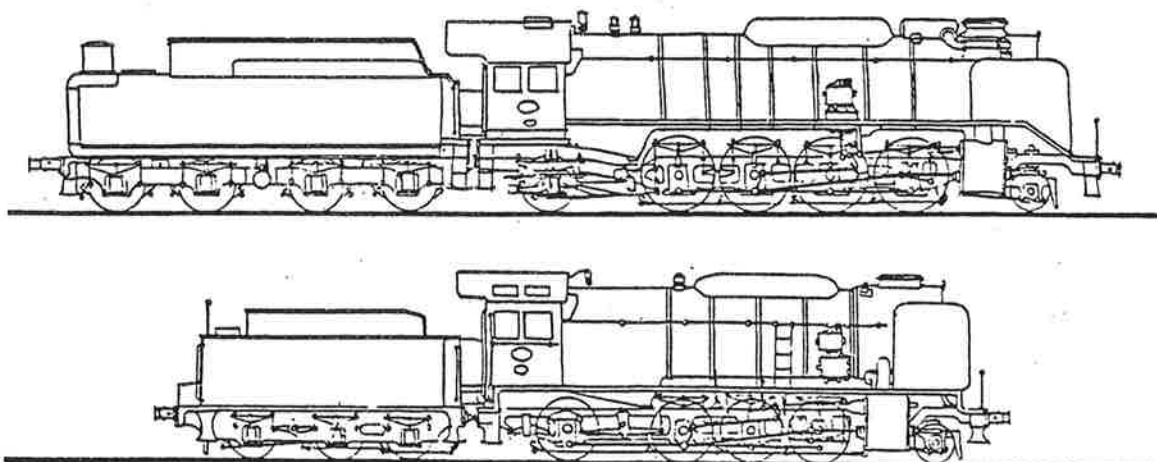
Mais dans les années 1922-1923, le service de traction fut de plus en plus mis en présence des exigences toujours croissantes du service exploitation qui insistait sur l'accroissement continu de la charge des trains. Pour satisfaire cette demande, il dut recourir à une locomotive plus puissante que la 4-6-2 "Pacific", type 10 et pencha pour une 2-8-2 "Mikado" à 4 essieux accouplés devant mieux convenir sur la ligne du Luxembourg. Par rapport au type 10, son poids adhérent eût été de 88 t (4 x 22) pour 57 t et elle aurait pu remorquer des trains de 500 t pour 350 t et à allure plus accélérée. Elle eût été à 3 cylindres égaux et à surchauffe et ses roues motrices auraient eu un diamètre de 1,700 m (type 10 : 1,980 m). L'appellation type 14 fut prévue pour cette nouvelle locomotive.

14



Aussi, dès 1924, les spécialistes de la traction attendaient avec impatience la sortie de ce nouveau type de locomotive qui présentait une disposition d'essieux jamais utilisée en Belgique et devait révolutionner la traction des trains lourds de voyageurs entre Bruxelles et Luxembourg. Mais leur curiosité ne fut jamais satisfaite, non seulement en 1924 mais également au cours des années suivantes car aucune locomotive de ce type n'apparut sur notre réseau ferré. Qu'était-il advenu de ce projet ? Question restée sans réponse mais à laquelle certains rapprochèrent un fait qui s'était passé en 1924. En effet, on avait constaté que l'effectif du type 10 qui s'élevait à 35 unités le 1er février 1924 était tombé à 34 unités le 1er mai de la même année. Or l'on avait justement perdu trace, depuis septembre 1923, de la locomotive type 10 n° 4533 appartenant au dépôt d'Arlon depuis juin 1920. Ils supposèrent donc que cette dernière locomotive ne pouvait avoir été que la victime d'un essai raté de transformation d'une disposition de roues 4-6-2 (Pacific) en 2-8-2 (Mikado). Cette supposition ne reçut jamais la moindre confirmation officielle.

Nous voilà en 1928 et des locomotives types 10 et 36, munies entre-temps de l'échappement double "Legein", assuraient de mieux en mieux les services qui leur étaient confiés. Ne tenant sans doute pas à en rester sur l'échec de 1924 (au temps de l'Etat belge) ou à moins qu'elle n'ait été pressée de donner du travail à l'industrie ferroviaire belge qui était en plein désarroi (début de la crise des années 1930), mais surtout à qui avait échappé au début des années 1920 une commande de 200 locomotives passée en Angleterre (type 37 ensuite type 31) et une autre commande de 150 locomotives passée aux Etats-Unis (type 38), la SNCB chargea son ingénieur M. F. Legein d'étudier deux nouveaux types de locomotives pour la remorque des trains lourds sur la ligne de Luxembourg. Il s'agissait de 4 locomotives 2-8-2 "Mikado" qui furent construites par les "Ateliers Metallurgiques de Tubize" et de 4 locomotives 2-8-0 "Consolidation" qui furent construites par "Cockerill" à Seraing. Elles reçurent respectivement les appellations type 5 et type 35 et furent mises en service en 1930, les premières destinées aux trains de voyageurs et les secondes aux trains de marchandises. Si la commande du type 5 était compréhensible vu qu'il était question d'une locomotive munie de cette disposition d'essieux depuis 1922, l'on comprenait moins bien la commande du type 35 (2-8-0 Consolidation) alors que le type 36 (2-10-0 Decapod) donnait la plus entière satisfaction.



Commencèrent alors les essais de ces 8 locomotives, les plus grandes et les plus lourdes de leur catégorie qui aient été construites en Europe. Leur vitesse maximum était de 100 km/h pour le type 5 et 60 km/h pour le type 35. Leur charge par essieu s'élevait à 23 t pour le type 5 et 24 t pour le type 35. Si l'on excepte leur remarquable effort au démarrage (une locomotive type 35 "enleva" un train de 730 t en rampe de 16 mm par mètre à Courrière), les essais de ces locomotives révélèrent de nombreux points faibles. La charge par essieu était trop élevée et la tenue en vitesse (ceci pour le type 5) était mauvaise. Aussi, pour sauvegarder l'état de la voie, n'y eut-il pas de construction en série. Nos types 10 et 36 purent ainsi continuer à tracter les lourds convois sur la ligne du Luxembourg et ce, en toute tranquillité.

Les 8 locomotives avaient été livrées à la SNCB et cette dernière fut dans l'obligation de les utiliser pour la remorque de ses trains. Elle s'y employa au mieux qu'elle put et ce, pendant une période de 22 ans (1930-1952) comme nous allons le voir ci-après :

Leurs différentes numérotations :

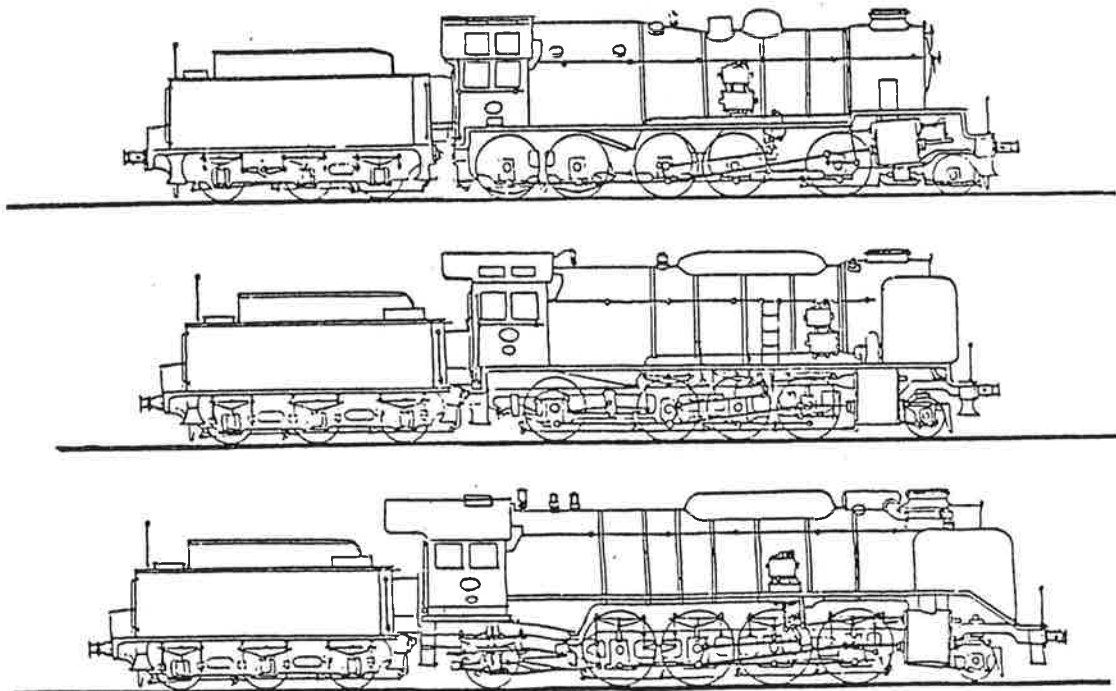
Types	A la livraison en 1930	A la renumérotation du 1er octobre 1931	A la renumérotation du 1er janvier 1946
5	5501	500	5.004
	5502	501	5.001
	5503	502	5.002
	5504	503	5.003
35	5601	3500	35.004
	5602	3501	35.001
	5603	3502	35.002
	5604	3503	35.003

Leurs tenders :

Chaque locomotive sortit d'usine avec un nouveau tender. Les locomotives type 5 furent accouplées à des tenders qui reçurent également l'appellation type 5 et numérotés comme les locomotives. Ce n'est qu'à la renumérotation du 1er octobre 1931 qu'on leur attribua les numéros 38.000-38.003. Ces tenders à deux bogies de deux essieux avaient une capacité en eau de 38,500 m<sup>3</sup> et en charbon de 10 t. Le poids en ordre de marche s'élevait à 82,520 t et, comme celui de la locomotive était de 130,500 t, l'ensemble atteignait 213,020 t (record belge). Quant aux locomotives type 35, elle furent accouplées à des tenders qui reçurent l'appellation type 24 et numérotés comme les locomotives. La numérotation du 1er octobre 1931 leur attribua les numéros 24.500-24.503. Ces tenders à trois essieux avaient une capacité en eau de 24 m<sup>3</sup> et en charbon de 7 t. Le poids en ordre de marche s'élevait à 54,800 t et, comme celui de la locomotive était de 108,400 t, l'ensemble atteignait 163,200 t.

Ces quatre tenders se différenciaient très peu des tenders type 18 (numérotés 24.000-24.494), de même capacité en eau (24 m<sup>3</sup>) et en charbon (7 t). Leur poids en ordre de marche était supérieur (54,800 t pour 53,600 t) et leur aspect était différent au début (côté accouplement).

Aussi, suivant les besoins du service, des locomotives types 36 et 38 furent accouplées à des tenders type 24 tandis que des locomotives type 35 reçurent un tender type 18. C'est ainsi que l'on a noté le tender type 24 n° 24.500 accouplé à la locomotive type 36 n° 3684 (ensuite 36.084) et ce, au dépôt de Jemelle de septembre 1943 à février 1950 et le 24.502 à la locomotive type 38 n° 3906 (ensuite 38.106) et ce, aux dépôts de Mons (FMS), Aarschot (FRST) et Antwerpen-Dam (FNDM). Et comme nous le verrons lorsque nous parlerons de leur mise hors-service, deux locomotives type 35 terminèrent leur carrière accouplées à un tender type 18.



Il en fut de même pour deux locomotives type 5 mais, dans ce cas, la différence était très visible car le "petit" tender type 18 était littéralement écrasé par la "mastodonte" locomotive type 5 Mikado. Heureusement, ces accouplements eurent lieu en fin de carrière car ce n'était pas une réussite sur le plan esthétique.

Leurs diverses affectations :

Type 5	Type 35
- <u>à la livraison en 1930</u> Jemelle - LJ	- <u>à la livraison en 1930</u> Latour - MUT
- <u>en juin/juillet 1936</u> Stockem - MKM	- <u>durant l'été 1932</u> Schaerbeek - FSR
- <u>fin de l'année 1941</u> Latour - MUT	- <u>durant l'été 1933</u> Stockem - MKM
- <u>en juillet 1942</u> Stockem - MKM	- <u>durant l'automne 1941</u> Jemelle - LJ
	- <u>durant l'hiver 1942-1943</u> Stockem - MKM

N.B.

Au printemps de 1939, l'on a noté que deux locomotives type 35 (dont la 3503) ont fait un cours séjour à Ottignies (LT) apparemment en parc.

Les services assurés par :

a) les types 5

C'est au début de leur carrière et au dépôt de Jemelle qu'elles formèrent avec les types 10, les séries A et B. Ci-après, vous trouverez le roulement de ce dépôt au 15 mai 1933 et qui vous montre qu'elles atteignaient soit Bruxelles-Nord, soit Luxembourg, à la tête des trains internationaux et des trains "direct". Nous aurons le plaisir de découvrir dans "Vapeur en Belgique" de Ph. Dambly une photo d'une locomotive type 5 en tête du "Venise-Ostende Express" traversant la forêt de Soignes. A partir des années 1933-1934, la SNCB fut dans l'obligation d'améliorer ses horaires, en construisant du nouveau matériel (15 nouvelles "Pacific" appelées type 1 lui seront livrées en 1935), tout en améliorant la voie pour porter la vitesse maximum permise sur la ligne du Luxembourg de 90 km/h à 120 km/h et ce, en 1936.

Nos types 5 limités à 100 km/h n'étaient plus capables d'assurer les trains précités et ils se retrouvèrent à Stockem pour y assurer la traction de trains de voyageurs à horaire non accéléré et des trains de messageries, notamment les G.V.

Au service du 16 avril 1939, le seul service "voyageurs" assuré était le suivant :

<u>Train 4381</u>			<u>Train 922 (venant de Bruxelles-Nord)</u>		
Arlon	-	12.40	Jemelle	(18.47)	18.53
Marbehan	13.10	13.10	Libramont	19.25	19.26
Libramont	13.48	13.54	Marbehan	19.45	19.45
Jemelle	14.33	-	Arlon	20.02	-
(train omnibus)			(train direct)		

Vint ensuite la sombre période de l'occupation mai 1940-septembre 1944. On les retrouve à Latour fin 1941 mais elles reviennent à Stockem en juillet 1942. Elles y sont utilisées pour la traction des trains de marchandises mais une heureuse surprise les attendait au cours de l'hiver 1942-1943 où elles vont être appelées et ce, avec les types 35, à remorquer l'un des deux services qui unissent encore à cette époque Bruxelles à Arlon (avec une seule relation prolongée jusqu'à Luxembourg). Il s'agissait des trains suivants :

Train D17

Luxembourg	-	16.26
Kleinbettingen	16.43	17.08
Arlon	17.25	17.40
Marbehan	18.02	18.04
Libramont	18.30	18.35
Jemelle	19.04	19.17
Marloie	19.28	19.30
Ciney	19.52	19.54
Namur	20.23	20.27
Gembloux	20.48	20.50
Ottignies	21.06	21.08
Bruxelles Q.L.	21.30	-

Train D18

Bruxelles Q.L.	-	7.24
Ottignies	7.48	7.50
Gembloux	8.09	8.11
Namur	8.29	8.34
Ciney	9.15	9.17
Marloie	9.40	9.42
Jemelle	9.49	10.03
Libramont	10.48	10.53
Marbehan	11.14	11.16
Arlon	11.34	11.49
Kleinbettingen	12.02	12.32
Luxembourg	12.50	-

Ces horaires sont extraits de l'indicateur en vigueur à partir du 2 novembre 1942. En dessous des numéros figurait le sigle de la fourchette et du cou-teau entrecroisés, ce qui signifiait que ces trains composés de voitures du type K étaient accompagnées vers le milieu de la rame d'un wagon-restaurant de la "Mitropa" tout de rouge peint. C'était l'époque où les armées allemandes progressaient à travers l'URSS et que le ravitaillement était un peu mieux assuré grâce à l'occupation de la riche région d'Ukraine. Cela ne dura pas très longtemps car l'indicateur suivant ne mentionnait plus ce sigle. Vous aurez aussi remarqué en consultant ces horaires qu'une demi-heure d'arrêt était prévue à Kleinbettingen, pour les opérations de douane et de police. En effet, cette localité était le point frontière entre la Belgique occupée et l'Allemagne qui avait annexé purement et simplement le grand-duché de Luxembourg.

A toutes fins utiles, l'autre relation régulière entre Bruxelles et Arlon (type 1 de Schaerbeek et rame composée également de voitures type K mais sans wagon-restaurant) était la suivante avec les mêmes arrêts que pour les trains D17 et D18 :

<u>Train D16</u>	Bruxelles (Q.L.)	17.14	Arlon	21.19
<u>Train D15</u>	Arlon	9.21	Bruxelles (Q.L.)	13.09

La question est de savoir comment on était arrivé à assurer la traction de ces trains par des types 5 et 35, alors que la SNCB disposait de types 1 et 10 ? Il ne faut pas oublier que la SNCB était dirigée par la Deutsche Reichsbahn et que c'est cette dernière qui répartissait les différents types de locomotives par dépôts. Elle avait réuni tous les types 1 au dépôt de Schaerbeek et ce, pour assurer les rares trains internationaux au moyen de cette locomotive puissante et aux allures modernes. Une idée de décentralisation vit le jour en 1942 et les types 10 de Stockem qui assuraient auparavant les trains D17 et D18 furent remplacés petit à petit au cours de 1942 par des types 1. Il semblerait que la remorque des D17-D18 par types 5 et 35 se soit effectuée pendant un laps de temps assez court alors que Stockem avait cédé ses types 10 et n'avait pas encore réceptionné de types 1. L'on ne revit jamais plus les types 5 et 35 en tête des trains de voyageurs. L'après-guerre vit les types 5 en série avec les types 35 et 36 remorquer des trains de marchandises.

b) Les types 35

A part l'utilisation pendant un laps de temps très court au cours de l'hiver 1942-1943 en compagnie des types 5 à la traction d'un service voyageurs, nos types 35 ont toujours assuré au cours de leur carrière la traction de trains de marchandises. Dans "Vapeur à la SNCB" de Max Delie, la photo n° 9 nous montre une très belle vue de la locomotive 3503 alors qu'elle appartenait au dépôt de Schaerbeek. A toutes fins utiles pour ceux qui n'auraient pu situer l'endroit où a été prise cette photo, nous leur précisons qu'il s'agit de la gare de Watermael et ce, sur la ligne venant de Schaerbeek appelée ceinture Est.

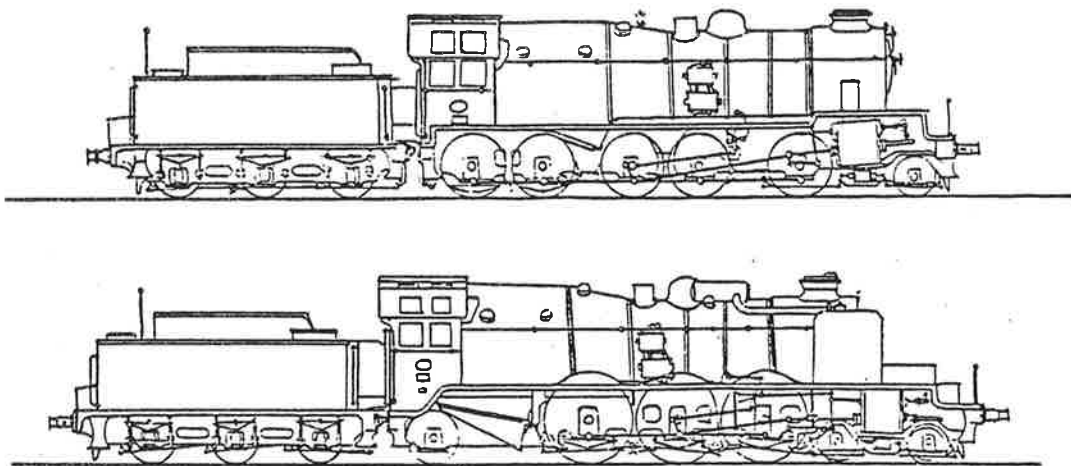
On les retrouve ensuite à Stockem où on les utilisa avec les types 36. C'étaient des spécialistes de la détresse et ce, dans les mauvaises rampes de Cousteumont, Les Basses (entre Hogue et Haversin), Florée, Beau Vallon (entre Namur et Rhisnes) et ce qui était assez paradoxal toujours dans le sens impair. L'après-guerre les vit en série avec les types 5 et 36 remorquer des trains de marchandises.

### Leur mise hors-service

Types	Locomotive	Date de mise hors-service	Tender accouplé lors de leur mise hors-service	
			Type	N°
5	5.001	05.02.1951	5	38.001
	5.002	14.02.1952	5	38.000
	5.003	27.12.1950	18	24.448
	5.004	17.11.1950	18	24.427
35	35.001	23.11.1950	18	24.238
	35.002	17.04.1950	24	24.501
	35.003	04.11.1949	24	24.503
	35.004	25.10.1950	18	24.430

### Leur mise hors-écritures

Les 8 locomotives furent toutes mises hors-écritures en février 1953.



Ainsi se termine l'histoire de locomotives qui devaient supplanter nos types 10 et 36. Quant aux 500 tonnes (9 voitures) qu'il fallait hisser sur les rampes d'Ardenne, ce sont nos types 10 qui, après de nouvelles transformations appliquées à partir de 1938, s'avérèrent les seules capables d'assurer et ce, d'une façon impeccable, jusqu'au 29 septembre 1956, date à laquelle elles durent s'effacer devant la traction électrique. Combien de fois à partir de 1954 ne volèrent-elles pas au secours des types 1 de Schaerbeek qui patinaient sur une ligne qui ne leur avait jamais convenu. Quant à nos types 36, ils terminèrent leur carrière en 1947 (mise hors-écritures en 1951) alors qu'ils auraient pu, comme les types 10, tenir encore une dizaine d'années jusqu'à l'électrification. Leur mise hors-écritures précoce provenait officiellement du fait qu'il fallait les remplacer par les types 25 et 26, plus économiques et de conduite plus aisée. Ne faut-il pas plutôt se demander si nos 93 types 36 n'ont pas été les victimes d'un achat excédentaire de types 29 ? Avant de passer commande de 300 exemplaires de ces dernières, l'on savait qu'une bonne centaine de types 25 et 26 (en construction en Belgique pour compte de la Deutsche Reichsbahn et abandonnées par cette dernière lors de la libération du pays en septembre 1944) allaient venir aider la SNCB dans son oeuvre de redressement d'après-guerre. Aussi, une commande de 200 types 29 paraissait-elle largement suffisante pour satisfaire aux besoins de la SNCB !

Michel HERBIET

JEMELLE

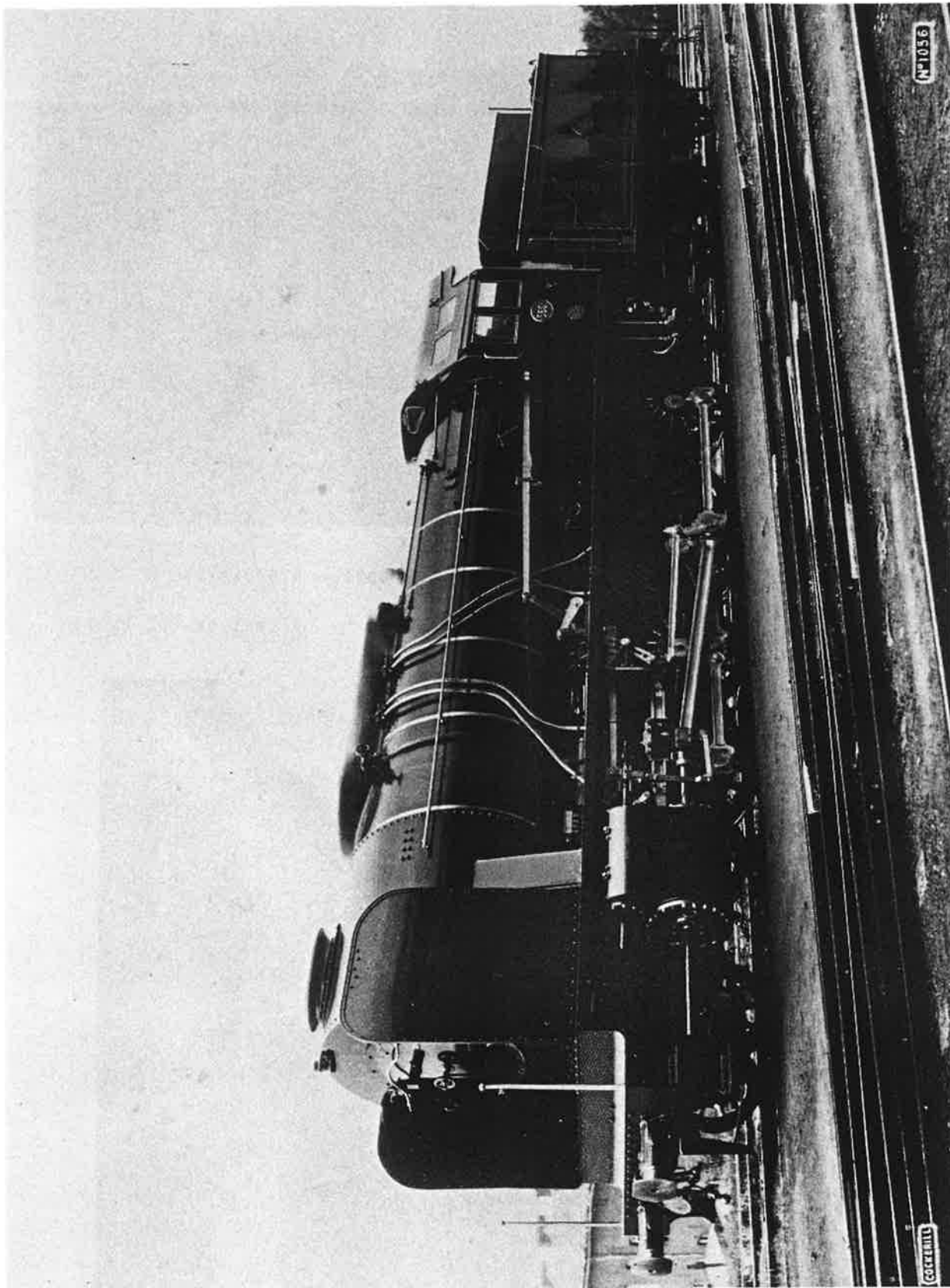
ſérie A - JKC t. 5 et t. 10.

Lavage au service 4

15 mai 1933

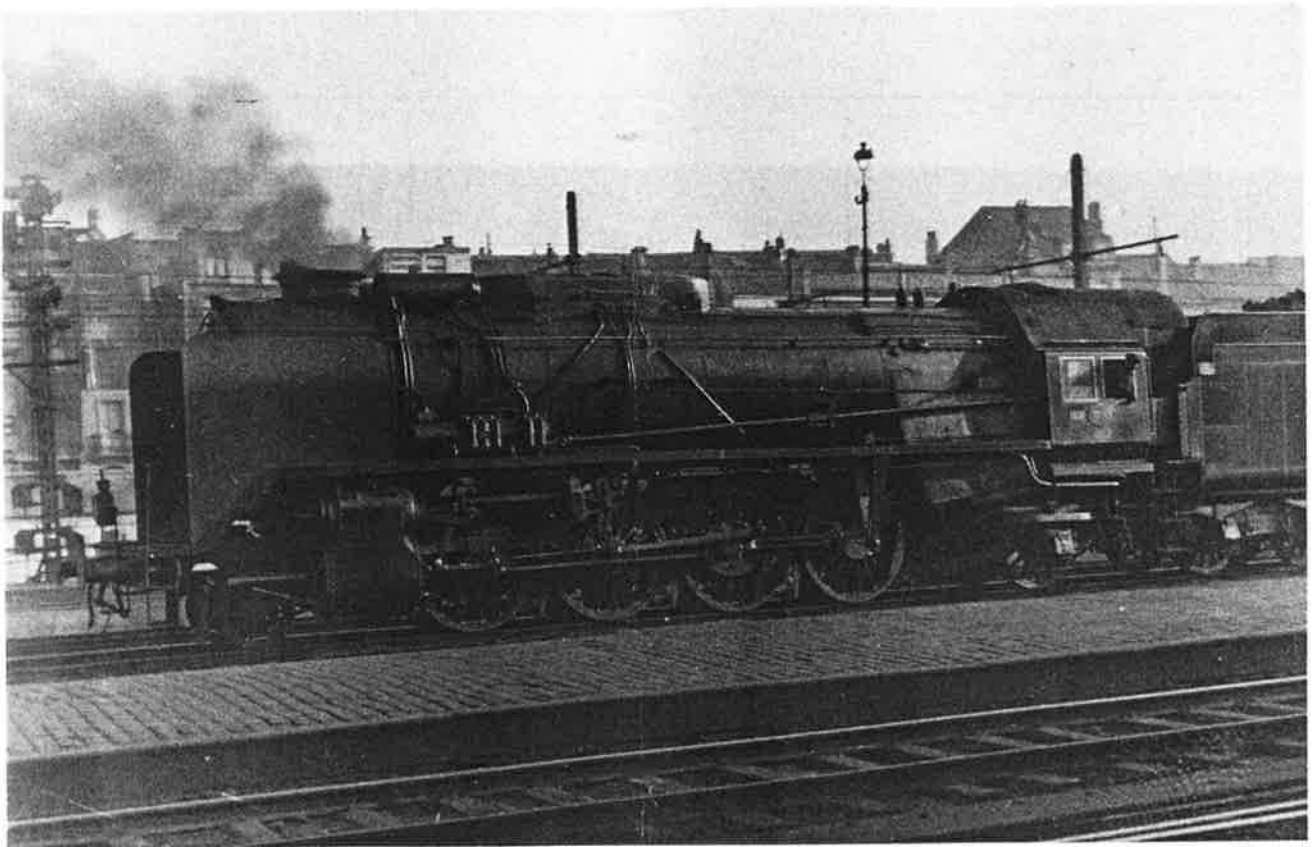
1	SL 4140 SD 1173 SD 1174 A A 7	Jemelle Manœuvre Arlon Marcheur Arlon Stocker Arlon Jemelle	2.41 3.29 6.15 7.44 8.05 9.15 9.58	4.59 6.41 7.45 8.10 9.56 11.03 11.18	8.37 6.37	200	18	2	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	22.00 22.10 22.46 5- 5.41 6.48 6.48	3333 2346 505 8.48 164	10	7	Jemelle Libre 2 heures Jemelle	11.07 11.17 16- 26.50 22.07 21.17	13.26 18- 9.10 9.10	9.10	9.10	238
2	1 2 3	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	6.38 7.50 9.18 11.11	8.56 9.54 13.23 13.33	6.55 6.37	241	20	3	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	18.48 18.48 20.59 20.00	3.12 3.12 110	22	26 A A 3	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	13.14 13.24 14.57 16.45 17.15 18.58	11.34 15.02 16.56 18.35 18.58	5.44 5.44	5.44	164
3	D. D. pour plan de G.F. 11	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	6.10 6.58 11.18 12.15 12.30 13.46 13.56	11.03 11.23 12.20 13.46 13.56	9.85	285	30	17	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	6.10 6.58 11.18 12.15 12.30 13.46 13.56	11.03 11.23 12.20 13.46 13.56	30	17 A A 17	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	13.37 13.47 17.32 20.14 21.14	15.35 - 20.14 21.14	7.37 7.37	7.37	238
4	1277 16	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	17.08 18.13 20.34 0.15	20.32 21.04 2.15 2.35	9.17 9.17	298	40	298	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	17.08 18.13 20.34 0.15	20.32 21.04 2.15 2.35	40	298	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	17.08 18.13 20.34 0.15	20.32 21.04 2.15 2.35	4.55 4.55	4.55	238
5	8 A A 1275	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	16.53 18.26 19.10 20.07	18.13 18.31 19.45 21.35 22.55	6.12 6.12	104	50	8	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	16.53 18.26 19.10 20.07	18.13 18.31 19.45 21.35 22.55	50	16 1985	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	2.23 2.23 6.21 8.27 8.37	4.15 8.27 8.37	6.24 6.24	6.24	214
6	1253 SD 6732 D. service D. (Kul-1253) pour plan	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	14.41 15.37 20.01 23.30	15.56 22- 2.41 2.41	16.00 8.00	209	60	Repot	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	14.41 15.37 20.01 23.30	15.56 22- 2.41 2.41	60	55 A A 1924	Jemelle Arlon Stocker Arlon Jemelle	2.41 3.13 5.55 8.00 11.07 11.31 14.41	5.32 6.07 10.00 11.12 14.31 14.41	10.00 10.00	10.00	225
										<p>S. service F3 (avec KF3) 19.24 11.31 2.50 9.15</p> <p>10.00 de la JKC G. de la JKC G. de la JKC G. de la JKC</p>									
										<p>S. service F3 (avec KF3) 19.24 11.31 2.50 9.15</p> <p>10.00 de la JKC G. de la JKC G. de la JKC G. de la JKC</p>									
										<p>S. service F3 (avec KF3) 19.24 11.31 2.50 9.15</p> <p>10.00 de la JKC G. de la JKC G. de la JKC G. de la JKC</p>									
-1.	Jemelle		4.00	9.30	9.30			9.30	9.30	8.00	8.00	10	0	Jemelle	9.30	17.04	7.30	7.30	7.30
-2.	Repot		4.00	9.30	9.30			8.00	8.00	8.00	8.00	10	0	Jemelle	9.30	17.04	7.30	7.30	7.30
										<p>© © tous les 2 jours - Lavage tous les 7 jours SD - Jemelle avec KL de service le jour de lavage.</p>									
										<p>ſérie B - JKC t. 5 et t. 10.</p>									





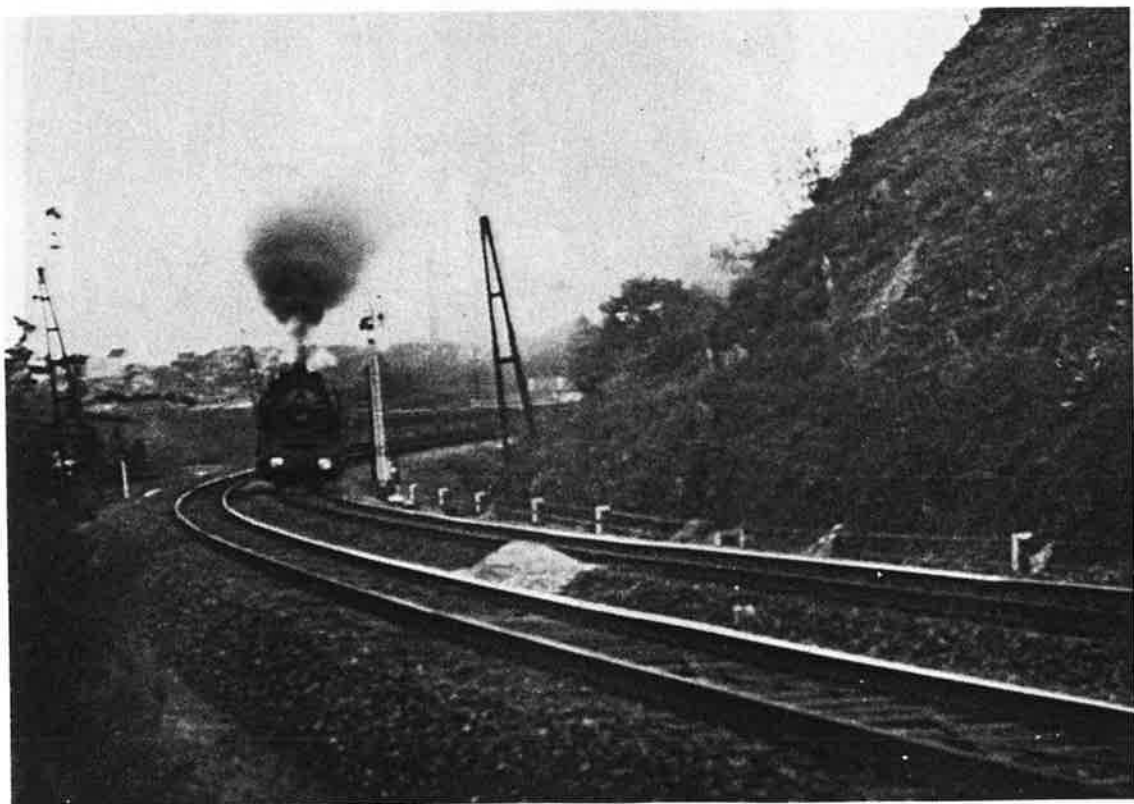
Locomotive type 35 n°5601 à sa sortie de chez Cockerill à Seraing

Collection Ph. Dambly



Locomotive type 5 n°500 du dépôt de Jemelle photographiée à Bruxelles N. (1935)

Photo B. Dedoncker - Collection Ph. Dambly



Train 1277 Arlon - Bruxelles Nord tracté par une locomotive type 5 dans la rampe de Rhisnes (Beau-Vallon) en mai 1932

Photo M. Havelange

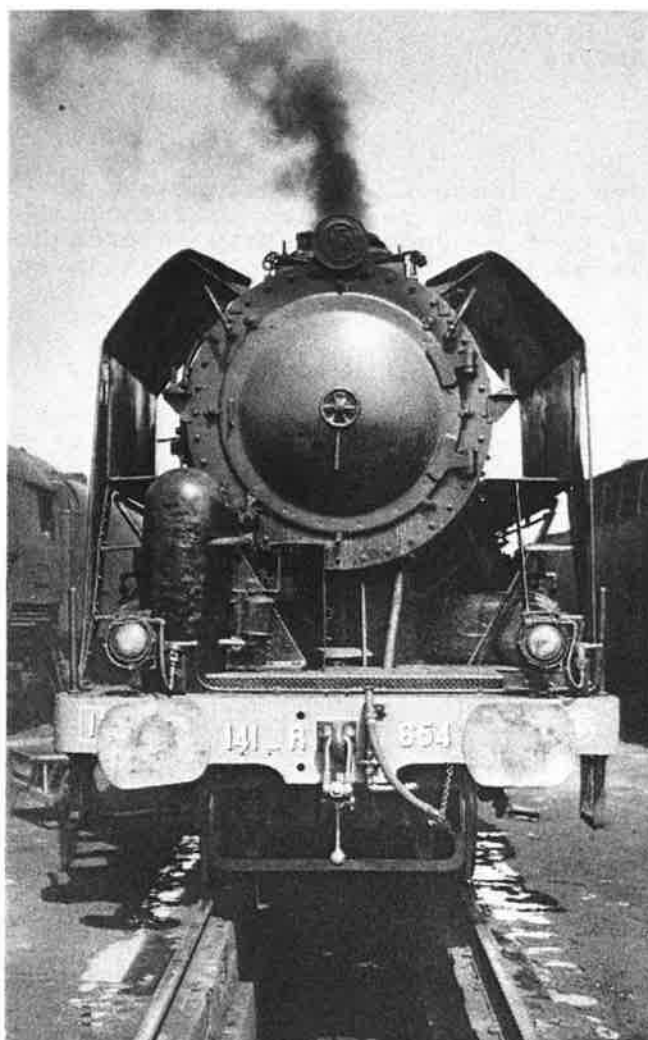
# courrier des lecteurs

- Dans notre rubrique "Le saviez-vous," de FFN n° 19, nous avons comparé les hauteurs respectives (à l'axe de chaudière et la hauteur totale) de la "Mikado" 141 R de la SNCF et de notre "Consolidation" type 29. Si la hauteur prise à l'axe de chaudière était à l'avantage de notre locomotive (2,997 m pour 2,845 m), par contre la hauteur totale (cheminée comprise) indiquait 4,267 m pour la locomotive française pour seulement 4,242 m pour la type 29.

Phil Dambly, maître vaporiste et lecteur assidu de notre revue, nous a aimablement prêté deux photos de sa collection pour nous permettre d'illustrer et de justifier ce que nous avons écrit à ce sujet.

Elles nous montrent d'une part la 29.105 du dépôt de Jemelle (LJ) en gare de Jemelle en 1956 et d'autre part la 141 R 654 à son dépôt de Thionville en 1957.

Tous nos remerciements à celui qui nous a tant appris sur les locomotives à vapeur dans son recueil "Nos inoubliables "vapeur" et dont nous pourrions découvrir des photos inédites dans son nouvel ouvrage "Vapeur en Belgique".



- Dans notre rubrique "Le saviez-vous ?" de FFN n° 19, nous avons également écrit que le total des 141 R utilisées par la SNCF s'élevait à 1.323 locomotives sur une commande de 1.340 exemplaires. La différence de 17 unités entre le nombre de locomotives commandées et celui de celles utilisées s'expliquait par la perte de 16 locomotives lors du naufrage du navire "Belpamela" au large de Terre-Neuve et celle d'une locomotive tombée dans le port de Marseille.

Un de nos lecteurs, en possession de l'excellent ouvrage intitulé "Les 141 R, ces braves américaines" de B. Collardey et A. Rasserrie nous signale qu'en page 24 de leur ouvrage, les auteurs mentionnent que 17 machines (141 R 1220 à 1235 et la 1241) avaient fini le 13 avril 1947 au fond de l'Atlantique Nord suite au naufrage précité.

Les auteurs ne font donc pas mention de la chute de la locomotive 1241 lors de son débarquement à Marseille et ce, contrairement à ce que nous avons publié. Pourquoi ne font-ils pas mention de cet incident ? S'ils étaient au courant de ce dernier (le contraire nous étonnerait), pourquoi ne l'ont-ils pas publié ? N'auraient-ils pas reçu l'autorisation de le publier afin de ne pas nuire au prestige de la France ?

Les renseignements qui nous ont été fournis semblent plus véridiques que ceux publiés par les auteurs car nous ne voyons pas très bien pourquoi la locomotive 1241 eut été embarquée sur un navire qui transportait 16 locomotives dont la numérotation se suivait (1220 à 1235). N'aurait-elle pas du normalement être embarquée sur un autre navire en compagnie des 1236 à 1240 et 1242 à 1251 ?

Quant aux ports utilisés pour le débarquement de ces locomotives, notre lecteur nous signale qu'il est fait mention des ports repris ci-après soit 4 français et 1 belge :

<u>Port</u>	<u>Nombre de locomotives débarquées</u>
Cherbourg	793
Marseille	276
St-Nazaire	139
Le Havre	90
Anvers	25
	<hr/>
	1.323

Les 25 locomotives débarquées à Anvers auraient transité par les voies de la SNCB pour rejoindre la France. Leur débarquement initial était prévu au port de Dunkerque mais la présence de champs de mines fit que l'on prit la décision de les débarquer à Anvers.

Pour la petite histoire, signalons que la première locomotive débarquée sur le sol français fut la 141 R 466 (Marseille : 17 novembre 1945) et la dernière la 141 R 1340 (Cherbourg : 5 septembre 1947).

- Dans notre rubrique "Le saviez-vous ?" de FFN n° 18, nous avons écrit que M. Karl Julius Harder, agent de la Deutsche Reichsbahn pendant l'occupation, avait été affecté successivement aux dépôts de Bruges, Louvain et Kinkempois.

Un de nos lecteurs, M. Hugo De Bot de Kessel, bien connu de nos modélistes (séries 23 et 52 à cabine flottante) nous signale que Mr Harder n'a pas été affecté au dépôt de Kinkempois mais bien à celui d'Hasselt.

Nous profitons de l'occasion pour vous rappeler que M. De Bot est le co-auteur, avec M. R. Slegers, d'un livre intitulé "Lier 1860" édité à l'occasion du 125ème anniversaire de la présence du chemin de fer dans cette ville. Les personnes intéressées par cet ouvrage peuvent s'adresser à la trésorerie du club.

- Notre article "En train à travers la Belgique, il y a 50 ans" (FFN n° 19) a retenu l'attention de M. Phil Dambly.

Comme nous l'avons lu, le réseau Prince Henri avait racheté à l'Etat belge (à la SNCB à partir de 1926) un certain nombre de locomotives allemandes provenant d'une part des chemins de fer badois (Bad.St.B.) et d'autre part des chemins de fer prussiens (KPEV). M. Phil Dambly nous a communiqué quelques renseignements complémentaires concernant ces achats. Nous les

publions dans le tableau repris ci-après, en espérant qu'ils retiendront l'attention de ceux qui s'intéressent à l'historique du chemin de fer grand ducal.

Année de rachat	Origine	Nombre	Série et numérotation	
			au Prince-Henri	aux CFL
1923	Bad.St.B VIC	13	L : 251-263	35 : 3501-3513
1923	KPEV G10	11	K : 451-461	52 : 5201-5211
1926	KPEV (X <sub>1</sub> ) G12	4	O : 501-504	54 : 5401-5404
1927	KPEV (X <sub>1</sub> ) G 12	3	O' : 505-507	53 : 5301 et 5303 (X <sub>2</sub> )

### Remarques

(X<sub>1</sub>) Appellation type 92 à partir du 1er janvier 1925 (renumérotation des locomotives dites "Armistice" à l'Etat belge)

(X<sub>2</sub>) Lors de l'annexion du grand-duché de Luxembourg par l'Allemagne en 1940, toutes les locomotives luxembourgeoises furent saisies et incorporées au parc de la Deutsche Reichsbahn. Après la libération, la locomotive 506 resta en Allemagne, ne fut jamais renumérotée 5302 aux CFL et sera finalement vendue à la DB en 1948.

Pour terminer, rappelons que les locomotives G12 et G12<sup>1</sup> étaient les plus puissantes des KPEV. Quant aux G12<sup>1</sup>, elles étaient une variante de la G12 et avaient été construites spécialement pour le chemin de fer ottoman d'Anatolie en Turquie.

La lecture de l'article de Jean DUBUFFET dans notre précédent numéro a suscité de la part de Monsieur R. HUYSMAN, de Bruxelles, quelques remarques que nous vous livrons ici.

Les chaudières ont reçu un numéro spécifique le 01/10/1931, ce numéro étant le nouveau n° de la HL sur laquelle se trouvait la chaudière à cette date, sans considération d'éventuels échanges antérieurs. Ce qui rend très délicate l'interprétation d'anciens CH. Notre correspondant présume dès lors que les mentions antérieures à 1933 se rapportent en fait à la HL 5477 et à la chaudière 5477 alors montée sur cette machine.

page 9, dernière ligne : La révision dite "à mi-parcours" ne portait plus ce nom à cette époque, car il était devenu courant d'en faire plusieurs entre deux réparations MR, ou MR et GR. Elle s'appelait "grande révision" (Gr, à ne pas confondre bien sûr avec GR).

page 10 : L'abréviation de "Remise à locomotives" (ancienne dénomination officielle) était Atlv et non Atel.

Les affectations d'avant 1933 ainsi que le kilométrage 1920-1930 et les chiffres de consommation correspondants concernent, selon Mr HUYSMAN, la HL 5477, et non la 5394. En effet, la 5394 était à Luttre en septembre 1931, alors que la 5477 était, elle, à Gouvy. La date précise du placement de la chaudière 5477 sur la HL 5394 manque. Ce pourrait être la GR du 06/10/1933 (à vérifier).

page 11 : Notre lecteur se dit surpris par le remplacement de 15 entretoises le 28/09/1933 car ces entretoises auraient dû être comptées dans le total repris à la GR du 06/10/1933.

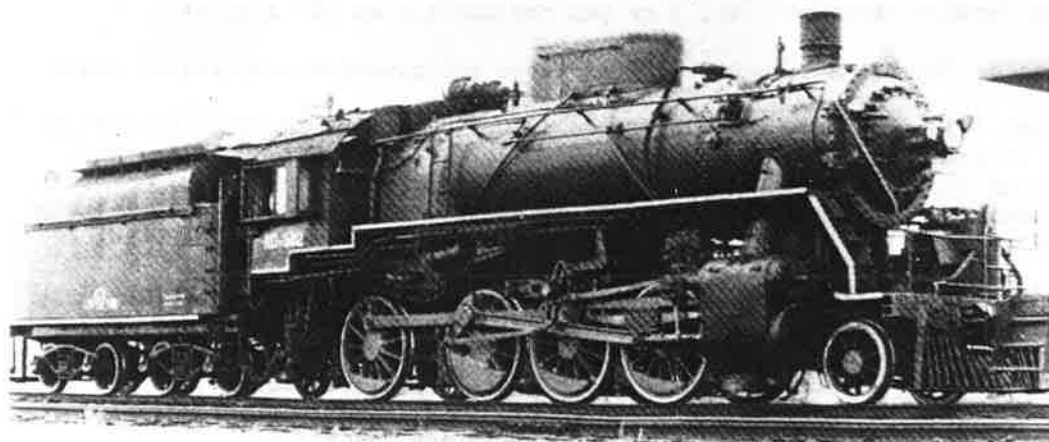
Mr HUYSMAN conclut en rappelant que la fiabilité des CH n'était pas absolue : il lui est arrivé, au cours de sa carrière, de rencontrer des cas où une mutation effective n'avait pas été inscrite, et d'autres cas où une mutation annulée n'avait pas été biffée.

## le saviez-vous ?

- Complémentaire à notre article : "1986 : Deux anniversaires à la SNCB" (FFN n° 18), nous signalons à ceux de nos membres et lecteurs qui n'auraient pas fait l'acquisition de l'ouvrage de Max Delie "Vapeur à la SNCB" qu'ils peuvent trouver dans ce livre deux photos se rapportant aux voyages décrits dans l'article précité. D'une part, la photo n° 106 nous montrant la 10.018 quittant la gare de Luxembourg le 29 septembre 1956 avec le dernier train vapeur de la relation "Luxembourg-Bruxelles" et d'autre part, la photo n° 193 qui nous fait découvrir la 29.013 arrivant en gare de Denderleeuw le 20 décembre 1966 à la tête du dernier train de voyageurs de la SNCB remorqué par une locomotive à vapeur. N'hésitez pas à vous procurer cet album photographique qui vous permettra d'admirer nos locomotives à vapeur sur une période s'étendant de 1926 à 1966.
- Tout comme la SNCB, les chemins de fer chinois sortirent très éprouvés de la seconde guerre mondiale et s'adressèrent également à l'industrie américaine pour l'exécution rapide d'une commande de locomotives pour service mixte. L'"UNRRA" (United Nations Relief and Rehabilitation Administration) leur proposa une locomotive du type "Consolidation" qui correspondait en tous points à celui que la SNCB envisageait d'acquérir et c'est ainsi que celles qui au nombre de 300 unités allaient devenir chez nous le type 29 se retrouvèrent également en Chine pour y former la classe KD7 (numéros 501-660). L'achat porta sur 160 locomotives construites en 1946 par :

The American Locomotive Co à Schenectady (Alco)	: 35 locomotives
The Lima Locomotive Works Inc. à Lima (Lima)	: 80 locomotives
The Baldwin Locomotive Works à Philadelphia (Baldwin)	: 45 locomotives

Comme vous pouvez le remarquer en examinant la photo de la KD7 n° 582 que nous publions ci-après, la locomotive chinoise diffère de la locomotive de la SNCB au point de vue de nombreux détails. En effet, le modèle de base de l'"UNRRA" pouvait subir certaines modifications de détails proposées par les administrations ferroviaires intéressées par ce type de locomotives et ce pour les adapter aux règles de circulation en vigueur sur leur réseau. C'est ainsi que la SNCB exigea la modification de certains éléments (par exemple les locomotives devaient être équipées de tampons belges qui furent d'ailleurs envoyés en Amérique) et l'adjonction d'autres éléments (par exemple les locomotives devaient être munies de deux écrans pare-fumée).



Photo

J. Wainwright

La photo de la locomotive chinoise prise à Shanghai en juin 1976 (ce qui implique également des modifications apportées lors du temps de service en Chine) nous fait découvrir la rehausse de la cheminée, celle de la prise de vapeur et de la sablière, également celle de la hotte du tender et une découpe différente de la cabine.

La rehausse de ces différents éléments firent que le poids total en ordre de marche de la locomotive chinoise s'élevait à 94,500 t pour 91,250 t à notre type 29 et que la capacité en charbon du tender chinois indiquait 11,5 t pour 10 t à notre locomotive.

- Comme vous vous en êtes sûrement rendu compte, l'identification de la numérotation d'une locomotive figurant sur une photographie n'est pas toujours chose aisée, soit que l'angle de la prise de vue ne laisse pas apparaître le numéro dans son entièreté à moins que ce ne soit la poussière ou les intempéries qui aient effacé partiellement voire totalement le numéro.

Après maintes recherches, l'on parvient cependant à déterminer un numéro en se basant soit sur le numéro du tender ou l'abréviation du nom du dépôt, soit sur un ou des détails particuliers à telle locomotive. L'idéal est de posséder une autre photographie de la locomotive considérée, prise au même endroit mais sous un angle différent.

L'application de ce qui précède sur les photos publiées par Max Delie dans "Vapeur à la SNCB" nous a permis d'apporter les modifications suivantes aux légendes publiées :

Page	il y a	il faut
10	6010	6040
27	710	740
33	230 A 582	230 A 591
36	1622	1627
40	2213	2243
46	3006	3086
47	type 33 n° 3313	type 31 n° 3213
65	à Bruxelles-Midi en 1942	à Gand-St-Pierre en 1942
69	type 70 n° 7001	type 71 n° 7001
73	8002	8032
90	type 98 avec tender d'appoint	type 98 n° 9846 avec tender d'appoint type 17bis n°20.238
104	type 10 Mortsel 6/56	type 10 n° 10.038 Mortsel début des années 1950
115	type 16 n° 16.007 probablement à Termonde date inconnue	type 16 n° 16.007 vue au dépôt de Termonde le 23 mars 1963
146	tender provenant d'un type 7	tender provenant d'un type 31
154	type 53	type 53 n° 53.149
160	type 60 n° 60.005	type 60 n° 60.006
189	type 98 n° 98.010	type 98 n° 98.040
Pour rappel		
128 (voir FFN n° 18)	en provenance de Gouvvy	en provenance de Gorcy
176 (voir FFN n° 16)	en gare de Gouvvy	en gare de Libramont

LA SUITE DE NOTRE DOCUMENT "CONFÉRENCE DE MR. LEGEIN"  
PARAITRA DANS NOS DEUX PROCHAINS NUMÉROS.

DANS NOTRE NUMÉRO 21, VOUS TROUVEREZ UNE RUBRIQUE  
"MODÉLISME" PLUS ÉTOFFÉE, AINSI QUE LE DÉBUT D'UNE  
ÉTUDE SUR LA CATÉNAIRE (EN RÉALITÉ ET EN MODÈLE),  
EN PRÉVISION DE LA SORTIE PROCHAINE SUR NOTRE MARCHÉ  
DE LA CATÉNAIRE S N C B DE SOMMERFELDT.

# modélisme

## nous avons essayé...

### NOUVEAUX PRODUITS

**Aircolor:** une gamme de peintures acryliques distribuées par Letraset.

Spécialement prévues pour l'aérographe (elles ont un grain d'une extrême finesse et donc ne risquent pas de le boucher), elles peuvent tout aussi bien être appliquées à la plume ou au pinceau. Elles sont très pigmentées et ont des teintes durables, sont inodores et peuvent être diluées avec de l'eau.

Elles sont présentées en flacons doseurs en verre de 30 ml. Actuellement, une gamme de 36 couleurs est disponible, et il est possible de mélanger les teintes de base entre elles. Le prix d'environ 200 fr le flacon peut paraître assez élevé, mais la contenance est le double de celle d'un pot Humbrol.

Avec cette peinture, votre séance de salissage (qui nécessite beaucoup de diluant) ne sera plus une séance de drogue. A essayer absolument.

**Letrafilm mat:** un film adhésif de Letraset, très fin et coloré d'une teinte mate. Il permet de créer des lettrages d'une grande variété de couleurs à partir de transferts à sec classiques souvent noirs. Cela peut être utile pour des logos de wagons de marchandises ou du marquage publicitaire.

On transfère les lettres noires sur le film, puis on passe avec un coton imbibé de diluant spécial. Cela enlève l'encre en laissant seulement celle qui était protégée par les lettres noires. Il suffit alors de gommer les lettres noires.

Ces deux produits sont en vente chez les marchands de produits pour arts graphiques Letraset (par ex. à Namur, chez Graphica, rue des Croisiers).

**Matières dangereuses!** Herpa propose sous forme d'une planche de décalcomanies des marquages de danger unifiés pour citernes. Ces motifs colorés égayeront vos wagons et camions en leur ajoutant une touche de réalisme. Réf.5043 (env. 70 fr)



# LA FIBRE OPTIQUE

## A. Constitution et utilisation

La fibre optique est un conduit synthétique de section circulaire destiné à propager la lumière sur une plus ou moins grande distance.

Les sections de ces fibres peuvent varier de moins de 0,1 à 3 mm. Ces guides de lumière sont soit du type monofilament (1 brin), soit du type multifilament (plusieurs brins). Selon l'application, ces matériaux sont enveloppés d'une gaine de protection noire.

Ce matériau a été développé pour les télécommunications et transmissions de données. Au lieu de véhiculer un courant électrique comme porteur d'information via un câble en cuivre, on véhicule une onde lumineuse via une fibre optique. Les grands avantages de ce système sont:

- \* La grande bande passante
- \* L'immunité de l'information aux champs magnétiques ou électriques parasites
- \* Un coût relativement faible

De tels systèmes sont appelés à un grand essor à l'avenir. Ils sont déjà en application par exemple à la SNCF.

Une autre application est le conduit de lumière en tant qu'élément visuel à caractère indicatif ou décoratif.

exemples: tableau de bord de voiture, jeux de lumière, publicité,...

C'est cet aspect qui nous intéresse en modélisme.

Mais tout d'abord, voyons comment la lumière se comporte dans une fibre optique.

La lumière pénétrant par la tranche d'une fibre optique n'en ressort que par la tranche de l'autre extrémité et non par les parois. En effet, il y a réflexion totale.



On voit donc que si l'on dispose même d'une faible source lumineuse, la quantité de lumière sera propagée dans des conditions optimales jusqu'à son objectif aussi loin soit-il (nous parlons bien entendu de distances rencontrées en modélisme).

La fibre optique remplacera donc avantageusement le conduit de lucite conventionnel pour les raisons suivantes:

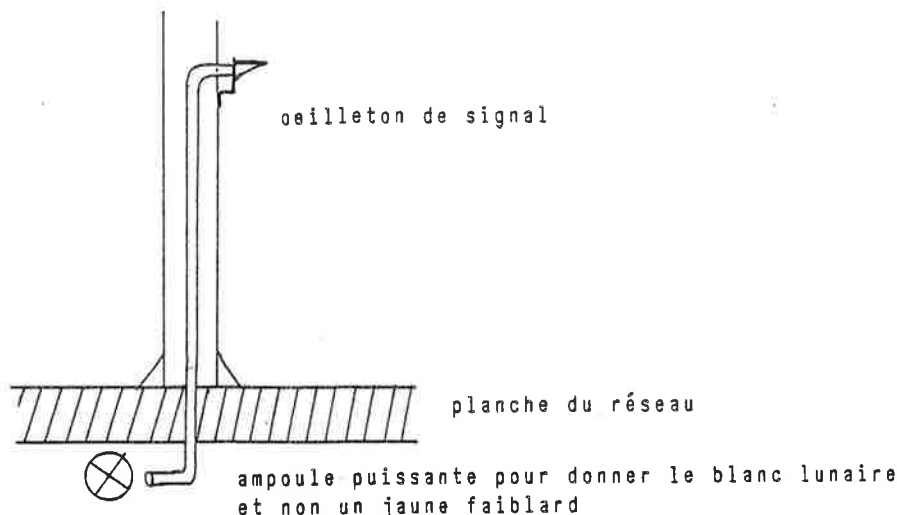
- \* grande luminosité et faible perte
- \* pas de coloration parasite de la lumière incidente, le conduit étant parfaitement achromatique.
- \* flexibilité et discrétion du conduit.

## B. Applications en modélisme ferroviaire

- \* Feux de signaux (oeillets HO ou feux en N et Z, système employé par Märklin)
- \* Chiffres indicateurs de vitesses ou chevron de contre-voie.

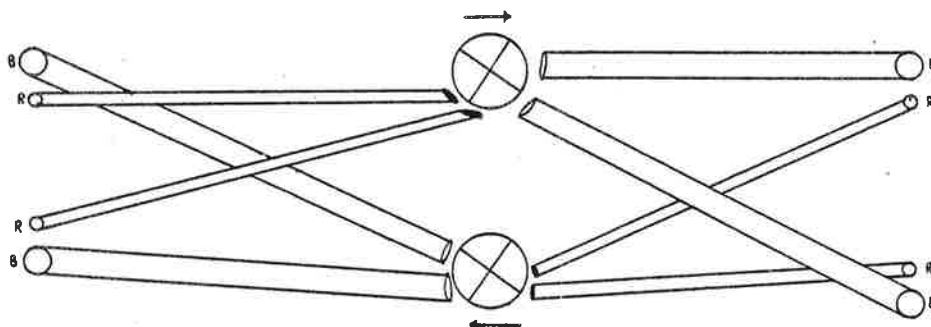
N.B. Pour les feux, il est surtout intéressant d'employer la F.O. pour le blanc car la led à lumière "blanc lunaire" n'existe pas.

Pas plus que la microampoule d'ailleurs, ou bien alors il faut la survolter et diminuer sa durée de vie sensiblement.



\* Feux et fanaux de locos  
équipement nécessaire:

N.B. Les extrémités des F.O. qui doivent éclairer rouge sont peintes avec du vernis pour vitrail Lefranc et Bourgeois.



Pour les phares de locos, il y a 2 possibilités:

\* lanternes type ancien

employer une F.O. d'un diamètre inférieur qui vient se noyer dans de l'époxy translucide (type Bison en seringue), on a ainsi l'effet d'une source ponctuelle figurant l'ampoule au milieu de la lanterne.

\* phares de type moderne

Dans ce cas on choisira le  $\emptyset$  de la F.O. de manière à ce qu'elle emplit la totalité du phare.

### C. Mise en oeuvre du matériau

On évitera autant que possible de courber excessivement la F.O., un angle de  $90^\circ$  est un maximum et il doit rester progressif.

En effet, pour de grandes courbures, la lumière n'est plus réfléchié totalement. Dans ce cas, il faudra peindre en couleur chrome ou alu l'angle concerné afin d'éviter la dispersion d'une partie de la lumière à un endroit indésirable. Dans la plupart des cas, cela ne posera guère de problèmes, car l'ampoule émettrice est souvent suffisamment lumineuse.

Le collage se fait à la cyanolite.

On essaiera de mettre la F.O. aussi près que possible de l'émetteur.

Pour cintrer la F.O. approcher une source de chaleur à distance raisonnable afin de ne pas la brûler. Attention, la zone réchauffée est plus fragile.

Les  $\emptyset$  utiles pour nous sont le 0,8-1-1,5-2 mm. Ce matériau est disponible chez certains détaillants (ex. Jocardis à Enghien ou chez A. Lombard (071/36 5890))

Olivier FONCOUX

# petites annonces

\*\*\* Phil DAMBLY recherche une photo de la locomotive à vapeur n° 676 de la SNCV (Groupe de Wellin).

de même, il recherche une photo de la voiture à vapeur "Belpaire" n° 57 de l'Etat Belge.

(s'adresser à la rédaction de F F N qui transmettra)

\*\*\* Philippe SOETENS, rue Jeanne Haye, 29 à 7071 Houdeng-Goegnies, vend :

ROCO réf. 4160 C (hors catalogue)	HL 67 sur base RIVAROSSSI (réf. 1345)
moteur ROCO N réf. 0919	HLE 1802 LIMA, ainsi que d'autres
HL 61 sur base ROCO (412 A)	HLE LIMA : 15, 23, 26.

FERRO FLASH NAMUR N° 20 JUIN - JUILLET 1986

EDITORIAL	PAGE 1
VIE DU CLUB (A-M. DUCARME ET O. FONCOUX)	2
ACTUALITÉ : LES TRAMS DANS LE CENTRE (P. SOETENS)	4
LA VAPEUR EN '86 EN BELGIQUE (M. HERBIET)	9
RÉTRORAIL : EN TRAIN À TRAVERS LA BELGIQUE (G. HESSELINCK)	11
NOS TYPES 5 ET 35 (M. HERBIET)	15
COURRIER DES LECTEURS	25
LE SAVIEZ-VOUS ? (M. HERBIET)	28
MODÉLISME : NOUS AVONS ESSAYÉ... (O. FONCOUX)	30
LA FIBRE OPTIQUE ET SON UTILISATION (O. FONCOUX)	31
PETITES ANNONCES ET SOMMAIRE	33

*Ferro Flash Namur n° 20 est entre vos mains grâce au concours de M. Archambeau, J-C. Botspoel, C. Carpet, A-M. Ducarme, M. Herbiet et J. Quoitin.*

