

# Ferro Flash Namur



**36**

# 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 H0, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

## COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur :	1500 frs
- membre ordinaire :	1000 frs (*)
- membre junior (moins de 18 ans) :	500 frs (*)
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash Namur") :	600 frs

(\*) pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 frs.

Secrétariat : Daniel BRAIBANT rue de La Gare, 98 5544 HEER - AGIMONT  
Compte bancaire : 360 - 0053510 - 69 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR  
Local : Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

# Ferro Flash Namur

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

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

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise, 53 5150 WEPION (081) 46 08 52  
Diffusion : Claude CARPET rue de Prée, 7 A 5650 BIESME (071) 72 87 41

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

# vie du club

## Programme des réunions

28 avril réunion mensuelle

**modélisme** : construction de modèles US à l'échelle '0'  
par J. Falque.

**projections** : actualité SNCB, diapos de Th. Iserentant  
**circulations sur le réseau** : 'Festival vapeur'

5 mai séance réseau(x)

12 mai séance réseau(x)

19 mai séance réseau(x)

26 mai réunion mensuelle

**projections** : Les CFF en 1988, les Ateliers de réparation  
d'OLTEN, diapos de E. Dehasse.

**modélisme** : L'aérographe, par J. Quoitin.

2 juin séance réseau(x)

9 juin séance réseau(x)

16 juin séance réseau(x)

23 juin réunion mensuelle

**projections** : "Le Petit train jaune de la Cerdagne",  
par J. Dubuffet.

**modélisme** : techniques de moulage (plâtre, résine...)  
par J-C. Botspoel et L. Mercier.

30 juin séance réseau(x)

## Exposition

La réussite de l'exposition dépend surtout de la publicité qui en est faite.

Un maximum d'affiches doit être placé dans les 15 jours qui précéderont cette exposition.

Nous avons besoin de votre collaboration :

- pour distribuer des affiches auprès de vos relations (parents,

amis, voisins, écoles, commerçants, travail, ...)

- pour assurer la pose d'affiches aux endroits autorisés dans la région namuroise

Afin de pouvoir organiser cette distribution, merci de donner dès à présent vos coordonnées et de vous engager à consacrer quelques heures pour le placement de ces affiches :

- soit au local du club lors d'une réunion
- soit auprès d'un membre du comité
- soit en contactant Thierry Fanuel au 071/81.57.64

Merci d'avance pour votre coup de mains !

## Le nouveau comité

L'Assemblée Générale de mars a, comme c'est l'usage, renouvelé en partie le Comité. En voici donc le millésime 1989 :

Président : Jean-Claude BOTSPOEL

28, rue du Hameau 5330 ASSESSE tél : 083 / 65 54 86

Vice-président : Jean-Marie BURTON

26, rue des Charmes 5100 JAMBES tél : 081 / 30 38 04

Secrétaire : Daniel BRAIBANT

98, rue de la Gare 5544 HEER-AGIMONT tél : 082 / 64 54 33

Trésorier : Claude CARPET

7A, rue de Prée 5650 BIESME tél : 071 / 72 87 41

Administrateurs : Jacques DELFORGE 1, Avenue Vauban 5000 NAMUR tél : 081 / 22 42 03

Lionel MERCIER 45, rue des Maquisards 5585 WINENNE 082 / 71 18 16

Jacques QUOITIN 10, rue N. Pierrard 5337 MAILLEN 083 / 65 55 28

## publications

### - COURS "ETAT BELGE" SECTION "TRACTION ET MATÉRIEL" -

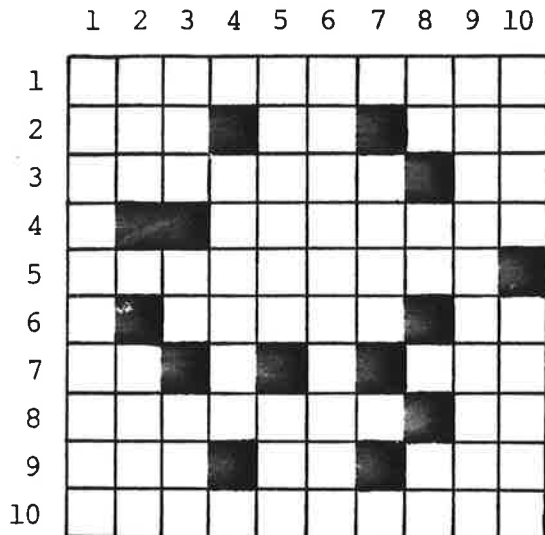
Ce cours, donné en 1924 à ceux qui entraient aux chemins de fer de l'Etat Belge, est un document de première valeur sur les chemins de fer de cette époque. Il nous donne une description minutieuse des divers organes des locomotives à vapeur, des différents modes de chauffage, d'éclairage, de freinage des trains, nous renseigne sur les différents types de locomotives et de wagons utilisés à cette époque, sur les opérations à effectuer à la rentrée et à la sortie des locomotives, sur la vie du personnel roulant, les diverses avaries qui peuvent survenir aux locomotives et bien d'autres choses encore. A la lecture de ce cours, vous découvrirez la locomotive à vapeur comme si vous aviez vécu cette époque. Un document historique qui intéressera autant les historiens que les mordus de la vapeur, et en général tous ceux qui aiment le chemin de fer.

Envoi contre versement de 275 FB au CCP 000-0560212-37 de Jean-Pierre HAMBLENNE  
BP 1446 1420 BRAINE L'ALLEUD.

# récréation ferroviaire

## Mots croisés

proposés par M. Archambeau



## Solution

du problème proposé dans le n°35



### HORIZONTALEMENT

\* 1. S'établit en cabine. \* 2. Excite l'ouïe. - Circulation normale des marchandises. - Monnaie. \* 3. Marque tous les arrêts. - Direction. \* 4. Ce n'est pas la famine, mais ça s'en rapproche. \* 5. Joindre les bouts...de trains. \* 6. A une maison carrée. - Relie des régions. \* 7. Service SNCB. - N'emmène plus que des touristes. \* 8. Aigles. - Relation par autorail. \* 9. Grande en Amérique. - Sur la Bresle. - Sort sous la douleur. \* 10. Qui trouble l'ordre établi.

### VERTICALEMENT

\* 1. Portent la caténaire. \* 2. A une case. - Est aigri et dérangé. \* 3. Sourd dans les Grisons. - Rayonne au Canada. - Serpent, la tête en bas. \* 4. Convient le mieux. \* 5. Métal rare. - Sillonnaient l'Europe. \* 6. Grincheux et protestataire. \* 7. Bons pour les étourdis. \* 8. Noeud ferroviaire. - A deux branches inégales. - De type pendulaire, mais pas rapide. \* 9. Qui limite. \* 10. Troyen bien connu. - Règles pour cérémonies.

## HÄGAR DUNOR LE VIKING

par Dik Browne



# actualité

## L.162 : du tonus en plus

Ces derniers mois, beaucoup ont vu une nouvelle ligne à haute tension venir agrémenter le paysage au nord de Namur.

Cette nouvelle ligne est destinée à l'alimentation de la sous-station de traction de Sart-Bernard. Cette dernière aurait dû être mise en service vers le 15 avril de cette année, mais les travaux de la ligne 70 KV ont pris du retard: on s'est aperçu un peu tard que la ligne en construction traversait un chantier où opère une grande grue! Il fallait dès lors rehausser un des pylones, près du viaduc de Beez, sur la rive gauche de la Meuse. Retard prévu : un bon mois.

Sans doute l'ignorez-vous, mais ce n'est pas UNERG qui fournit directement le courant aux sous-stations de traction de la SNCB. Mais bien une société intermédiaire, SCUTRAC, qui construit les lignes de force et fournit l'énergie aux sous-stations. Avantage: un tarif plus intéressant, car tout se passe comme s'il s'agissait, pour les producteurs, d'un unique raccordement.

Entre Namur et Jemelle, on trouve à l'heure actuelle une sous-station à NAMUR, une à CINEY et une à HOGNE, cette dernière en remplacement d'un simple poste de sectionnement. Un autre poste de sectionnement existe à ASSESSE. Lors de l'électrification de la ligne 162, un poste de sectionnement avait été placé entre chaque sous-station.

Depuis longtemps l'alimentation en courant de la ligne 162 entre Namur et Assesse (15 kilomètres de rampe, de l'altitude 80m à l'altitude 275m) posait de sérieux problèmes. En particulier chaque soir, aux environs de minuit, lorsqu'une série de lourds trains de marchandises montent vers le sud à quelques minutes d'intervalle. Le fait de les acheminer parallèlement par les voies A et B ne suffit pas : pour peu que deux trains (soit deux fois 2000 Ampères environ) soient engagés simultanément dans la rampe de 15 kilomètres, sur la même voie, le disjoncteur de la sous-station (taré entre 3000 et 3500 Ampères) déclenche immédiatement. D'où l'intérêt de disposer d'une sous-station supplémentaire dans la deuxième moitié de la rampe, de telle manière qu'il n'y ait plus qu'un seul train à la fois par disjoncteur. On ne peut songer, en période de pointe de trafic, à espacer les trains de plus de 15 Km...

Cette nouvelle installation a été construite à Sart-Bernard, à gauche de la ligne (en allant vers Jemelle), tout près des quais du point d'arrêt. L'aménagement en est terminé. On n'attend plus que le 70 KV.

Dans quelques semaines, les déclenchements intempestifs et les trains de marchandises en détresse entre Namur et Assesse ne devraient plus être qu'un mauvais souvenir. Les '20' vont pouvoir s'en donner à coeur joie !

Notons qu'un même problème se pose sur la ligne 161 entre Namur et Gembloux, avec les trains 'P' du matin qui s'ajoutent au trafic cadencé. La SNCB aimerait disposer d'une sous-station à Beuzet. Mais cela coûte fort cher... Diverses solutions plus économiques sont donc à l'étude.

C'est aussi pour des raisons budgétaires qu'a été abandonné le projet de réalisation (par le privé) d'une télécommande centralisée de toutes les sous-stations du groupe de Namur. On se contentera d'une nouvelle télécommande des S/stations de Sart-Bernard et de Namur (cette dernière ayant souffert de l'incendie que l'on sait). Télécommande conçue et réalisée par les services spécialisés de la SNCB (Atelier ES d'Etterbeek) sur la base des télécommandes en usage pour la signalisation.

A-M, D.

(grâce aux renseignements aimablement fournis par Mr SCOYS de la SNCB)

## Records hollandais

Dans le cadre des manifestations entourant leur 150e anniversaire, les chemins de fer néerlandais ont battu le record du monde du plus long train de voyageurs avec un convoi mesurant 1.601,58 m, composé de la locomotive électrique BB 1607 (livrée avec ses 57 soeurs par la société française ALSTHOM à partir de 1981 aux NS) et de 60 voitures "INTERCITY". Devant 200.000 spectateurs amassés le long des 111 km séparant Rotterdam de Eindhoven, le train a parcouru cette distance en moins de deux heures, arrêts compris et la locomotive a tiré un convoi de 2.597 t reposant sur 244 essieux. Notons que le précédent record appartenait depuis 1975 aux chemins de fer australiens avec une rame de 42 voitures à remorquer et que le record de longueur avec un train de marchandises appartient aux chemins de fer soviétiques avec un train de 43.407 t et de 6,5 km de longueur.

## Namur-Dinant : plus tôt qu'on ne l'avait dit

Dans notre précédent numéro (page 6), nous vous annoncions que l'électrification de la ligne Namur-Dinant prévue pour 1987 était enfin annoncée pour 1992. Que les usagers de cette relation se rassurent car nous apprenons que le conseil d'administration de la SNCB a fixé à fin mai 1990 la date de la mise en service de l'électrification. Cette dernière permettra en semaine une liaison directe toutes les heures entre Dinant et Bruxelles avec prolongation vers Gent. Les week-ends et les jours fériés, navettes Namur-Dinant et vice-versa avec correspondances assurées de et vers Bruxelles. C'est le même service que celui en vigueur actuellement en cette ligne, mais le temps de parcours sera de 26 minutes au lieu de 31 actuellement. Quant aux voyageurs ils disposeront du matériel plus confortable (AM dites "break") et en semaine ils ne devront plus changer à Namur.

## Les 20 : on accélère

Accélération du processus de transformation des locomotives électriques de la série 20. En effet, c'est seulement deux mois après la transformation de la 2012 soit fin février, que la 2015 nous est apparue dans sa nouvelle livrée tandis que début avril, la 2018 sortait à son tour de l'AC Salzinnes après y avoir également subi les transformations prévues. A ce jour, 11 locomotives sur 25 portent la livrée bleu à bandes jaunes (2001, 2006, 2007, 2008, 2009, 2012, 2015, 2016, 2018, 2021, 2025) mais seules les 2001, 2012, 2015 et 2018 ont été transformées.

## L'indicateur nouveau

L'indicateur qui entrera en vigueur le 28 mai prochain ressemblera plus ou moins à ceux que nous avons connus avant l'application du plan IC-IR, à fin mai 1984. Terminé en effet le saucissonnage de nos lignes en plusieurs tableaux car elles vont de nouveau figurer avec leur numéro (toujours d'actualité à la SNCB) et pour l'entièreté de leur parcours. Il aura donc fallu attendre cinq ans pour que l'on se rende compte que l'actuelle présentation des tableaux horaires n'était que source de complications et de confusion, non seulement pour les utilisateurs de l'indicateur mais également pour le personnel chargé de donner les renseignements aux voyageurs. Ce n'est pas la première fois que la SNCB doit tenir compte des desiderata de sa clientèle demandant un changement de présentation de ses horaires. C'est ainsi que l'indicateur valable du 14 mai au 7 octobre 1950 présentait les trains des lignes principales en deux tableaux. Le premier reprenait les trains directs et semi-directs et leurs arrêts dans les gares assurant des correspondances (ces dernières y étaient mentionnées) tandis que le second reprenait les trains semi-directs et omnibus avec toutes les gares de la ligne. Devant un tel imbroglio, les utilisateurs de l'indicateur demandèrent à la SNCB de revenir à la présentation traditionnelle. Ce qui fut exécuté dans un délai relativement court.

M.H.

# courrier des lecteurs

- \* J'ai l'intention de reproduire deux locomotives à vapeur vues dans les livres de Max Delie, mais j'ai besoin de connaître leurs remises d'affectation et les numéros des tenders accouplés à cette époque. Il s'agit des locomotives 26.052 (Vapeur I, photo 125) et 29.072 (Vapeur II, photo 174). Qui pourrait me fournir ces renseignements ? (G.F.)

R : Nous nous sommes adressés à M. R. Huysman qui nous a aimablement fourni les renseignements demandés. C'est ainsi que nous apprenons qu'à l'époque indiquée la locomotive 26.052 était accouplée au tender 26.016 et affectée à la remise de Bertrix (MBX), tandis que la 29.072 était accouplée au tender 25.072 et affectée à la remise de Ronet (FEO).

- \* Dans notre précédent courrier des lecteurs, nous avons écrit que la locomotive Pacific Chapelon Nord 3.1192 (2-231 E 22 à la SNCF) pourrait bien être la seule représentante du musée de Mulhouse à avoir effectué du service en Belgique. A ce sujet, M. R. Huysman nous signale que jusqu'en 1936 au moins, les Atlantic Nord ont remorqué le pullman Paris-Bruxelles et que les 230 D venaient à Mons dans les années 1950. Or ces deux séries de locomotives sont représentées à Mulhouse par l'Atlantic Nord 2670 (2-221 A 30 à la SNCF) et par la 2-230 D 9 (3521 à la Cie du Nord).
- \* Au sujet de la collision frontale du 27 février 1975 près de la gare de Lillois (voir rubrique "Annales" de FFN 35), M. R. Huysman nous signale que cet accident mit nez à nez les trains E 668 et E 5543 (parti de Braine-l'Alleud avec signal de départ fermé). L'accident a bien provoqué la radiation des AM 007, 152 et 656 mais en mars 1976 et pas dans le courant de l'année 1975 comme nous l'avions écrit.
- \* Quant au déraillement de l'express Amsterdam-Paris en gare de Neufvilles le dimanche 27 juin 1976 (voir rubrique "Annales" FFN 35), M. R. Huysman, nous signale qu'il ne s'agissait pas d'un Amsterdam-Paris, mais du dédoublement E 11284 Bruxelles Midi-Paris Nord composé de 12 voitures (519 t) et remorqué par la HLE 2326 de Ronet (conducteur de Bruxelles Midi). La vitesse au moment du déraillement était de 130 km/h. L'aiguillage n'était pas bloqué, c'était plutôt le contraire, les lames se trémoussant sous le train, ce qui a provoqué la prise de deux voies par la 9ème voiture, qui s'est renversée sur la voie B, tandis que les trois suivantes déraillaient.
- \* Dans notre rubrique "Annales" du FFN 34, nous avons relaté le déraillement, sur le pont du canal à Luttre, du train Charleroi-Anvers en début de soirée du 15 août 1974. Les AM 012 et 021 furent bien radiées en 1975 mais plus précisément en mai de cette année comme nous le signale M. R. Huysman. Quant à l'AM 028, reconstituée après cet accident avec son élément AB et l'élément BD de l'AM 012, on peut écrire qu'elle était poursuivie par la malchance. En effet, elle fut incendiée à Charleroi-Sud (faisceau) le 18 mars 1983 et radiée à son tour le 1er novembre 1983.
- \* Dans FFN 35, nous avons évoqué l'éventuelle vente de 20 locomotives électriques de la série 21 aux chemins de fer algériens. Notre ami Jean Dubuffet semble assez étonné de la vente de notre matériel ferroviaire à ce pays et si une telle opération devait se réaliser, il estimerait plus vraisemblable une vente aux chemins de fer marocains. Rappelons en effet (voir FFN 25) les ventes antérieures de voitures M1 et K1 effectuées à ce dernier pays sans oublier la livraison de matériel moderne composé de 8 automotrices "triple" dérivées de nos AM "double" 301-440.
- \* J'ai acquis les quatre autorails SNCF reproduits par la firme AS (ABJ 3, ABJ 4, ADN et de Dietrich), ainsi que l'autorail de Dietrich en version CFL, et je voudrais savoir si ce matériel a fréquenté des gares belges frontalières ou s'il a pu effectuer du service sur des lignes de la SNCB. (M.H.)

R : Consulté, M. Huysman nous a répondu : "je n'ai fréquenté avec une assiduité suffisante que le transit Baisieux/Blandain, par lequel la SNCF assure des relations Lille-Tournai. Après la guerre et jusqu'en 1970, des ABJ3 de Douai de la série 3211 à 3221 (ex-Nord 711 à 721) ont été affectées à ce service.



Ils ont été graduellement épaulés par des Picasso au début des années 1960, avant leur remplacement complet par des Picasso et des Caravelles. En 1974, les Picasso disparurent à leur tour du secteur, laissant les Caravelles seules en lice. Les activités du dépôt de Douai ont été reprises par celui de Longueau en 1969 ou en 1970. Hélas, je n'ai aucun souvenir personnel d'autorails ADN. Mais la venue d'AR 23.101 à 23.123 (ex-Nord 401 à 423) et 23.131 à 23.146 (ex-Nord 431 à 446) à Tournai est très vraisemblable (au temps des ABJ). Quant aux de Dietrich CFL, ils venaient évidemment à Athus et assuraient une part du service Luxembourg-Arlon avant l'électrification."

## annales

En 1987, le journal "Le Soir" célébrait son centième anniversaire. Parmi les événements rappelés à cette occasion, Michel Herbiet a retenu pour vous :

1980 Dans la matinée du samedi 2 août, une bombe explose dans la salle d'attente des deuxièmes classes de la gare de Bologne. Cet attentat qui fait 80 morts et 200 blessés est imputé à l'extrême droite italienne.

1982 Collision ferroviaire en gare d'Aalter le mardi 13 juillet au matin. Le train direct Bruxelles-Knokke s'encastre dans l'omnibus Gent-Oostende qui le précédait. Cet accident fait cinq morts et une quinzaine de blessés.

NDRL En tête du train tamponneur E 955, se trouvait l'AM 311 dont la motrice (voiture B) fut très endommagée et radiée en mai 1983. Elle fut remplacée par une voiture neuve construite par la Brugeoise et Nivelles à Brugge en fin de chaîne de cette série d'AM c'est-à-dire après la livraison de l'AM 440. La nouvelle voiture fut livrée le 31 octobre 1985 et permit la reconstitution de l'AM 311.

1984 Naissance du plan IC-IR le 3 juin avec l'instauration sur la plupart des relations d'un service de train "à horaire cadencé" qui partent et arrivent toujours à la même heure et exécutent les mêmes arrêts. Le nouvel indicateur diffère totalement de ses prédécesseurs à la fois dans sa présentation et dans son contenu. Tous les trains sont repris dans des tableaux numérotés 11 à 79 et cette numérotation ne correspond toutefois plus aux anciens numéros des lignes. La SNCB espère que cette nouvelle présentation permettra de trouver aisément et rapidement le train que l'on veut utiliser.

Dans la soirée du dimanche 23 décembre, une bombe explose à bord du train rapide Naples-Milan alors que celui-ci était engagé dans le tunnel de Val di Sambro, long de 18,600 km. Cet attentat fait dix-sept morts.

1985



La SNCB célèbre cette année le 150e anniversaire de la naissance du chemin de fer en Belgique. C'est en effet le 5 mai 1835 que le train inaugural quittait la gare de Bruxelles-Allée Verte à destination de Malines sur une ligne qui allait devenir l'embryon du réseau ferroviaire le plus dense du monde. De nombreuses manifestations sont annoncées à travers tout le pays. Pour commémorer cet événement, des expositions de matériel ancien et moderne ont lieu dans toutes les gares et installations ferroviaires. Des trains spéciaux "vapeur" sont organisées sur différentes lignes et pour les remorquer, la SNCB a remis en ordre de marche sa célèbre locomotive "Atlantic" type 12 qui avant guerre avait détenu le ruban bleu de vitesse de la meilleure moyenne commerciale pour avoir

parcouru les 92,400 km séparant Bruxelles de Brugge en 46 minutes à la vitesse moyenne de 120,522 km/h. Mais comme 1985 marque également le 50e anniversaire de la première électrification d'une ligne du réseau belge, la SNCB remet également en service une automotrice électrique "quadruple" qui en 1935 reliait Bruxelles-Nord à Antwerpen-Centraal.

Le mardi 21 mai, des bandits attaquent un train postal à Duffel sur la ligne Anvers-Bruxelles et ils s'emparent de 21 colis de diamants.

Le déraillement du train Paris-Toulouse à Argenton-sur-Creuse dans l'Indre le 31 août et une collision de trains le 12 septembre à Mangualde au Portugal font respectivement 49 et 41 victimes.

1986 Onze ans après avoir renoncé au projet de construction d'un tunnel sous la Manche, les Anglais en ce lundi 20 janvier, marquent cette fois leur accord sur cette réalisation. La formule retenue est celle d'une navette ferroviaire transportant passagers et véhicules.

1987 Le tunnel sous la Manche devient une réalité le 29 juillet. En effet, le traité franco-britannique qui le consacre est ratifié par les plus hautes autorités des deux pays.

Tragique mois de novembre pour le personnel de la SNCB dont deux conducteurs et deux chefs-garde perdent la vie au cours de deux collisions. La première a lieu le mercredi 4 novembre vers 17 h 30 lorsque IC Arlon-Bruxelles heurte de plein fouet une pelle mécanique occupée à évacuer un vieux ballast à l'ancienne bifurcation du Serpont à la sortie de Libramont. Pour une cause inconnue, la flèche de la grue s'est retrouvée dans le gabarit de la voie au moment où arrivait le train. On ne relève aucun blessé parmi les voyageurs et cela est sans doute dû au fait que la première AM (la 308) était orientée côté fourgon en tête. Quant au second, il a lieu le lundi 30 novembre lorsque le train omnibus Liège-Namur dont le conducteur avait dépassé un signal fermé à Sclaigneaux se jette sur un train de marchandises le précédant et arrêté au signal d'entrée de Namèche. Parmi les voyageurs, on dénombre 17 blessés dans un accident dû sans doute à un intense brouillard régnant dans la vallée mosane et réduisant la visibilité à quelques mètres.

NDRL Ce train était assuré par l'AM 87 dont la première voiture sera ferrailée sur place. Cette automotrice qui avait été désignée pour être transformée en AM "postale" fut finalement mise hors écritures le 1er mars 1988.

1988 Année noire pour le rail comme le rappelle le journal "Le Soir" du 31 décembre 1988.

Belgique : vendredi 11 mars vers 9 h 30, déraillement du train Bruxelles-Binche à Lot sur un aiguillage sur lequel avaient été entamés des travaux de révision. L'automotrice "double" se retrouve projeté dans le fossé après avoir culbuté un poteau soutenant la caténaire. On dénombre un mort et trente-trois blessés mais le bilan de cet accident aurait pu être plus lourd si le train avait déraillé sur la voie vers Bruxelles car une minute après l'accident y surgissait l'express Paris-Bruxelles.

Inde : accident ferroviaire le plus meurtrier de l'année le 8 juillet lorsque l'Island Express déraillé dans une localité située dans le sud entre les ville de Bangalore et Trivandrum. Bilan très lourd : 105 morts et 700 blessés.

URSS : on déplore une centaine de morts en gare d'Arzamas après l'explosion de trois wagons bourés de dynamite.

France : accidents en série chez nos voisins du sud. Le 27 juin, un train de banlieue percute un convoi en gare de Paris-Lyon (56 morts et 32 blessés). Le 6 août, un train au système de freinage défectueux enfonce un butoir en gare de Paris-Est (1 mort et 57 blessés). Le 23 septembre, collision entre un TGV et un camion engagé sur un passage à niveau à Voiron (Isère) (2 morts et 50 blessés). Le 7 novembre, après avoir emprunté un aiguillage défectueux, l'express Luxembourg-Paris percute une draisine à Epernay (9 morts et 13 blessés).

# nos «Vapeur»

du 1/1/1946 à leur dernier panache

## Les Types 14, 15 et 16

Soixante-cinq ans après la création du chemin de fer dans notre pays, l'Administration des chemins de fer de l'Etat est amenée à envisager des types de locomotives entièrement nouveaux. En effet, le tonnage des trains de voyageurs augmente continuellement, leur vitesse est de plus en plus élevée et l'on introduit dans leur composition des voitures lourdes à bogies. Pour le service des trains directs et express, un modèle classique et purement anglais est adopté. Il s'agit du type "Dunalastair II" à foyer profond, créé par l'ingénieur écossais Mac Intosh du Caledonian Railway. Cinq locomotives de ce type, des 4-4-0 "American", sont commandées en Ecosse fin 1898 et vu leurs excellentes qualités, l'Etat en commandera 90 exemplaires à l'industrie belge. Mises en service à partir de 1899, ces locomotives à roues de 1,980 m et accouplées à des tenders à bogies seront dénommées type 17. En ce qui concerne les nouvelles locomotives destinées à assurer le service des trains "omnibus", l'Etat s'adressa directement à l'industrie belge et confia à la société La Meuse, l'étude d'un prototype d'une locomotive-tender 4-4-2 "Atlantic" à foyer profond, inspiré du modèle anglais précité. Mis en service en 1900, il sera suivi la même année d'un second prototype construit par la société Franco-Belge mais cette fois à foyer semi-profond. Les essais effectués par ces deux locomotives s'étant révélés très positifs, l'Etat passa commande auprès de différents constructeurs de 48 locomotives à foyer profond, livrées en 1900 et 1901, et de 72 locomotives à foyer semi-profond, livrées de 1900 à 1903 et en 1908. En 1905, l'Etat fit construire par les ateliers Zimmermann et Hanrez un prototype à foyer semi-profond et muni d'un surchauffeur. Destinées à être utilisées sur les lignes à fort trafic, l'Etat en commanda par après 78 exemplaires dont la livraison fut effectuée en 1907 et de 1909 à 1913. Toutes ces locomotives reçurent l'appellation type 15 et furent dénommées type 15 bis (celles à foyer profond), type 15 (celles à foyer semi-profond) et type 15 S (celles à foyer semi-profond et munies de la surchauffe). C'est à partir du 1er janvier 1925 qu'elles furent appelées respectivement type 14, type 15 et type 16. Si les trois versions de ce type de locomotives présentaient de nombreuses caractéristiques communes (par exemple des roues motrices de 1,800 m permettant une vitesse maximum autorisée de 100 km/h), elles se différenciaient cependant par des caractéristiques propres à chaque version. Parmi ces dernières, on notait :

Caractéristiques		15 bis/14	15	15 S/16
Poids en ordre de marche	(t)	61,800	64,000	69,400
Poids à vide	(t)	52,500	53,125	57,250
Longueur totale hors tampons	(m)	11,343	11,893	12,011
Hauteur à la cheminée	(m)	3,876	4,006	4,006
Puissance ancienne	(ch)	830	880	980
Puissance UIC	(ch)	898	952	955
Diamètre des cylindres	(mm)	430	440	470

La construction de ces 201 locomotives fut confiée à 13 firmes dont le nom et le nombre d'exemplaires construits figurent dans le tableau suivant :

Constructeurs	Nombre d'exemplaires construits			
	Type 15 bis/14	Type 15	Type 15 S/16	Total
St-Léonard	4	5	13	22
Tubize	7	-	15	22
La Meuse	14	6	-	20
Haine-St-Pierre	6	14	-	20
Carels	-	14	6	20
Thiriau	-	6	11	17
Hanrez	-	14	3	17
Couillet	10	4	-	14
Franco-Belge	8	6	-	14
Gilly	-	-	14	14
Boussu	-	4	5	9
Energie	-	-	9	9
Biesme	-	-	3	3
	49	73	79	201

## Type 14

A la renumérotation du 1er octobre 1931, l'effectif s'élevait à 33 locomotives qui reçurent les numéros 1400 à 1432. Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1er janvier 1946, elle fut appliquée sur 30 locomotives dont les numéros figurent dans le tableau repris ci-après :

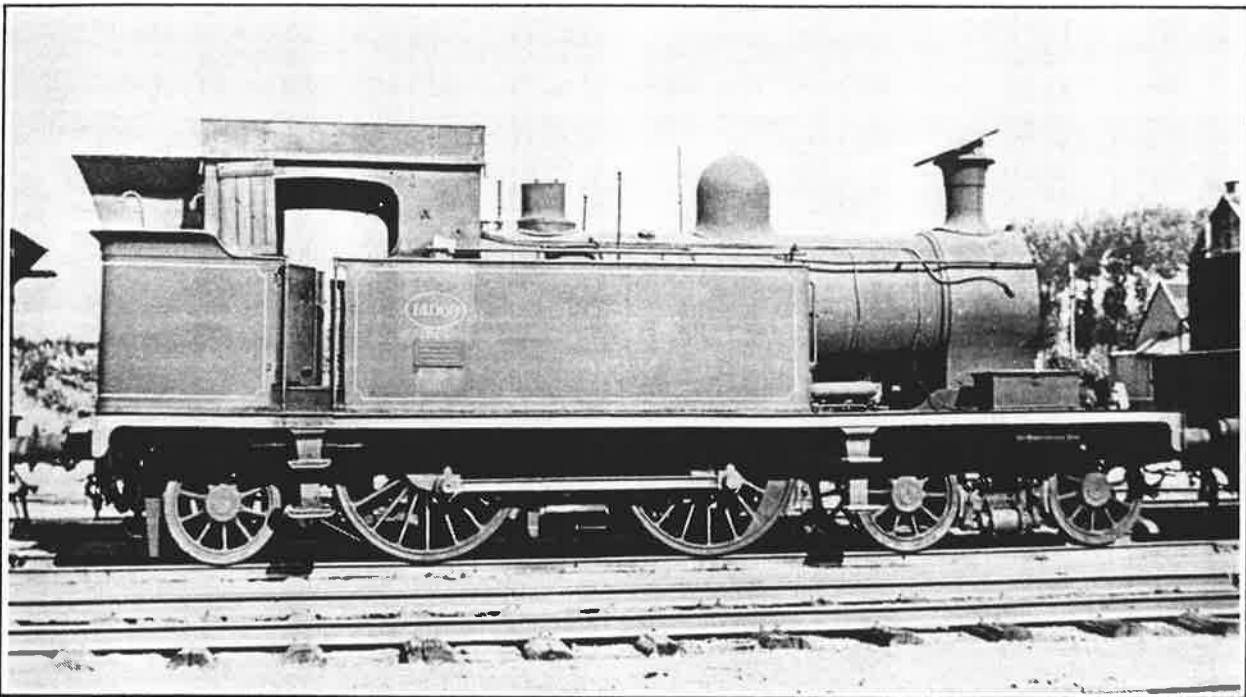
Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise propriétaire
01.01.46	01.10.31	à la livraison	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
14.001	1401	2533	Couillet	1312	../1901	06/1948	FMC
14.002	1402	2522	Tubize	1255	../1901	06/1948	FC
14.003	1403	2523	Tubize	1256	../1901	06/1948	FMC
14.004	1404	2534	Couillet	1313	../1901	06/1948	FMC
14.005	1405	2525	Tubize	1258	../1901	06/1948	FRST
14.006	1406	2526	Tubize	1259	../1901	06/1948	FTL
14.007	1407	2545	La Meuse	1645	../1901	06/1948	FTL
14.008	1408	2518	La Meuse	1606	../1900	06/1948	FRST
14.009	1409	2566	Franco-Belge	1347	../1901	07/1948	FC
14.010	1410	2560	Franco-Belge	1341	../1901	04/1946	FMC
14.011	1411	2541	La Meuse	1641	../1901	06/1948	FMC
14.012	1412	2542	La Meuse	1642	../1901	06/1948	FRST
14.013	1400	2565	Franco-Belge	1346	../1901	06/1948	FC
14.014	1414	2544	La Meuse	1644	../1901	04/1946	FHS (*)
14.016	1416	2536	Couillet	1315	../1901	07/1948	FTL
14.017	1417	2537	Couillet	1316	../1901	06/1948	FTL
14.018	1418	2538	Couillet	1317	../1901	06/1948	FRST
14.019	1419	2549	St-Léonard	1262	../1900	06/1948	FMC
14.020	1420	2550	St-Léonard	1263	../1900	06/1948	FTL
14.021	1421	2561	Franco-Belge	1342	../1901	06/1948	FMC
14.022	1422	2552	St-Léonard	1265	../1900	06/1948	FTL (*)
14.024	1424	2562	Franco-Belge	1343	../1901	04/1946	FTL
14.025	1425	2555	HaineStPierre	676	../1901	06/1948	FMC
14.026	1426	2556	HaineStPierre	677	../1901	07/1948	FMC
14.027	1427	2557	HaineStPierre	678	../1901	06/1948	FRST
14.028	1428	2558	HaineStPierre	679	../1901	07/1948	FC
14.029	1429	2539	La Meuse	1639	../1901	07/1948	FRST
14.030	1430	2530	Couillet	1309	../1901	06/1948	FC
14.031	1431	2531	Couillet	1310	../1901	07/1948	FRST
14.032	1432	2532	Couillet	1311	../1901	07/1948	FMC

(\*) 14.014 : n'a jamais circulé avec son numéro à cinq chiffres et ne l'a vraisemblablement jamais porté.

14.022 : avait été bombardée et n'a évidemment jamais porté effectivement son numéro à cinq chiffres.

#### Remarques

- Le prototype La Meuse 1539 livré à l'Etat en 1900 et numéroté 2515 à la livraison est disparu durant la guerre 1914-1918.
- Les dernières locomotives en service le furent à la remise de Kortrijk et leur cessation d'activité se situe en fin d'année 1947.
- Suivant une mesure prise en juillet 1946, les locomotives qui étaient hors-service à cette date, furent mutées à la remise de Leuven pour y être mises en garage au faisceau Blauwput c'est-à-dire au pourrissoir. Quant aux locomotives arrêtées après cette date, elles furent envoyées à Leuven sans délai.



## Type 15

A la renumérotation du 1er octobre 1931, l'effectif s'élevait à 48 locomotives qui reçurent les numéros 1500 à 1547. Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1er janvier 1946, elle fut appliquée sur 46 locomotives dont les numéros figurent dans le tableau repris ci-après :

Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise propriétaire
01.01.46	01.10.31	à la livraison	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
15.001	1501	929	Carels	405	../1903	02/1955	LWC
15.002	1502	931	Carels	407	../1903	06/1957	LMG
15.003	1503	933	Carels	408	../1903	04/1958	LMG
15.004	1504	936	Carels	409	../1903	01/1953	LWC
15.005	1505	974	St-Léonard	1529	../1908	02/1955	LWC
15.006	1506	975	St-Léonard	1530	../1908	05/1954	LWC
15.007	1507	977	St-Léonard	1532	../1908	02/1955	FRST
15.008	1508	1060	Thiriau	50	../1905	08/1957	LMG
15.009	1509	1219	HaineStPierre	957	../1908	12/1956	LWC
15.010	1510	2516	Franco-Belge	1271	../1900	09/1953	LMG (*)

Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai son	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
15.011	1511	2568	Thiriau	14	../1901	09/1958	LWC
15.012	1512	2569	Thiriau	15	../1901	11/1955	LMG
15.013	1513	2571	Thiriau	17	../1901	03/1955	FTL
15.014	1514	2572	Carels	386	../1901	07/1953	LMG
15.015	1515	2575	Carels	389	../1901	09/1954	LWC
15.016	1516	2576	La Meuse	1690	../1902	02/1955	FTL
15.017	1517	2577	La Meuse	1691	../1902	11/1959	LWC
15.018	1518	2579	La Meuse	1693	../1902	07/1955	LMG
15.019	1519	2580	Hanrez	586	../1902	06/1959	LMG
15.020	1520	2581	Hanrez	587	../1902	07/1958	LWC
15.021	1521	2584	Boussu	113	../1902	10/1959	LWC
15.022	1522	2586	Boussu	115	../1902	09/1953	LWC
15.023	1523	2588	Couillet	1331	../1902	12/1952	LMG
15.024	1524	2589	Couillet	1332	../1902	02/1955	FTL
15.025	1525	2591	Couillet	1334	../1902	11/1953	LWC
15.026	1526	2592	Franco-Belge	1360	../1902	09/1958	LWC
15.027	1527	2594	Franco-Belge	1362	../1902	12/1957	LWC
15.028	1528	2595	Franco-Belge	1363	../1902	01/1953	LMG
15.029	1529	2598	Carels	411	../1903	01/1954	LMG
15.030	1530	2599	Carels	412	../1903	09/1953	FTL
15.031	1531	2600	Carels	413	../1903	05/1954	LMG
15.032	1532	2601	Carels	414	../1903	07/1953	LMG
15.033	1533	2603	Hanrez	598	../1903	01/1953	FC
15.034	1500	797	HaineStPierre	955	../1908	07/1958	LMG
15.036	1536	2607	Hanrez	602	../1903	09/1953	LMG
15.037	1537	2608	Hanrez	603	../1903	02/1955	FRST
15.038	1538	2609	Hanrez	604	../1903	09/1953	LMG
15.039	1539	2610	Hanrez	605	../1903	01/1954	FTL
15.040	1540	2611	Hanrez	606	../1903	06/1953	LWC
15.041	1541	2613	HaineStPierre	745	../1902	01/1953	LMG
15.042	1542	2614	HaineStPierre	746	../1902	12/1956	LMG
15.043	1543	2615	HaineStPierre	747	../1902	06/1954	LMG
15.044	1544	2617	HaineStPierre	749	../1902	07/1954	LMG
15.045	1545	2619	HaineStPierre	751	../1902	02/1955	FTL
15.046	1546	2620	HaineStPierre	752	../1902	12/1952	FC
15.047	1547	2621	HaineStPierre	753	../1902	01/1953	FTL

(\*) prototype de 1900

#### Remarque

Les locomotives 15.017 et 15.019 furent les dernières en activité (printemps 1959).

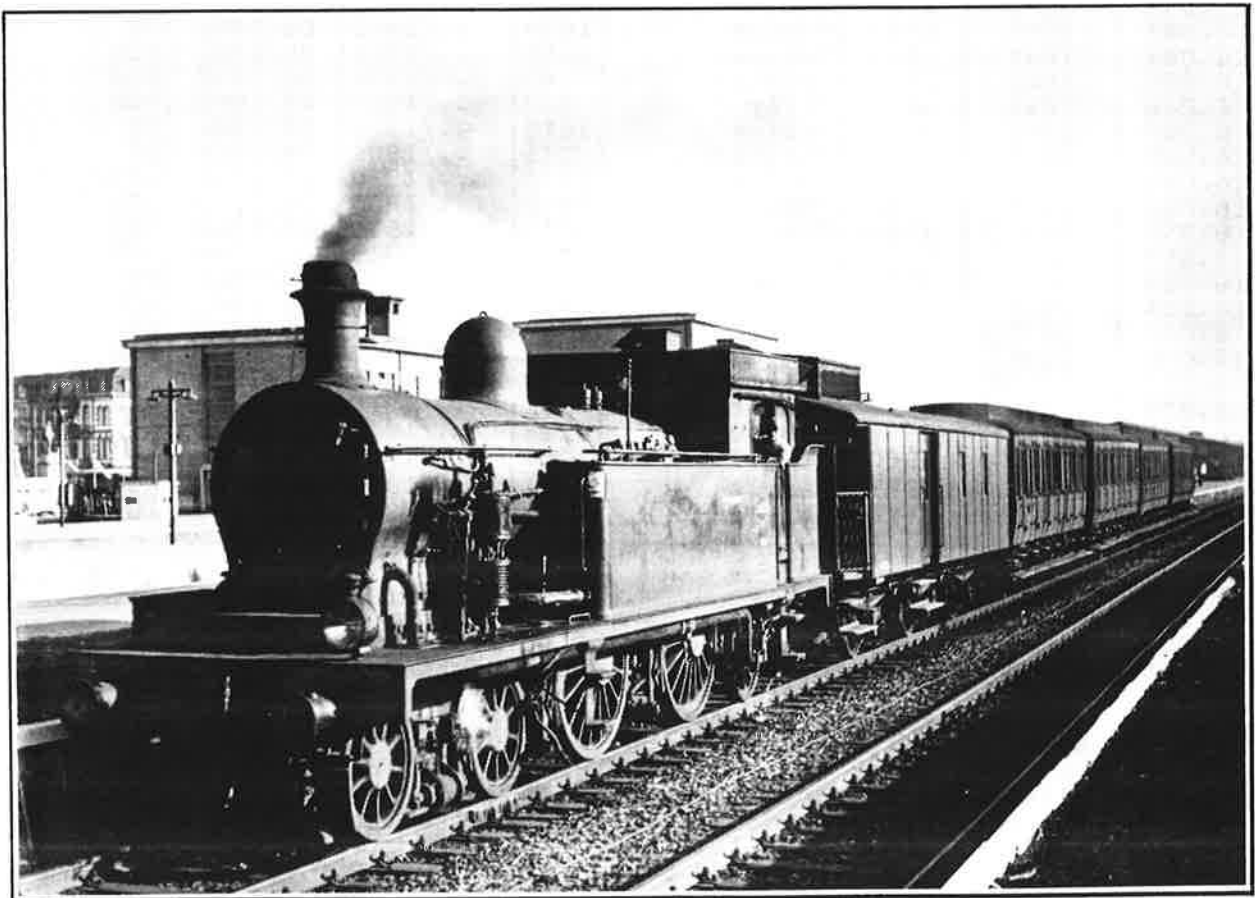
## Type 16

A la renumérotation du 1er octobre 1931, l'effectif s'élevait à 62 locomotives, qui reçurent les numéros 1600 à 1661. Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1er janvier 1946, elle fut appliquée sur 60 locomotives dont les numéros figurent dans le tableau repris ci-après :

Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai son	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
16.001	1601	1061	Hanrez	620	../1905	08/1964	GT (*)
16.002	1602	3962	St-Léonard	1698	../1911	10/1959	FLU (*)
16.003	1603	3963	Thiriau	193	../1911	05/1960	FGH
16.004	1604	3964	Thiriau	194	../1911	05/1960	FGH
16.005	1605	3965	Thiriau	195	../1911	06/1964	GT (*)

Numérotations			Constructeur		Année de		Dernière remise propriétaire
01.01.46	01.10.31	à la livraison	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
16.006	1606	3966	St-Léonard	1699	../1912	06/1964	ATH
16.007	1607	3967	St-Léonard	1700	../1912	08/1963	FT
16.008	1608	3968	St-Léonard	1701	../1912	05/1963	ATH
16.009	1609	3969	St-Léonard	1702	../1912	07/1959	LWC
16.010	1610	3970	Thiriau	196	../1912	08/1962	GT
16.011	1611	3971	Thiriau	197	../1912	04/1946	FR (*)
16.012	1612	3972	Gilly	412	../1912	01/1964	GT
16.013	1613	3973	Gilly	413	../1912	03/1961	LWC
16.014	1614	3974	Gilly	414	../1912	05/1963	ATH
16.015	1615	3975	Gilly	415	../1912	06/1961	GT
16.016	1616	3976	Energie	297	../1912	07/1961	FGH
16.017	1617	3917	Thiriau	144	../1909	08/1963	GT
16.018	1618	3978	Energie	299	../1912	07/1960	ATH
16.019	1619	3979	Energie	300	../1912	05/1960	FGH
16.020	1620	3980	Gilly	419	../1913	05/1960	GT
16.021	1621	3981	Gilly	420	../1913	10/1963	GT
16.023	1623	3983	Gilly	422	../1913	09/1964	ATH
16.024	1624	3984	Gilly	423	../1913	06/1964	GT
16.025	1625	3985	Hanrez	714	../1913	06/1964	GT
16.026	1626	3986	Hanrez	715	../1913	03/1963	FGH
16.027	1627	1359	Gilly	325	../1907	09/1964	ATH
16.028	1628	3988	Thiriau	227	../1913	05/1960	LWC
16.030	1630	3930	Energie	215	../1909	12/1959	GT
16.031	1631	3931	St-Léonard	1586	../1909	08/1964	ATH
16.032	1632	3922	Carels	492	../1909	12/1960	LWC
16.033	1633	3933	St-Léonard	1588	../1909	05/1963	FGH
16.034	1634	3934	St-Léonard	1589	../1909	05/1962	FGH
16.035	1635	1564	Gilly	329	../1907	05/1960	FT (*)
16.036	1636	1406	Gilly	327	../1907	05/1960	ATH
16.037	1637	3937	Tubize	1589	../1909	07/1961	GT
16.038	1638	3928	Energie	213	../1909	06/1961	FGH
16.039	1639	3939	Tubize	1591	../1909	09/1964	ATH
16.040	1640	3940	Tubize	1592	../1909	02/1962	FGH
16.041	1641	1361	Gilly	326	../1907	10/1961	FGH
16.042	1642	3942	Tubize	1594	../1909	06/1964	ATH (*)
16.043	1643	3943	Tubize	1608	../1910	05/1960	GT
16.044	1644	3944	Tubize	1609	../1910	09/1964	ATH
16.045	1645	3916	Thiriau	143	../1909	08/1963	ATH
16.046	1646	1456	Gilly	328	../1907	05/1963	FGH
16.047	1647	3947	Tubize	1612	../1910	05/1960	GT
16.048	1648	3918	Thiriau	145	../1909	04/1964	GT
16.049	1649	3949	Tubize	1614	../1910	06/1964	LNC/LWC
16.050	1650	3950	Tubize	1615	../1910	09/1964	ATH
16.051	1651	3951	Tubize	1616	../1910	09/1964	ATH
16.052	1652	3952	Boussu	221	../1910	09/1964	ATH
16.053	1653	3953	Boussu	222	../1910	03/1961	FT
16.054	1654	3954	Boussu	223	../1910	10/1963	ATH
16.055	1655	3923	Carels	493	../1909	06/1964	GT
16.056	1656	3926	Energie	211	../1909	05/1963	FGH
16.057	1657	3924	Carels	494	../1909	05/1960	ATH
16.058	1658	3958	Biesme	61	../1910	11/1963	ATH
16.059	1659	3959	Boussu	225	../1910	05/1960	ATH
16.060	1660	3960	St-Léonard	1696	../1911	05/1964	LNC/LWC
16.061	1661	3921	Carels	491	../1909	04/1964	GT
16.062	1600	3920	Carels	490	../1909	05/1963	FGH

- (\*) 16.001 : prototype de 1905.  
16.002 : dernière remise propriétaire FLU, mais LWC sur papier.  
16.005 : la cheminée de cette locomotive ne possédait pas de couronne  
16.011 : endommagée par fait de guerre et irréparable. Elle n'a porté que sur papier son numéro à cinq chiffres.  
16.035 : avait été mise hors service le 4 avril 1958.  
16.042 : conservée pour figurer au futur Musée belge des chemins de fer Elle se trouve actuellement au dépôt de Leuven, restaurée dans sa version de fin de carrière mais affublée de plaques du constructeur Tubize 1520/1907 sans rapport avec la locomotive qui est bien une Tubize mais numéro 1594/1909.





## Remarques

- Les locomotives 16.008, 16.046 et 16.047 possédaient la sablière sur le corps cylindrique.
- Les locomotives 16.023, 16.027, 16.039, 16.050 et 16.051 constituèrent la dernière série du réseau (trois services - locomotive) à la remise d'Ath jusqu'au 22 août 1964.
- Le dernier marquage prévu pour les locomotives 16.049 et 16.060 était LNC/LWC signifiant que ces locomotives appartenaient à la remise de Monceau mais étaient desservies par du personnel en résidence à Walcourt. Cette dernière remise avait été supprimée le 30 septembre 1962 mais était restée l'"Abri" avec résidence de personnel de conduite. C'est en mars 1964 que ces deux locomotives furent cédées par la remise d'Ath à celle de Monceau, pour pallier les défaillances des autorails type 620. La 16.049 a été arrêtée en avril et la 16.060 en mai et durant ce court séjour à Monceau elles n'y sont intervenues que sporadiquement, sinon pas du tout. De même, il n'est pas certain que le marquage LNC/LWC ait été appliqué et ces deux locomotives ont peut-être été simplement marquées LNC.

## Signification des abréviations utilisées dans cet article

### a) Constructeurs de locomotives

La Meuse	: Ateliers de Construction de la Meuse, Sclessin.
Hanrez	: Ateliers Zimmermann et Hanrez, Monceau-sur-Sambre.
Boussu	: Ateliers de Construction de Boussu.
Couillet	: S.A. de Marcinelle et de Couillet.
Thiriau	: Ateliers du Thiriau, La Croyère.
Haine-St-Pierre	: Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre.
Franco-Belge	: Société Franco-Belge de matériel de chemin de fer, La Croyère.
St-Léonard	: Société Saint-Léonard, Liège.
Carels	: Carels Frères, Gand.
Tubize	: Ateliers Métallurgiques, Tubize.
Energie	: Société Energie, Marcinelle.
Biesme	: La Biesme, Bouffioulx.
Gilly	: Forges, Usines et Fonderies de Gilly.

### b) Remises à locomotives

FMC : Mouscron	FC : Kortrijk	FRST : Aarschot
FTL : Tienen	LWC : Walcourt	LMG : Mariembourg
GT : Haine-St-Pierre	FLU : Luttre	FGH : St-Ghislain
ATH : Ath	FT : Dendermonde	FR : Brugge
LNC : Monceau	FHS : Hasselt	

# **nos «vapeur»**

remarques et  
commentaires

du 1/1/1946 à leur dernier panache

De M. R. Huysman, à propos de :

- Date de mise hors écritures :

Dans la rubrique "Remarques et commentaires sur nos "Vapeur" parue dans notre précédent numéro, nous avons écrit que les locomotives type 36 n'avaient pas été ferraillées avant 1950-1951. Il faut lire "ces locomotives n'ont pas été radiées avant 1950-1951" car le dépeçage peut être de plusieurs années postérieur à la radiation, mais il peut aussi la suivre immédiatement.

- Type 53 :

Par suite de la vente de la locomotive 997 à l'ABL en juillet 1931, l'effectif à la renumérotation du 1er octobre 1931 s'élevait non pas à 376 mais bien à 375 locomotives qui reçurent les numéros 5300 à 5616 et 5618 à 5675. En effet, le numéro 5617 attribué lors de l'élaboration de la circulaire ayant trait à la nouvelle numérotation ne fut jamais appliqué sur la locomotive 997.

La mise hors écritures en octobre 1949 de la locomotive 53.283 par suite de "fait de guerre" ne doit pas être considérée comme prématurée et ce par rapport aux autres locomotives "faits de guerre" radiées depuis belle lurette. Elle fut fort tardive, après plus de cinq années de pourrissoir, témoignant d'une hésitation sur l'opportunité de la réparer (le devis était élevé).

La mise hors service de la locomotive 53.364 a eu lieu en 1952. Si cela s'était passé en 1958, il n'y aurait pas eu matière à remarque.

L'échange effectué, le 3 mai 1948, entre la SNCB et l'ABL de la locomotive 997-5617 Papier - 5676 - 53.076 contre la 93.021 n'était pas dû comme on pourrait le supposer, soit à son mauvais état, soit à sa trop grande usure. A preuve qu'elle fut promptement remise en service (à Otignies, où elle achèvera sa carrière) après une simple mise en moyenne réparation à l'atelier central de Leuven le 6 juillet 1948.

Deux erreurs se sont glissées dans les légendes accompagnant les photos publiées dans notre article sur le type 53. Tout d'abord la locomotive 53.158 (page 15) manoeuvre à Anvers-Sud (Bosse de triage) et non pas à Anvers-Nord. Quant à la photo représentant la locomotive 53.055 (page 19), elle n'est pas de la SNCB, ni empruntée à la collection de Ph. Dambly mais elle a été prise par Max Delie et fait partie de la collection de M. Herbiet.



# La signalisation lumineuse sncb

## (2) La signalisation lumineuse actuelle

Cet article fait suite - après un long délai - à l'étude parue dans notre numéro 28 (décembre '87) sur les anciennes signalisations lumineuses des lignes 130 et 25. Sans oublier les articles des numéros 25 et 26 consacrés aux signalisations mécaniques à deux et trois positions (1).

Il ne prétend pas, dans un cadre aussi limité, tout dire sur le sujet, mais se veut plus simplement un guide pour les modélistes soucieux d'équiper leur réseau d'une signalisation au moins plausible.

D'autres amis du chemin de fer, peu au fait de ses subtilités techniques ou réglementaires, y trouveront peut-être un début d'initiation...

La signalisation lumineuse actuellement en usage sur le réseau belge remonte, en gros, à 1946. Mais elle est l'héritière des règles antérieurement en vigueur (signalisations mécaniques) Elle prétendait donner autant d'indications (et même plus) que la signalisation à trois positions, mais d'une manière rationnelle, plus simple et moins coûteuse.

En quarante ans, elle a connu quelques évolutions qui pourront faire l'objet d'un prochain article.

### 1. ÉQUIPEMENTS UTILISÉS :


#### 1.1. SIGNAUX PRINCIPAUX

**TYPE 1 :** une cible noire à liseré blanc, assez semblable à celle des feux routiers, pouvant présenter, de haut en bas : un feu vert / un feu rouge / un feu blanc de manoeuvre.

Le mât est un simple profilé H derrière lequel sont disposés des échelons. Un anneau garde-corps est placé en haut du mât, derrière la base de la cible.

Ce type de signal n'est plus installé mais subsiste en maints endroits. Il s'agit toujours d'un signal d'arrêt.

**TYPE 2 :** Il porte la cible SNCB si typique et peut présenter, de haut en bas : un feu vert et un feu jaune / un feu rouge / un feu jaune / un feu blanc de manoeuvre.

Le mât est creux, de section rectangulaire, fait de deux profilés  assemblés par des plaques soudées à intervalles réguliers. A l'origine, des échelons étaient disposés derrière le mât, ainsi qu'un garde-corps fait de deux anneaux reliés entre eux. Sur les exemplaires plus récents, les anneaux garde-corps ont été remplacés par une plateforme munie d'une rambarde; une autre plateforme est placée devant, à la base de la cible; les échelons ont disparu. Dans le Groupe de Namur, les anciens modèles ont été transformés ou remplacés. Ce n'est pas toujours le cas ailleurs sur le réseau.



TYPE 3 : conçu pour supporter, en plus de la cible classique, des boîtiers supplémentaires disposés au-dessus (flèches de direction et/ou chevron de contrevoie) et en-dessous (indication de vitesse maximum autorisée, symbole de voie en impasse).



type 3



type 2  
(ancien)

Le support est fait de cornières assemblées, avec échelle inclinée à l'arrière, une plateforme supérieure et une latérale, l'une et l'autre munies de rampes.

Ce type n'est plus installé lui non plus mais il subsiste en grand nombre.

Actuellement, les signaux principaux sont standardisés (type 2 nouveau). Les boîtiers additionnels (chevron, chiffre) sont de plus petites dimensions. On peut aussi trouver des signaux de type 3 dont le grand boîtier supérieur a été remplacé par un nouveau, plus petit.

1.2. SIGNAUX D'ARRÊT SIMPLIFIÉS : Ils sont constitués d'un boîtier rectangulaire contenant deux feux munis de visières, le rouge en haut et le jaune en bas.



Ils peuvent être disposés à fleur de sol ou sur un mât en profilé H muni d'échelons et d'un garde-corps.

1.3. SIGNAUX DE MANOEUVRE (2) : Autrefois semblables aux précédents, à part la couleur des feux : violet au lieu de rouge.

Ils sont aujourd'hui constitués d'un boîtier triangulaire contenant trois feux blanc lunaire munis de visières et disposés en triangle équilatéral. Ils sont toujours placés à fleur de sol.

Remarque : Tous ces signaux sont normalement implantés à gauche de la voie, sauf ceux pour la circulation à contrevoie, implantés à droite. Si ce n'est pas le cas, ils portent un disque bleu avec une flèche blanche dirigée vers la voie à laquelle le signal se rapporte. Dans le cas des signaux à fleur de sol, le disque, de petites dimensions, est placé au-dessus.

## 2. LES INDICATIONS DONNÉES PAR LES SIGNAUX :

### 2.1. LES SIGNAUX D'ARRÊT ORDINAIRES :

On les reconnaît à leur plaque d'identification réfléchissante. Elle est rectangulaire et de couleur blanche. Elle porte, en noir, l'identification du signal : une ou deux lettres suivies du numéro du poste de bloc d'où est commandé le signal.

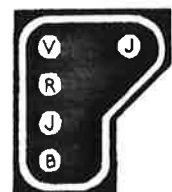
Exemple : signal C commandé du bloc 15.

C15

Ils peuvent présenter les indications suivantes :

feu rouge seul : arrêt.

feu vert seul : passage autorisé



deux feux jaunes à 45° : passage autorisé, sans avertissement du prochain signal qui est un signal d'arrêt.

Cela ne signifie donc pas que le signal suivant impose l'arrêt (un signal d'arrêt n'est pas un avertisseur), mais que l'indication qu'il donne n'est pas répétée.

C'est presque toujours le cas à la sortie des voies latérales d'une gare (sauf si le premier signal rencontré est un avertisseur). Il n'y a pas de feu vert monté dans la cible en pareil cas.

Indications supplémentaires éventuelles :

Symbole lumineux de heurtoir, disposé sous tous les autres feux.

Il peut être allumé en même temps que les deux feux jaunes (et qu'une qu'une indication de vitesse éventuelle) pour autoriser l'accès à une voie en cul-de-sac pour trains de voyageurs. (La lanterne de heurtoir est un signal d'arrêt, d'où les deux feux jaunes).

Indication de vitesse : chiffre lumineux présenté immédiatement sous les feux principaux.

Ex : un chiffre 4 autorise une vitesse maximum de 40 km/h.

Cette indication n'apparaît que si le signal autorise l'accès à un itinéraire pour lequel la réduction de vitesse est imposée. Elle apparaît donc sous un feu vert ou des feux jaunes.

Le chiffre lumineux est parfois remplacé par un triangle jaune réfléchissant, lorsque l'itinéraire ou les itinéraires auxquels donne accès le signal doivent tous être parcourus à une même vitesse réduite, égale ou inférieure à 40 km/h.

Chevron lumineux, présenté au-dessus des feux principaux.

Allumé en même temps que le feu vert ou que les deux feux jaunes, il donne accès à un itinéraire de la voie normale vers la contrevoie (et vice-versa voir plus loin : les signaux de contrevoie).

Flèches de direction ou de garage par rebroussement : elles ne sont plus en usage. On en parlera une autre fois.

## 2.2. LES SIGNAUX AVERTISSEURS :

On les reconnaît à leur plaque d'identification réfléchissante, un disque de couleur jaune portant, en noir, l'identification du signal d'arrêt répété : lettres minuscules plus chiffres.

Exemple : plaque d'identification du signal avertisseur répétant le signal d'arrêt C 15.



Ils peuvent présenter les indications suivantes :

feu vert seul : le signal d'arrêt suivant autorise le passage sans ralentissement.

deux feux jaunes : le signal d'arrêt suivant impose l'arrêt.

feu vert et feu jaune à l'horizontale : le signal d'arrêt suivant impose un ralentissement (notamment pour entrer sur une voie latérale).

feu vert et feu jaune à la verticale : le premier signal d'arrêt suivant autorise le passage, mais le second signal d'arrêt

- impose l'arrêt et est situé en voie principale à peu de distance du premier;

- est un signal fixe, un signal mobile

ou un signal de heurtoir situé sur une voie de réception.

Remarque : Vert et jaune à l'horizontale ou à la verticale ?

1. Si le signal d'arrêt suivant impose un ralentissement (chiffre lumineux), l'avertisseur présentera les feux vert et jaune à l'horizontale.
2. Si le signal d'arrêt autorisant l'accès à une voie de réception n'impose pas de ralentissement (parce qu'il est déjà situé dans une zone de circulation à vitesse réduite), l'avertisseur présentera les feux vert et jaune à la verticale.

### 2.3. LES SIGNAUX COMBINES :

Ils portent une plaque d'identification rectangulaire, blanc réfléchissant, mais elle est plus large que celle des signaux d'arrêt, et un point noir figure sous l'identification du signal.

Exemple : plaque d'identification du signal combiné E commandé depuis le Bloc 15.



Ils peuvent présenter les indications suivantes :

feu rouge seul : arrêt

feu vert seul :

deux feux jaunes :

feux vert et jaune à l'horizontale :

feux vert et jaune à la verticale :

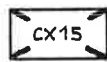
} passage autorisé,  
même signification que pour un  
signal avertisseur.

plus des indications supplémentaires éventuelles :

- chiffre lumineux de réduction de vitesse,
- chevron de contrevoie.

### 2.4. LES SIGNAUX DE CONTREVOIE :

Ils sont identiques aux précédents, mais la disposition des feux est inversée (comme dans un miroir) et les feux sont clignotants. Les plaques d'identification réfléchissantes portent une indication en croix de Saint André.



Le chevron lumineux apparaît lorsque le signal d'arrêt situé à contrevoie donne accès de la contrevoie vers la voie normale. Il ne s'éclaire pas lors de la continuation d'un parcours à contrevoie.

### 2.5. LES SIGNAUX DE MANOEUVRE (PETIT MOUVEMENT) :

Feu blanc lunaire apparaissant sous le feu rouge de la cible d'un signal d'arrêt ou d'un combiné : petit mouvement autorisé (3).

N.B. Le chiffre lumineux peut s'allumer en même temps que le feu blanc lunaire si la vitesse maximum autorisée sur cet itinéraire est inférieure à 40 km/h.

Des signaux de manoeuvre séparés peuvent autoriser des mouvements de manoeuvre pour autant que le mouvement précédent se soit effectué en manoeuvre :

deux feux blancs à l'horizontale : arrêt (ne s'adresse qu'aux manoeuvres)

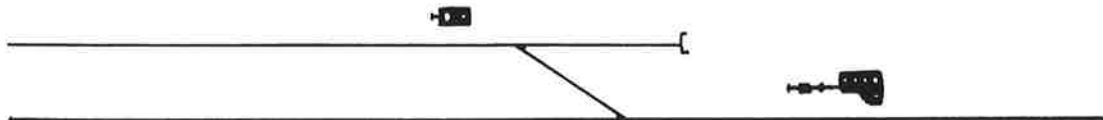
deux feux blancs à 45° : mouvement autorisé.

## 2.6. LES SIGNAUX D'ARRÊT SIMPLIFIÉS :

Feu rouge : arrêt, feu jaune : passage autorisé.

Où les trouve-t-on ?

1. En tête de chacune des voies d'un faisceau dont la sortie est autorisée par un signal d'arrêt ordinaire.  
Un de ces signaux d'arrêt simplifiés présentera le feu jaune en même temps que le signal principal autorisera le passage. Les autres continueront de présenter le feu rouge.
2. Sur une voie en impasse, pour en autoriser la sortie en manoeuvre.
3. A la sortie d'une voie de garage (ou d'un faisceau), si un signal d'arrêt est situé en voie principale au-delà de la jonction des deux voies et est observable au départ de la voie de garage



4. En amont d'un (ou de plusieurs) PN automatique(s) sur les lignes où la vitesse ne dépasse pas 70 km/h (ligne Libramont - Bastogne par exemple).

## 2.7. LES SIGNAUX AUTOMATIQUES :

Ce sont des signaux combinés, ou des signaux d'arrêt ordinaires précédés d'un avertisseur.

Ils sont commandés directement par les trains, sans intervention d'un poste de signalisation (bloc automatique).

Leur plaque d'identification porte les lettres A ou B suivies d'un indice correspondant à celui de la borne hectométrique la plus proche (A pour les signaux de la voie A et B pour ceux de la voie B, évidemment).

En outre, le mât du signal porte sur sa face avant une couronne blanche sur fond noir.

Certains signaux couvrent en outre un ou plusieurs points dangereux. Ils peuvent être commandés tantôt par les trains, tantôt depuis un poste de signalisation. On les appelle signaux automatiques intermittents.

Ils comportent, sous la cible des feux principaux, un petit feu blanc lunaire muni d'une visière, appelé oeillette de franchissement.

Celui-ci n'est allumé que lorsque le signal est en fonctionnement automatique. Les signaux automatiques intermittents ne portent pas de couronne blanche comme les signaux automatiques permanents.

Un signal automatique, ou un signal automatique intermittent dont l'oeillette de franchissement est allumé, peut être franchi alors qu'il présente un feu rouge. Ceci moyennant le respect de diverses prescriptions réglementaires que nous ne détaillerons pas ici (marche à vue).

- (1) *Ceux qui ne posséderaient pas ces numéros peuvent obtenir une copie des articles cités en s'adressant au bibliothécaire.*
- (2) *Le terme manoeuvre est aujourd'hui remplacé par petit mouvement.*
- (3) *Jusqu'à la fin des années soixante, il s'agissait d'un petit trait jaune, appelé familièrement "cigarette". A l'époque, les signaux de manoeuvre séparés étaient à deux feux, un violet (arrêt) et un jaune (manoeuvre autorisée).*

# modélisme

## Type 99 : Seraing n'est pas Sclessin

Notre ami Jacques le Plat nous a présenté en page 223 de loco-revue 513 de mars 1989 une photo nous montrant la locomotive 99.015 provenant au Kit DJH/Jocadis et montée sur châssis Fleischmann. Les inscriptions figurant sur ce modèle sont basées sur celles de la locomotive réelle dont une photo figure en page 85 de nos inoubliables "vapeur" de Phil Dambly. Cependant, nous attirons l'attention de nos membres sur le fait que les plaques du constructeur figurant dans la boîte de construction ne peuvent convenir pour le modèle représenté. En effet les 10 locomotives numérotées en 1946, 99.011 à 99.020, ont été construites en 1931-1932 par la société John Cockerill à Seraing dont les plaques de constructeur avaient une forme ovale (visible sur le photo de la 99.015 du livre de Phil Dambly). Si vous désirez vraiment appliquer sur votre modèle les plaques du constructeur de forme ronde figurant avec le kit, alors vous devez obligatoirement choisir pour votre modèle réduit parmi les numéros 99.001 à 99.010 qui ont été appliqués en 1946 sur les 10 locomotives construites en 1931 par les Ateliers de Construction de la Meuse à Sclessin.

M.H.

## Les S 3/6 de l'Etat belge : des doutes subsistent

Le journal du chemin de fer n°24 nous a présenté en page 17, un article consacré à la sortie par la firme Rivarossi, de la S3/6 bavaroise en version Etat belge (et pas SNCB comme mentionné). Contrairement à la firme Marklin qui voilà quelques années nous avait présenté ce modèle peint en brun chocolat et numéroté 5920 (pures fantaisies), les fabricants italiens ont pris la peine de se renseigner auprès des membres du Groupe de Travail de l'Histoire des Chemins de fer belges afin de nous présenter un modèle plus ou moins conforme aux 3 locomotives qui avaient été livrées à l'Etat belge par les K.BAY.STS.B (chemins de fer royaux bavarois) et suite aux clauses du traité de Versailles en 1919. Rien à redire en ce qui concerne la livrée bavaroise que ces 3 locomotives ont conservée durant leur prise en effectif (de 1919 au 31 mai 1924) et durant leurs années de service (de 1919 au 31 mai 1922). Quant à leur numérotation, elles ont bien gardé leur numéro d'origine (3620, 3646 et 3649) et n'ont jamais été renumérotées 5920, 5946 et 5949 (il est possible que si elles avaient encore été reprises à l'inventaire établi en date du 1er janvier 1925 qui vit la numérotation des locomotives "Armistice" suivant le système Etat belge, elles auraient reçu l'appellation type 59 et numérotées comme précité). Seul notre regretté M. M. Havelange, ces locomotives furent sûrement dépouillées de leurs inscriptions bavaroises et leur numéro d'origine et le nom de leur remise belge figura sur les flancs de la cabine, ce qui ne semble pas avoir été appliqué sur le modèle Rivarossi. Quant au caractère des chiffres composant ce numéro 3649, il n'est, selon nous, pas tout à fait conforme à celui en vigueur à l'Etat belge en 1919 (voir à ce sujet la volume II de vapeur à la SNCB de Max Delie qui en page 2 nous montre la locomotive Ex-KPEV S10<sup>2</sup> portant son numéro d'origine 1204 mais en caractère Etat Belge de l'époque).

M.H.

## Elles ne seront pas raccourcies

Un commentaire malencontreux sur l'exactitude des modélistes suisses, dans notre dernier numéro, a provoqué l'ire de l'ambassade de la Confédération. Ire accompagnée de sarcasmes, d'autant plus justifiés que la précipitation avait fait écrire à l'auteur une belle bourde.

Non, les voitures CFF 'coach' de ROCO ne seront pas raccourcies au 1/90ème : elles sortiront, au 1/87ème, au cours du premier trimestre de 1990. Vu ?

L'auteur sollicite un peu d'indulgence : pas facile de rédiger son article en une heure dans l'arrière-boutique de JOCADIS parce que les autres informateurs ne se sont pas manifestés et qu'il est temps de boucler le numéro.

A-M.D.



## Au sommaire de ce numéro

Couverture : locomotive 15.021 de Walcourt en gare de Charleroi-Sud (photo sncb - collection Ph. Dambly)	
La vie du club : programme des réunions	p. 1
le nouveau comité	2
Publications	2
Récréation ferroviaire	3
Actualité : la sous-station de Sart-Bernard	4
records hollandais / électrification Namur - Dinant / série 20 / nouvel indicateur...	5
Courrier des lecteurs	6
Annales ferroviaires du journal 'Le Soir'	7
Nos vapeurs, du 1/1/1946 à leur dernier panache... les Types 14, 15 et 16	9
légende des photos :	
p.11: locomotive 14.009 de la remise de Kortrijk, après sa mise hors service. Collection Ph. Dambly.	
p.14: locomotive 15.021 de la remise de Walcourt, prête au dé- part en gare de Charleroi-Sud. Collection Ph. Dambly.	
id: locomotive 16.026 de la remise de St Ghislain, entrant en gare de Mons en tête d'un train formé de voitures 'X'. Photo B. Dedoncker - collection M. Herbiet.	
p.16: Reverrons-nous un jour la 16.042 reprendre du service ? La voici entre Jurbise et Erbisoeul en tête d'un train de voitures M1 assurant la relation 8158 Ath - Mons. Photo B. Dedoncker - collection M. Herbiet.	
Documentation : la signalisation lumineuse actuelle de la sncb	p.17
Modélisme : Type 99 / S 3/6 Etat Belge / rectificatif	22

*Ce numéro de Ferro Flash Namur est entre vos mains grâce au concours de Michel Archambeau, Claude Carpet, André-Marie Ducarme, Michel Herbiet, Jacques Quoitin (et sa famille).  
Notre prochain numéro, le 37, paraîtra en juin.*

