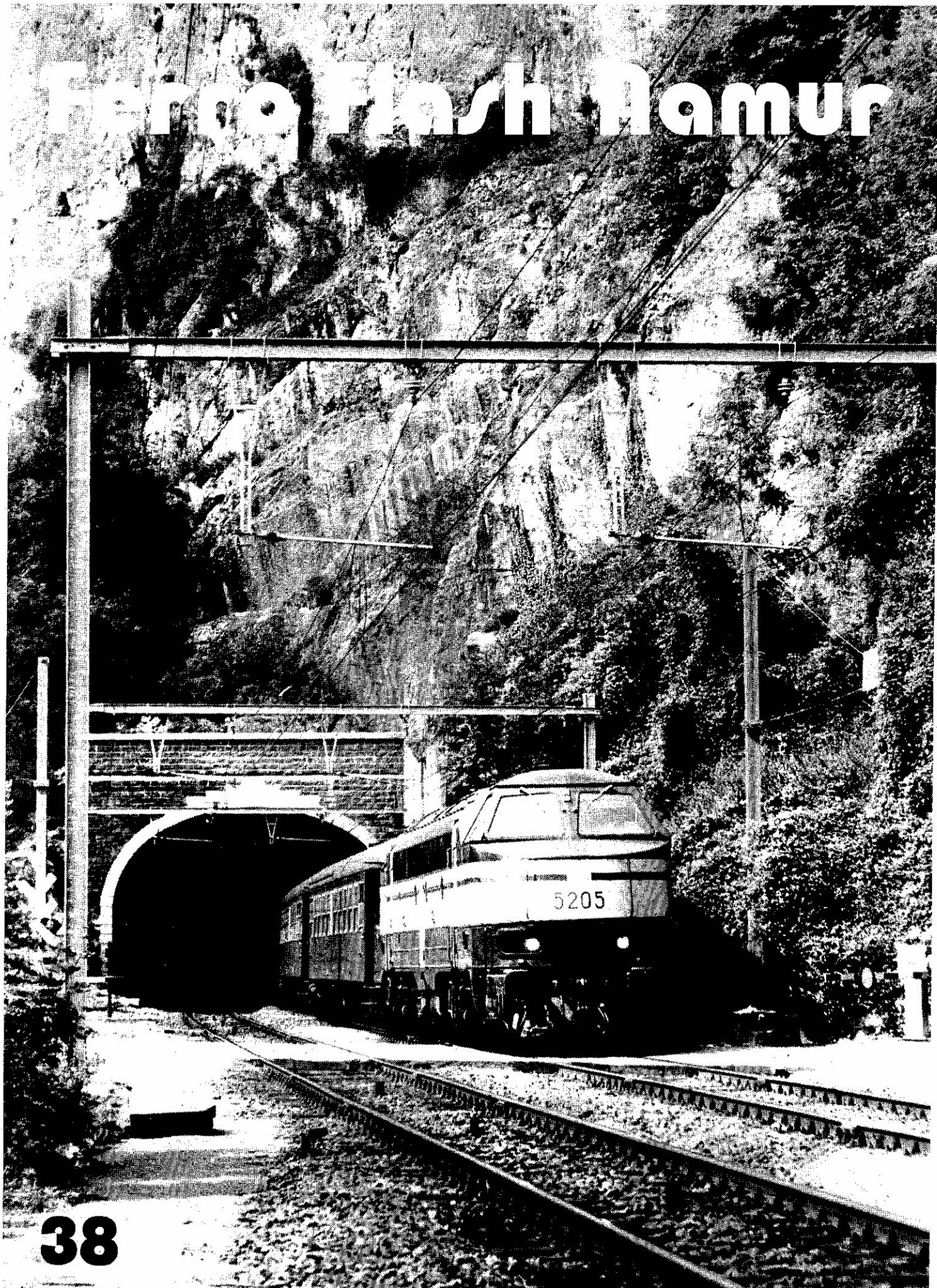


Ferroc Flash Namur



38

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.

Au sommaire de ce numéro 38 :

La vie du club _____	page 1
Récréation ferroviaire _____	3
Actualité _____	4
Agenda _____	8
Rérorail : courrier des lecteurs _____	9
Nos vapeur... les types 18, 19 et 20 _____	10
Document (extrait d'un règlement de 1926) _____	18
Annexe modélisme : nouvelle norme NEM 802	-
Documentation : la signalisation sncb (suite) _____	21

Photo de couverture : A-M.Ducarme, août 1989

Ferro Flash Namur n°38 est entre vos mains grâce au concours de Michel ARCHAMBEAU, Michel HERBIET et André-Marie DUCARME (rédaction et maquette), et de Jacques QUOITIN, Claude CARPET et Jean-Claude BOTSPÖEL (assemblage et expédition).

vie du club

Le RMM est en deuil

Nous avons appris au cours de cet été le décès, le 23 juillet, à 31 ans, de Philippe SOETENS, de Houdeng-Aimeries.

Beaucoup d'entre nous garderont longtemps le souvenir d'un modéliste de grand talent, mais aussi d'un agréable compagnon qui aimait pimenter nos réunions de remarques gentiment ironiques.

Ses contributions à Ferro Flash Namur, articles et photos, ne passaient pas non plus inaperçues.

Plus pénibles, les autres souvenirs qu'il nous laisse : ceux de la longue maladie et de la pénible infirmité qui ont fini par l'emporter.

Nous tenons à exprimer nos sincères condoléances à ses parents qui ont eu la douleur de le perdre si jeune après avoir dû l'accompagner dans cette longue épreuve.

Nos prochaines réunions

- | | |
|---|--|
| 8 septembre : réunion réseau(x) | Sur le réseau H0, travaux de décor, plus essais de circulation : amenez le matériel roulant pour l'expo... |
| 15 septembre : réunion réseau(x) | |
| 22 septembre : réunion mensuelle | |
| | projections : sur le réseau DB (dias de J-P. Fiers) |
| | modélisme : module USA avec va-et-vient automatique, présenté par J. Falque. |
| | circulations : essais du matériel pour l'exposition. |
| 29 septembre : réunion réseau(x) | Même programme que les 8 et 15/09. |
| 6 octobre : réunion réseau(x) | Derniers essais de circulation avant l'expo : amenez votre matériel roulant. |
| 13 octobre : nettoyage et mise en ordre des locaux : volontaires svp. | |
| du 16 au 20 octobre : mise en vitrine (permanence tous les soirs). | |
| 20 octobre : vernissage de l'exposition (19h) | |
| 21-22 octobre : exposition bisannuelle du Rail Miniature Mosan | |
| 27 octobre : réunion mensuelle | |
| | projections : sur le réseau CFL (dias de J-F. Huart) |
| | documentation : les cabines de signalisation mécaniques et leur imitation sur notre réseau. |

Pour que ça roule...

Il nous faut effacer la pénible impression laissée par notre réseau H0 il y a deux ans : des trains trop rares aux yeux de beaucoup de spectateurs qui s'attendaient à les voir grouiller comme des asticots et s'en retournèrent déçus...

Bien des maladies de jeunesse de notre réseau ont été soignées et guéries, mais il faut encore prendre quelques précautions :

1° du matériel roulant sans "problèmes":

- Tous les véhicules appelés à circuler sur le réseau lors de l'expo (2 rails seulement, pour ne pas se compliquer la vie ces jours-là) doivent être conformes aux normes NEM. Les essieux seront vérifiés d'abord, puis un essai de circulation permettra de détecter les derniers "vices" éventuels. Ces essais et vérifications se termineront le 6 octobre.
- Les rames devront être détectées par l'électronique du réseau, ce qui suppose que les derniers véhicules - si possible les autres aussi - soient munis d'essieux graphités (résistance = 10 à 100 k) ou d'un éclairage. Si vous ne savez comment procéder, amenez votre matériel avant le 6 octobre pour que le nécessaire puisse être fait.
- Les attelages en bout de rame seront interchangeables et deux têtes seront fournies : une Märklin et une Fleischmann (attelages courts).

2° une exploitation simple et rationnelle :

- Les rames seront formées pour la journée entière. Seules les locos seront changées régulièrement. Ceci pour éviter les manipulations souvent hasardeuses dans de telles conditions.
- Les trains circuleront selon des séquences préprogrammées. Plusieurs séquences sont prévues, en modifiant ainsi l'ordre de passage des convois ou leur itinéraire, afin d'éviter la monotonie.
- Les circulations denses (enfin, on l'espère) auront lieu à heures fixes (et affichées). A ces moments 5 à 6 opérateurs seront requis. Entre ces périodes, un opérateur unique pourra faire circuler un train à la fois. Les "périodes creuses" libéreront des membres pour d'autres tâches et seront mises à profit pour la maintenance et les dépannages éventuels.

3° des opérateurs compétents :

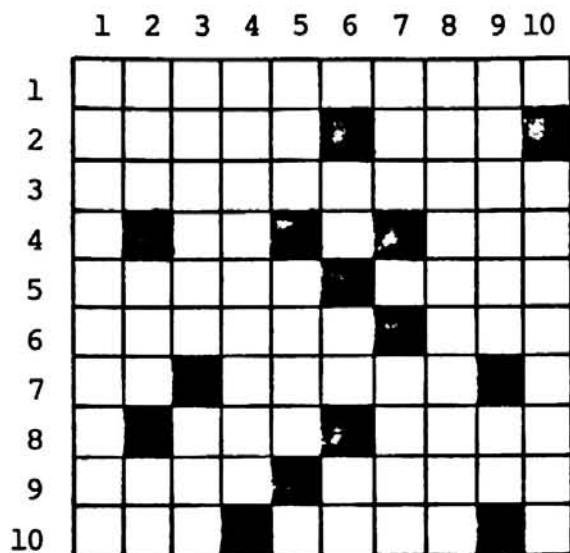
- Il ne suffit pas d'"avoir vu une fois ou deux comment ça marche". Un minimum d'entraînement et d'habitude est bien nécessaire. Il est donc temps de relire les articles de FFN sur le sujet puis de venir s'exercer le vendredi soir.
- Il faut au moins 5 opérateurs (si le poste 2 n'est pas en service) pour que plusieurs trains puissent circuler à la fois sur tout le réseau : un dispatcher, deux signaleurs, au moins deux "conducteurs" et c'est bien là un strict minimum. Or bien peu de membres se sont inscrits pour ce service jusqu'à présent. Il faut des volontaires, beaucoup de volontaires... (s'adresser à André-Marie Ducarme).

Autre chose : pour que la préparation de l'expo ne compromette pas les travaux d'achèvement du décor l'année suivante, il est temps de récolter des "Reines des prés" (*filipendula ulmaria*) et de les mettre à sécher : on en fera les arbres (quelques centaines) qui manquent encore.

récréation ferroviaire

Mots croisés

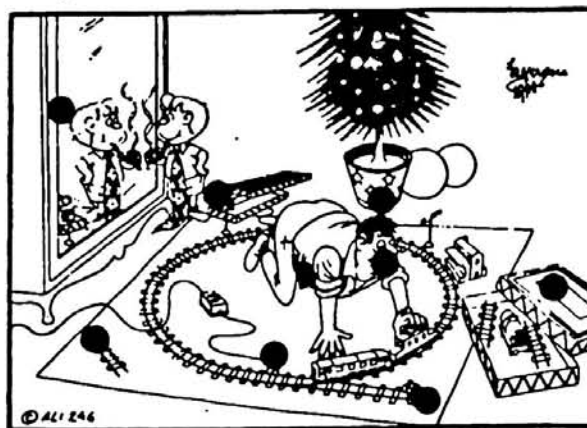
proposés par M. Archambeau



Solution

du problème précédent

Le jeu des huit erreurs.



HORIZONTALEMENT

* 1. Porte la caisse. * 2. Le donner met aux aguets. - Organisation internationale. * 3. Wagons spécialisés. * 4. Petite mais peut-être lumineuse. - Rail/route. * 5. Multitudes. - Coup de dé en pagaille. * 6. Peut se faire à main levée. - Terme de tennis. * 7. Plus fort que tous. - Mesura. * 8. Onomatopée. - Difforme, même dans l'ordre. * 9. Sans lui, pas de chemin de fer. - Type de voiture. * 10. S'étale entre col et mer. - Possède son touristique.

VERTICALEMENT

* 1. Le "1" horizontal peut l'être. * 2. Vue troublée. - Fin de participe. - Les extrêmes. * 3. Méthode de classement des locomotives. - Voleuse. * 4. Sert à élever. * 5. Roi. - Sur la ligne Lausanne - Simplon. * 6. Donne le ton. - Conjonction. - Pas inconnu. * 7. Ce qui va de cela n'est pas ardu. - Vedette. * 8. Hors concours. * 9. Bordée d'un repli. - Wagon tombereau. * 10. Les voies ferrées en sont parsemées.

Problème

Un IC et un omnibus partent tous deux à 8.00 h des gares extrêmes A et B d'une ligne à voie unique longue de 56 km. Ils roulent respectivement à des vitesses moyennes de 90 et 60 km/h. Ils se croiseront en la gare C, distante de B de 20 km. Quel train y arrivera-t-il le premier, et combien de temps devra-t-il attendre l'arrivée de l'autre train avant de pouvoir poursuivre sa route?

actualité

Catastrophes en série en URSS

La plus grande catastrophe ferroviaire connue en URSS et sans doute l'une des plus meurtrières qu'ait connu le monde a eu lieu dans la nuit du 3 au 4 juin sur le Transibérien, à quelque 1.200 km à l'est de Moscou, entre les villes d'Oufa et d'Acha où plus de 1.200 voyageurs ont été pris au piège d'un océan de flammes. C'est lors du croisement de deux trains qu'une forte explosion, due sans doute à une fuite de gaz liquéfié s'est produite dans une canalisation construite le long de la voie ferrée. Un incendie d'une extrême violence s'est ensuite étendu aux voitures qui n'avaient pas été détruites par l'explosion. Cette dernière a fait voler en éclat les vitres des maisons d'un village situé à 12 km, brûlant en outre des dizaines d'hectares de forêts. Le premier bilan de cette catastrophe faisait état de la mort de plus de 800 voyageurs et de nombreux blessés, brûlés au deuxième et troisième degré. Au cours des 2 dernières années, l'on dénombrerait déjà sur le réseau des chemins de fer soviétiques, quatre grands accidents résultant, à part une collision entre un train de voyageurs et un convoi de marchandises, de l'explosion soit de wagons chargés d'explosifs, soit de wagons-citernes transportant du propane. Un tel genre de catastrophes peut-elle se produire chez nous ? Il serait très intéressant que des spécialistes nous donnent leur avis comme l'ont fait ceux du GDF en France qui estiment impensable qu'une catastrophe similaire puisse se produire dans l'hexagone. En effet, les gazoducs n'y longent pas les voies ferrées, mais les croisent uniquement. Ensuite le gaz transporté est plus léger que l'air et se disperse dans l'atmosphère, à la différence du gaz soviétique en cause qui tombe vers le sol (une molécule de ce gaz comporte plusieurs atomes de carbone et d'hydrogène tandis que la molécule française comporte un seul atome de carbone et plusieurs atomes d'hydrogène). Nous n'avons plus qu'à espérer que notre gaz ressemble comme un frère au gaz français et que nos voies ferrées ne cotoient pas pendant un ou plusieurs kilomètres des compagnes aussi dangereuses que celles transportant du gaz.

Irons-nous encore sur la 'Vennbahn' ?

Dans FFN 33, nous écrivions en page 5 que la SNCB allait interdire tout trafic voyageurs sur cette ligne à haut degré touristique, et ce, pour des raisons de sécurité. Mais aujourd'hui l'on parle d'un sauvetage in extremis de cette ligne dénommée "ligne des marais" dont le premier tronçon fut inauguré le 30 juin 1885 et qui traverse des paysages réputés par leur beauté sauvage. C'est son manque de rentabilité qui a précipité son inéluctable agonie et dès les lendemains de la seconde guerre mondiale, le trafic n'a fait que s'y amenuiser. C'est ainsi que cette ligne portant le numéro 48 a vu voici une dizaine d'année la mise hors service de son tronçon Waimes-St-Vith. La section Trois-Ponts-Bullange a été reprise et remise en état par le Ministère de la Défense Nationale. Quant à la portion comprise entre Raeren et Sourbrodt, elle est désaffectée officiellement depuis le 30 juin par la SNCB, ce qui doit marquer l'arrêt de toute exploitation touristique. Mais la volonté de sauver ce tronçon (41 km dont 23 en territoire allemand) est grande tant du côté allemand que du côté SNCB. C'est ainsi que cette dernière pourrait, par exemple, octroyer un bail emphytéotique à une ASBL qui serait chargée de la gestion et de l'exploitation. Mais pour cela, il faudra cependant procéder à la rénovation des voies, qui en certains endroits, sont en très piteux état et les travaux sont évalués à au moins 40 millions. Osons espérer que les moyens financiers seront trouvés pour sauver cette ligne qui, durant la période hivernale, servirait à conduire les skieurs jusqu'à proximité des pistes, ce qui éviterait les embouteillages que connaissent les routes menant vers les hauts-plateaux lorsque la neige est au rendez-vous.

Des autorails touristiques dans la vallée du Bocq ?

Les projets de trains touristiques fusent de toute part en Wallonie. En effet, après la vallée de la Molignée (voir FFN 37 page 6), voilà que l'on projette la mise en circulation d'autorails à fins touristiques sur la ligne 128 reliant Yvoir à Ciney. Cette dernière été définitivement fermée au trafic voyageurs en 1963, mais est toujours entretenue car considérée comme ligne stratégique par le Ministère de la Défense. Certains travaux seraient à effectuer comme par exemple le remplacement de 1.500 traverses, et ce, avant que la SNCB ne donne son autorisation pour permettre la circulation d'engins destinés au transport de personnes. Les trains circuleraient les week-ends d'avril à juin et en septembre et tous les jours en juillet et août. Le trajet durerait une demi-heure et des arrêts seraient prévus pour permettre aux voyageurs de photographier les principaux sites touristiques de la ligne de la vallée du Bocq. Le trajet ferroviaire pourrait également être combiné avec un voyage en bateau entre Yvoir et Heer-Agimont. L'inauguration de ce nouveau chemin de fer touristique aurait lieu le dernier week-end de mai de l'année prochaine et coïnciderait donc avec l'électrification tant attendue de la ligne Namur-Yvoir-Dinant.

Athus - Meuse : craintes et inquiétudes

Comme nous l'avions écrit dans notre numéro 35 (pages 4 et 5), le plan de restructuration de la SNCB prévoit la modernisation de l'axe Athus-Meuse pour l'acheminement du trafic marchandises nord-sud et par ce fait même une amélioration du trafic voyageurs de la ligne Bruxelles-Luxembourg, cette dernière étant alors délestée de la plus grande partie de son trafic marchandises qui se révèle lourd et lent eu égard à sa configuration sinueuse et accidentée. Il semblerait cependant que différents milieux contesteraient le plan de la SNCB et préféreraient plutôt un axe ferroviaire Liège-Luxembourg via Gouvy. En effet, les CFL qui viennent d'électrifier le tronçon Luxembourg-frontière belge de l'axe précité, aimeraient qu'il soit utilisé au maximum pour le transport de minerais à destination de l'industrie métallurgique luxembourgeoise. La réaction des CFL a naturellement trouvé de larges échos dans les milieux campinois et liégeois, ces derniers revendiquant le trafic par Liège et Gouvy pour justifier la modernisation et l'électrification de la ligne Rivage-frontière grand-ducale. Devant ces diverses réactions et à l'invitation du ministre de tutelle, la SNCB a accepté une concertation avec les CFL, les deux parties devant faire rapport à leur gouvernement respectif. Le premier plan de la SNCB favorable aux provinces de Namur et du Luxembourg sera-t-il rendu caduc par un compromis entre les deux gouvernements concernés ? Il avait été cependant prouvé que ce plan répondait le mieux aux exigences techniques et financières tout en présentant des avantages économiques. De plus, il valorisait l'électrification de la ligne Namur-Dinant et devait améliorer les conditions du trafic voyageurs sur la ligne 162. Il mettait également à la disposition du Sud-Luxembourg, un axe ferroviaire important, condition indispensable à la concrétisation des projets du terminal à conteneurs à Athus. Osons espérer que les élus de nos deux provinces défendront avec vigueur le plan initial de la SNCB. Il y va du maintien en activité de l'AC Salzinnes et de Ronet (gare de triage et atelier) et de la préservation de nombreux emplois dans notre région.

Plus de 'tableaux-horaires' dans les gares

Si l'entrée en vigueur des nouveaux horaires, le 28 mai dernier, nous a permis de retrouver dans l'indicateur nos lignes affublées de leur numéro réellement en usage à la SNCB, nous devons par contre déplorer à cette même date la disparition dans les gares des tableaux qui reprenaient les horaires de toutes les lignes. Plus qu'une chose à faire pour les voyageurs désirant établir un voyage à travers le pays, soit s'acheter un indicateur, soit se diriger vers le bureau des informations à condition qu'il existe ou que ce ne soit pas en dehors des heures d'ouverture. Le motif invoqué pour la suppression de ces tableaux horaires serait leur consultation de plus en plus restreinte par les voyageurs.

24 millions pour les gares namuroises

C'est le vendredi 9 juin en début d'après-midi que M. J.L. Dehaene, Vice-Premier Ministre et responsable du Ministère des Communications, a, après avoir utilisé le train au départ de Bruxelles, visité les travaux d'extension des parkings situés derrière la gare de Namur et ensuite inauguré la nouvelle gare de Jambes-Nord, ainsi que ses nouvelles installations. Le Ministre et les responsables de la SNCB sont entièrement d'accord sur le fait qu'il faut privilégier le couple train-voiture et donc mettre à la disposition de la clientèle des parkings suffisamment vastes dans la proximité des gares. C'est ainsi qu'à Namur, un parking avait déjà été créé l'an passé, derrière les bâtiments du centre routier (boulevard du Nord). Mais ce parking est jugé insuffisant et avant la fin de cette année, il sera élargi pour accueillir 248 nouveaux emplacements pour voitures et 20 emplacements couverts pour motos et vélos. A ce moment le parking SNCB sera d'une capacité totale de 600 places payantes qui seront réservées aux usagers du chemin de fer. Par contre, à Jambes-Nord, le parking installé à côté de la nouvelle gare est d'une capacité de 72 places laissées gratuitement à la disposition de la clientèle.

Quant à la gratuité du trajet Jambes-Nord-Namur, à condition d'être muni d'un titre de transport jusqu'à Namur et qui est valable jusqu'au 30 juin, notre Ministre pense que cette mesure devrait être prorogée car, pour lui, les transports publics doivent reconquérir une partie de la clientèle qu'ils ont perdue depuis quelques années.

A la fin de sa visite, M. J.L. Dehaene a suggéré aux dirigeants de la SNCB d'élever le niveau attractif des gares à un degré de qualité plus que satisfaisant et de demander la coopération des administrations communales pour que la gare ne soit pas seulement un lieu d'attente, mais que l'on y trouve également toute l'information sur les transports publics et sur toutes les caractéristiques et curiosités de la localité desservie.

P.S. Suite à la visite ministérielle, la SNCB a prorogé la gratuité précitée jusqu'au 31 juillet 1989.

La 2109 a terminé sa mue

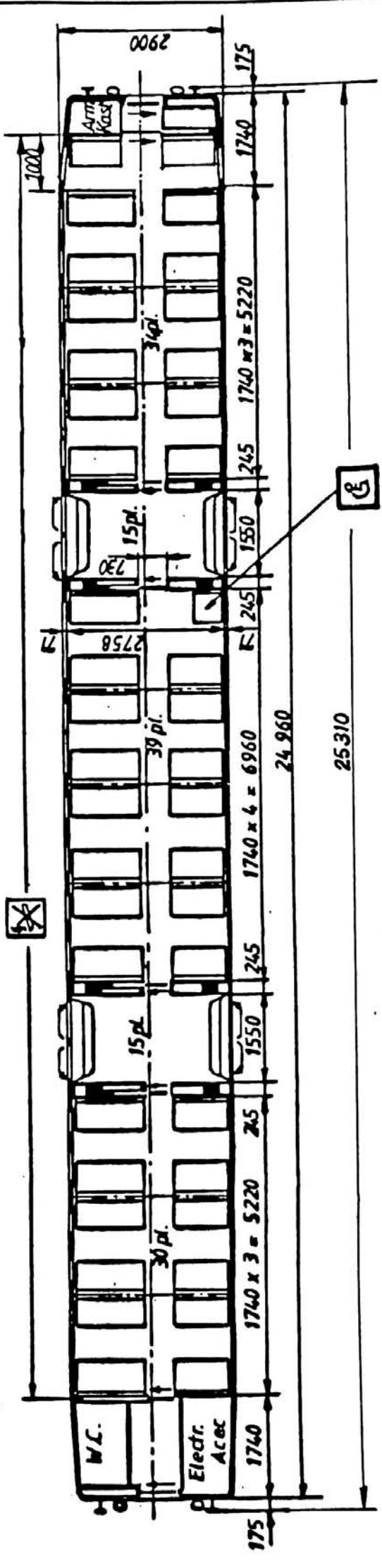
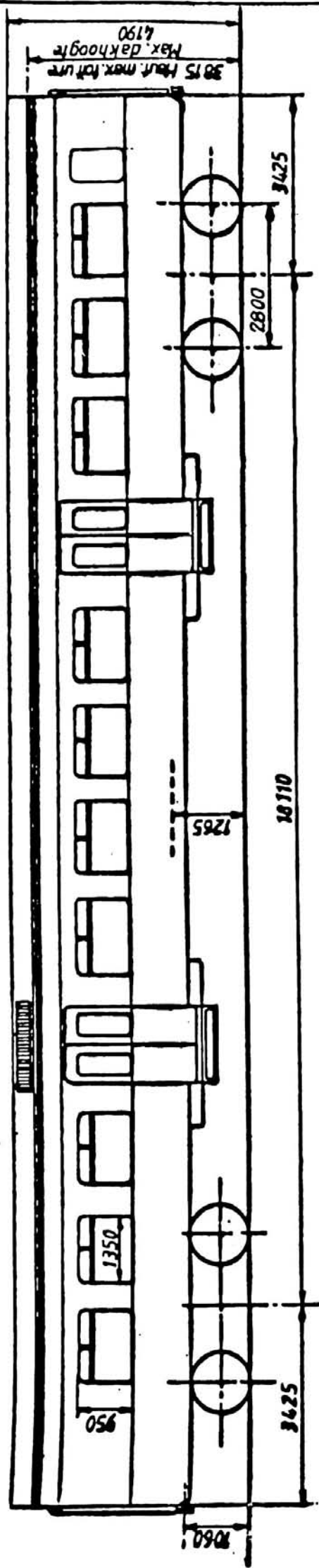
A l'occasion de son passage en entretien, notre HLE 2109 qui avait été peinte en vert "Véronèse" pour assurer la traction du train "Technorame" a travers la Wallonie du 12 novembre 1988 au 19 mai 1989, vient de retrouver sa ligne d'origine bleue à bandes jaunes. Dès le 20 mai, elle avait rejoint ses soeurs et durant tout l'été, on a pu la rencontrer toujours affublée de sa décoration très spéciale, aussi bien en tête de trains de marchandises qu'en traction ou pousse de rames réversibles.

Les '20': on continue

Au tour de la 2004 à être transformée et d'apparaître dans sa nouvelle livrée bleue à lignes jaunes. Le planning des travaux de transformation des locomotives de la série 20 semble avoir atteint sa vitesse de croisière et seule l'apparition de la 2024 (l'unique locomotive encore en service à être sortie de construction en livrée jaune/bleu) en livrée bleue à lignes jaunes suscitera encore quelques commentaires parmi les défenseurs et les opposants de cette livrée "clownesque".

On joint les deux bouts

La SNCB ayant reçu les fonds nécessaires pour l'achat de voitures intermédiaires destinées à équiper la moitié de son effectif d'automotrices doubles "BREAK" (301-440), a donc passé commande pour 70 unités auprès de la BN. Nous vous présentons le plan de ce nouveau type de véhicule qui sera réservé aux voyageurs de seconde classe et aux non-fumeurs.



1^{re} classe 0
1^{re} klas

2^e classe Non fumeurs 102+1
2^{de} klas Niet rokers

Série-Reeks	Ancien n° - Oud n°	Nouveau n° - Nieuw n°	Type	Places - Plaatsen	Tare - Tarras	Tonnage - Total gew	Quant - Aant	Courbe - Bocht	Vitesse - Snelh.	Ech. - Sch.
AM 80			B	102 + 1				125 / 75 m	140 km/h	1/100
Mod.	14.02.88	19.02.88								
6 ^{me}		23.9.88								
							M 20.423			
							(B)			
										422-0-001M

Train centenaire en Suisse

Plusieurs manifestations sont organisées en Suisse depuis le mois d'avril pour célébrer les cent ans du train à crémaillère du Mont Pilate dont la déclivité de la voie est réputée la plus forte au monde. La construction de cette ligne fut, à la fin du siècle dernier, une oeuvre de pionniers car longue de 4.618 m, elle compte 18 ponts et 7 tunnels d'une longueur totale de 368 m. La différence d'altitude entre la station de départ située à Alpnachstar et celle d'arrivée (Pilatus-Kulm) est de 1.623 m.

Décès

Nous venons d'apprendre le décès de Monsieur K.J. Harder, agent de la Deutsche Reichsbahn durant l'occupation allemande de juin 1940 à septembre 1944.

Nous lui sommes redevables de nombreuses photos sur nos chemins de fer prises durant cette sombre période et dont la plupart sont reproduites dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly et "Vapeur à la SNCB" de Max Delie.

agenda

Festival de Mariembourg 1989

C'est le week-end des 23 et 24 septembre qu'aura lieu à Mariembourg, le traditionnel festival de la vapeur organisé par le chemin de fer touristique des 3 vallées. Comme chaque année sont prévues de nombreuses circulations "vapeur" vers Treignes et Chimay et des expositions de matériel de la SNCB et de trains miniatures. De même, de nombreux stands vous offriront des revues ferroviaires et des souvenirs.

Pas moins de 5 convois spéciaux sont attendus en gare de Mariembourg :

- Autorail "Franche-Comté".
Dijon-Mariembourg via Anor et Chimay
samedi 23 : arrivée 13.30 h / dimanche 24 : départ 14.30 h.
- Train vapeur "Ajecta" remorqué par la 140 C 231
Paris (Nord) - Mariembourg via Anor et Chimay
samedi 23 : arrivée 17.00 h / départ 19.30 h. vers Charleroi (Sud)
dimanche 24 : arrivée 9.15 h. de Charleroi (Sud) / départ 15.30 h.
- Autorail
Maubeuge - Mariembourg via Anor et Chimay
dimanche 24 : arrivée 10.00 h / départ 18.10 h.
- Train "GAR"
Luxembourg-Mariembourg via Nanur et Charleroi (Sud)
dimanche 24 : arrivée 11.00 h. / départ 18.10 h.
- Train Vapeur
Charleroi (Sud) - Mariembourg
Dimanche 24 : arrivée 12.00 h. / départ 17.30 h.

6 - 13 septembre : portes ouvertes au dépôt de Leuven

Comme chaque année, il nous sera permis d'y admirer le matériel conservé pour le musée du chemin de fer.

ouverture : les jours ouvrables : de 9 à 16 h.
les week-end : de 10 à 18 h.

rétro rail

courrier des lecteurs

► Complémentairement à ses commentaires parus dans FFN 37, page 14 et qui se rapportaient aux trois locomotives S 3/6 bavaroises de l'Etat belge, M. R. Huysman nous écrit ce qui suit :

- au 1er juin 1922, les trois locomotives sont au district de Gent, sans utilisation prévue. La remise propriétaire était très vraisemblablement Oostende.
- Alors qu'il était âgé de 14 ans, un de mes amis a emprunté en 1922, un train de la relation Bruxelles-Oostende remorqué par une S 3/6.
- Courant 1923, les trois locomotives ont à nouveau été mutées au district de Bruxelles (très probablement Bruxelles Nord), sans utilisation prévue.
- Les trois locomotives sortent des inventaires au cours de l'hiver 1923-1924.
- Au service du 1er mai 1920, les S 3/6 opéraient en série A bis de Bruxelles Nord, série de six locomotives en simple équipe, composée de types 10, S 10/1 prussiennes et S 3/6 bavaroises. La série assurait des trains de prestige sur les seules lignes Bruxelles-Oostende et Bruxelles-Herbenthal. Dans le courant du mois de juin, les 33 locomotives type 10 constituant l'effectif présent en Belgique ont été mutées de Bruxelles-Nord à Arlon, et les séries A (12 locomotives type 10 en simple équipe, n'allant qu'à Arlon et accessoirement à Liège) et A Bis ont sans nul doute été remaniées. Il est probable que les S 3/6 reçurent alors un service sur Arlon, ce que semblent confirmer les observations de notre regretté M. M. Havelange qui, déjà à l'âge de 12 ans, avait noté qu'il les voyait parfois à Namur.

► Dans notre article consacré aux trains "Bloc" (FFN 37 page 12), nous vous avons présenté une photo de la locomotive type 7 n° 757 stationnant à Marche-les-Dames en tête d'un train-radio composé de matériel utilisé auparavant pour le service des trains "Bloc" de la relation Bruxelles-Antwerpen. Un lecteur nous ayant demandé quelle était sa remise d'affectation à l'époque mentionnée, nous nous sommes adressés à M. R. Huysman qui nous a répondu ce qui suit : "cette locomotive construite par les Ateliers de Construction de la Meuse à Sclessin a été prise en écritures en janvier 1922 et dans la décennie qui a précédé la seconde guerre mondiale elle a été affectée à la remise de Bruxelles-Nord (puis Schaerbeek), ensuite à la remise de Ronet, à partir de 1935".

► Dans notre nouvelle rubrique "Souvenirs" (FFN 37 page 13) un de nos membres nous a raconté le bombardement d'Ottignies du 20 avril 1944. Un de nos lecteurs également féru d'aviation militaire tient à nous signaler que les avions alliés qui participèrent à ce bombardement ne devaient pas être des forteresses volantes des forces aériennes américaines stationnées en Grande-Bretagne, mais bien des bombardiers du type "Lancaster" de la Royal Air Force. Il est notoire que cette dernière prenait à son compte les bombardements nocturnes tandis que les américains opéraient de jour.

nos «Vapeur»

du 1/1/1946 à leur dernier panache

Les types 18, 19 et 20

L'augmentation continuelle du tonnage des trains de voyageurs, leur vitesse de plus en plus élevée et l'introduction dans leur composition de voitures lourdes à bogies amenèrent, en cette fin du 19^e siècle, l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat à envisager la création de types de locomotives entièrement nouveaux.

Pour le service des trains directs et express, un modèle classique et purement anglais fut 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" à roues de 1,980 m furent commandées chez Neilson, Reid and Co à Glasgow et livrées à l'Etat belge à la fin de 1898. Elles furent mises en activité au début de 1899 telles qu'elles avaient été livrées c'est-à-dire en couleur bleue employée par le Caledonian Railway pour ses locomotives. Après une courte période d'essais durant laquelle elles démontrèrent leurs excellentes qualités, une première commande de 40 locomotives fut passée en 1899 à l'industrie belge et elles furent mises en service de 1899 à 1900. Une deuxième commande comportant 50 locomotives fut livrée en 1901. Ces locomotives qui furent appelées type 17 développaient une puissance de 825 ch et pesaient 52,500 t en ordre de marche, sans tender. Ce dernier à bogies avait une capacité de 18 m³ d'eau et de 5,450 t de charbon et fut dénommé type 14.

Mais ce type de locomotives se révéla bientôt insuffisant car les conditions d'exploitation du réseau belge différaient de celles des lignes anglaises. En effet, les voitures de l'Etat belge étaient plus lourdes que le matériel anglais similaire et, d'autre part, le combustible employé chez nous pour ce genre de machines consistait en briquettes au lieu de criblé comme en Grande-Bretagne. Aussi fallut-il songer à des locomotives plus puissantes qui reléguèrent les type 17 à des services moins exigeants (à la renumérotation du 1^{er} octobre 1931, il en restait 11 exemplaires et c'est en janvier 1932 que les dernières locomotives encore en service furent mises hors écritures). L'Etat fit donc construire à partir de 1902 et jusqu'en 1905, 140 locomotives de même conception que ce type 17, mais plus puissantes. Leur empattement était supérieur, ce qui autorisait un foyer moins profond permettant l'utilisation de combustible autre que les briquettes. La surface de grille avait été augmentée et 6 machines possédaient la surchauffe. Quant aux locomotives de la remise de Bruxelles-Nord, elles furent équipées du dispositif Pieper-Lhoest, générateur électrique qui permettait l'éclairage des voitures des "trains-bloc" entre Bruxelles et Antwerpen. Mais l'Etat voulait encore améliorer ce type de locomotives et c'est ainsi qu'en 1908, il en fit construire 15 exemplaires qui conservaient les mêmes dispositions, mais avec une légère augmentation des dimensions de la chaudière et du poids adhérent. Ils étaient également dotés de la surchauffe et avaient reçu le bogie du système "Flamme" à grand empattement et à roues de plus faible diamètre. La première série de ces 155 locomotives étaient, tout comme le type 17, accouplées à des tenders du type 14, tandis que celles des dernières séries furent accouplées à des tenders dénommés type 17, à 3 essieux et d'une capacité en eau de 20 m³ et en charbon de 6 t.

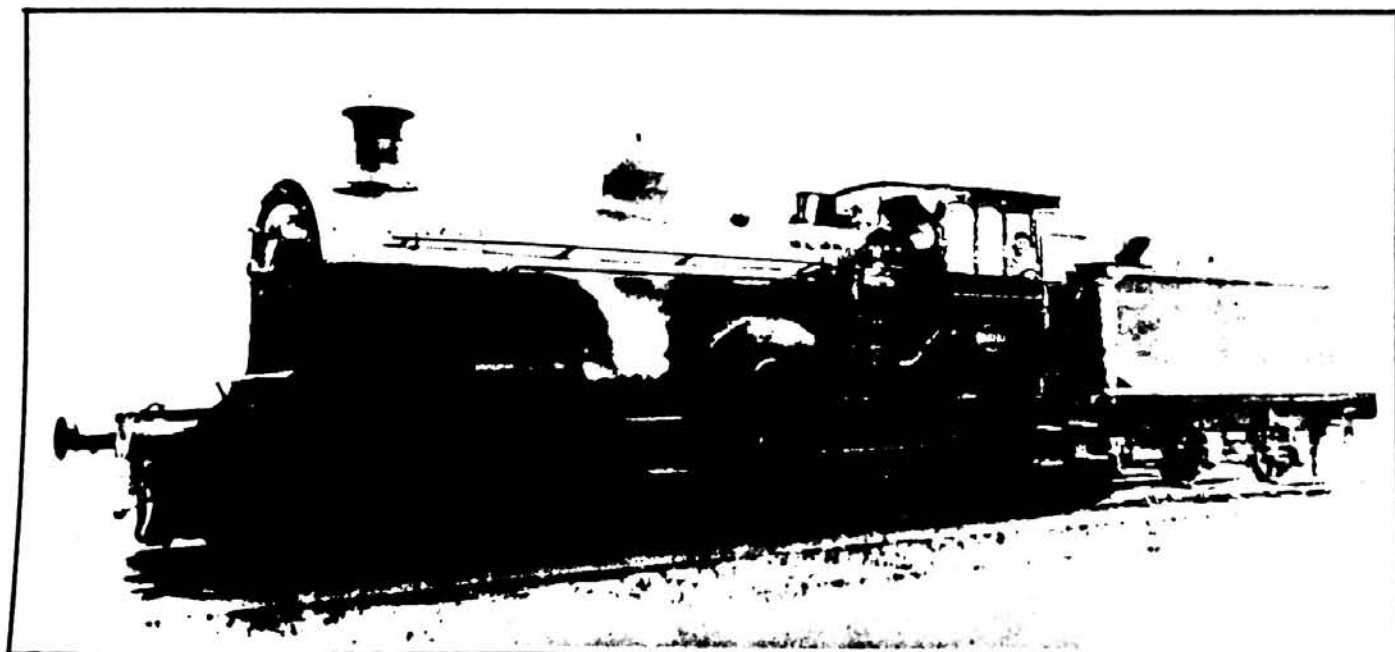
Toutes ces locomotives reçurent l'appellation type 18 et furent dénommées type 18 (celles non munies de la surchauffe), type 18 S (celles munies de la surchauffe) et type 18 bis (celles ayant reçu le bogie du système "Flamme" et munies de la surchauffe). C'est à partir

du 1er janvier 1925 qu'elles furent appelées respectivement type 18, type 19 et type 20. Si les trois versions de ce type de locomotives présentaient de nombreuses caractéristiques communes (par exemple des roues motrices de 1,980 m permettant une vitesse maximum de 120 km/h), elles se différenciaient cependant par des caractéristiques propres à chaque version. Parmi ces dernières, on notait :

Caractéristiques		18/18	18 S/19	18 bis/20
Poids en ordre de marche	(t)	53,350	55,560	58,900
Poids à vide	(t)	48,800	51,000	54,000
Longueur totale hors tampons	(m)	9,910	9,910	10,664
Empattement	(m)	7,187	7,187	7,645
Hauteur à la cheminée	(m)	4,028	4,028	4,148
Diamètre des cylindres	(mm)	482,5	500	500
Puissance (non UIC)	(ch)	880	950	1.100
Diamètre des roues porteuses avant	(m)	1,067	1,067	0,900

La construction de ces 155 locomotives fut confiée à 11 firmes dont le nom et le nombre d'exemplaires construits figurent dans le tableau suivant :

Constructeurs	Nombre d'exemplaires construits			
	Type 18/18	Type 18 S/19	Type 18 bis/20	Total
Cockerill	31	-	-	31
Carels	17	5	-	22
Tubize	16	-	6	22
Haine-St-Pierre	20	1	-	21
Hanrez	20	-	-	20
St-Léonard	10	-	-	10
Couillet	8	-	-	8
Thiriau	8	-	-	8
Franco-Belge	-	-	6	6
Gilain	2	-	3	5
Biesme	2	-	-	2
	134	6	15	155



Type 18

A la renumérotation du 1er octobre 1931, l'effectif s'élevait à 79 locomotives qui reçurent les numéros 1800 à 1878. Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1er janvier 1946, elle fut appliquée sur 17 locomotives dont les numéros figurent dans le tableau repris ci-après.

Numérotation			Constructeur		Année de		Dernière remise propriétaire
01.01.46	01.10.31	à la livraison	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
18.006	1806	2706	Cockerill	2400	../1903	04/1949	FSN (*)
18.008	1808	2688	Hanrez	593	../1902	05/1948	FSN (*)
18.018	1818	2718	St-Léonard	1323	../1903	07/1948	FSN (*)
18.027	1827	3247	Couillet	1411	../1905	07/1948	FSN (*)
18.031	1831	2691	Hanrez	596	../1902	06/1948	LML (*)
18.036	1836	3285	Carels	431	../1905	06/1948	LML (*)
18.041	1841	2741	Tubize	1358	../1903	06/1948	FSN
18.043	1843	2743	Tubize	1360	../1903	06/1948	FSN (*)
18.046	1846	2746	Tubize	1363	../1903	06/1948	FSN
18.047	1847	2747	Cockerill	2440	../1904	04/1949	LML (*)
18.051	1851	3251	St-Léonard	1405	../1905	07/1948	FSN (*)
18.057	1857	3257	HaineStPierre	813	../1904	06/1948	FSN
18.058	1858	3248	Couillet	1412	../1905	06/1948	FSN
18.059	1859	3249	Couillet	1413	../1905	06/1948	FSN (*)
18.066	1866	2696	HaineStPierre	738	../1902	06/1948	FSN (*)
18.072	1872	2672	Cockerill	2357	../1902	06/1948	FSN
18.078	1878	3278	Gilain	5	../1905	06/1948	LML (*)

- (*) 18.006 : a été garée à Schaerbeek avant dépeçage (sous n° 1806)
 18.008 : a servi comme générateur à la remise de Hasselt vers 1950
 18.018 : a été garée à Leuven avant dépeçage
 18.027 : a été garée à Leuven avant dépeçage
 18.031 : a servi comme générateur à la gare de Leuven de 1946 à 1948 (sous n° 1831)
 18.036 : a servi comme générateur à la gare de Tournai en 1948
 18.043 : a servi comme générateur à la gare de Leuven de 1946 à mi-novembre 1948 (sous n° 1843)
 18.047 : a été garée à Winterslag avant dépeçage
 18.051 : conservée pour figurer au futur musée belge des chemins de fer (voir commentaires de M. R. Huysman à la fin du présent article)
 18.059 : a servi comme générateur à la gare de Leuven à partir de mi-novembre 1948 en remplacement de la 1843 utilisée antérieurement aux mêmes fins (elle était jumelée, abri contre abri, à la 1831)
 18.066 : a servi comme générateur à la gare de Mons de 1947 à 1949
 18.078 : a servi comme générateur à la remise d'Hasselt de 1949 à 1951.

Remarques

- Les locomotives 18.006, 18.031, 18.036, 18.043, 18.051, 18.059 et 18.066 ont cessé leur activité accouplées respectivement aux tenders type 17 numéros 20.122, 20.223, 20.042, 20.236, 20.146, 20.012 et 20.094.
- Les dernières locomotives en service ont cessé leur activité à la remise de Mol au cours de l'été 1946 (trois services-locomotive au roulement du 6 mai 1946). Quant à la remise de St-Niklaas, elle n'en a plus utilisé après l'hiver 1945-1946 (il n'y avait déjà plus que deux services-locomotive au roulement du 7 octobre 1945).

Type 19

A la renumérotation du 1er octobre 1931, l'effectif s'élevait à 3 locomotives qui reçurent les numéros 1900 à 1902. Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1er janvier 1946, elle fut appliquée sur ces trois locomotives suivant le tableau repris ci-après.

Numérotation			Constructeur		Année de		Dernière remise propriétaire
01.01.46	01.10.31	à la livraison	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
19.001	1901	3290	Carels	436	../1905	03/1949	FSN
19.002	1902	3291	Carels	437	../1905	07/1948	FSN (*)
19.003	1900	3288	Carels	434	../1905	05/1948	FSN (*)

- (*) 19.002 : a été garée à Leuven avant dépeçage
 19.003 : a servi comme générateur à la remise de Merelbeke de 1947 à 1949

Remarque

Ces trois locomotives ont cessé leur activité en 1946 accouplées respectivement aux tenders type 17 numéros 20.173, 20.211 et 20.210.

Type 20

A la renumérotation du 1er octobre 1931, l'effectif s'élevait à 11 locomotives qui reçurent les numéros 2000 à 2010. Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1er janvier 1946, elle fut appliquée sur 10 locomotives dont les numéros figurent dans le tableau repris ci-après.

Numérotation			Constructeur		Année de		Dernière remise propriétaire
01.01.46	01.10.31	à la livraison	nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
20.001	2001	3905	Tubize	1547	../1908	06/1948	FMS
20.002	2002	3906	Tubize	1548	../1908	06/1948	FMS
20.003	2003	3907	Gilain	29	../1908	06/1948	FMS
20.004	2004	3908	Gilain	30	../1908	06/1948	FMS
20.005	2005	3909	Gilain	31	../1908	06/1948	FMS
20.006	2006	3910	Franco-Belge	1701	../1908	06/1948	FMS
20.007	2007	3911	Franco-Belge	1702	../1908	06/1948	FMS
20.008	2000	3902	Tubize	1544	../1908	07/1948	FMS (*)
20.009	2009	3914	Franco-Belge	1705	../1908	06/1948	FMS
20.010	2010	3915	Franco-Belge	1706	../1908	06/1948	FMS

- (*) 20.008 : a été garée à Leuven avant dépeçage

Remarques

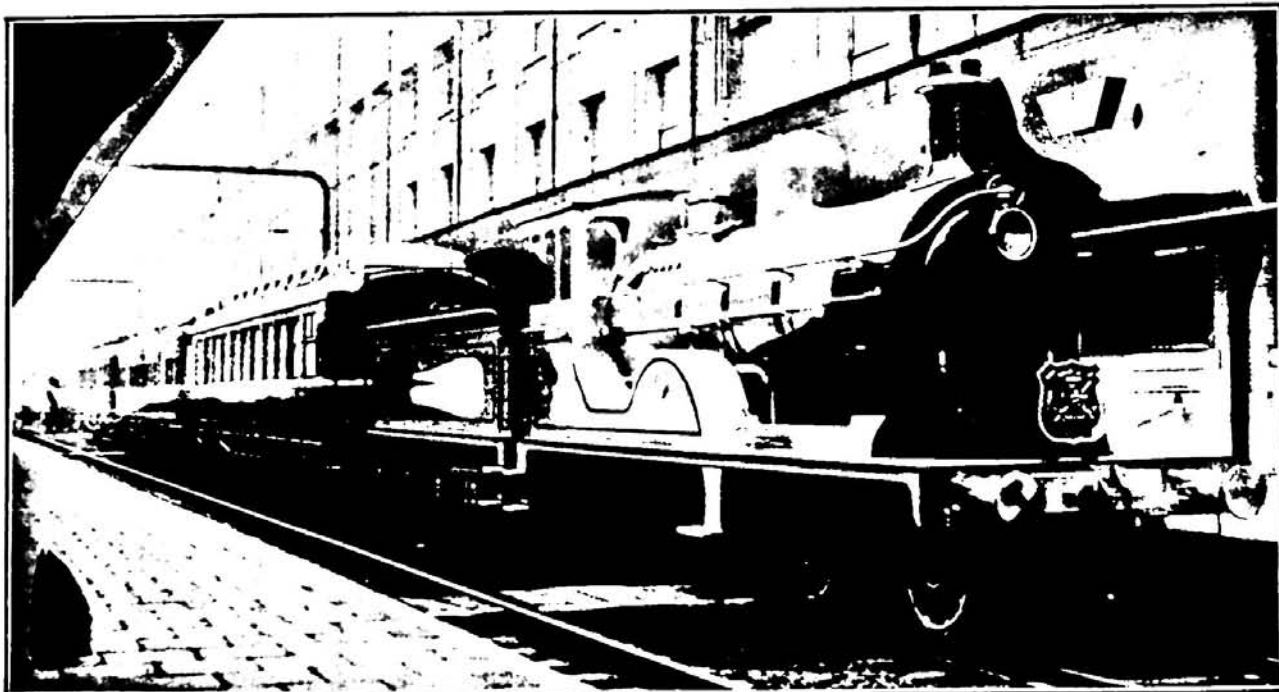
- Les locomotives 20.002, 20.003, 20.004, 20.005, 20.009 et 20.010 ont cessé leur activité accouplées respectivement aux tenders type 17 numéros 20.063, 20.220, 20.207, 20.230, 20.215 et 20.221.
- Les locomotives 20.002, 20.005 et 20.010 furent les dernières en activité à la remise de Mons en 1947 (la 20.010, la toute dernière).

A propos de la 18.051, locomotive - musée, M. R. Huysman nous écrit :

A l'exception de la locomotive "Pays de Waes" (improprement dénommée "Land van Waas") figurant au mini-musée de la gare de Bruxelles-Nord, la locomotive type 18 conservée pour le musée a été en avril 1959, la première locomotive à vapeur à faire l'objet d'une mesure de préservation.

Restaurée par l'atelier central de Salzinnes en août 1966, elle fut sans conteste le clou de l'exposition "Chemins de fer d'hier et d'aujourd'hui" qui se tint à la gare de Bruxelles-Nord en septembre et octobre 1966, année marquant la fin de la fructueuse carrière de la traction à vapeur dans notre pays.

Livrée à l'Etat belge en 1905 par la société Saint-Léonard à Liège (elle aurait coûté à l'époque 77.914 francs-or), elle a été restaurée dans une livrée "folklorique" c'est-à-dire en couleur bleue utilisée jadis par le Caledonian Railway, et ce, pour évoquer son ascendance technique (couleur à conformité discutable et qui a déteint depuis son application). Ses plaques de constructeur sont des plaques de récupération identiques aux plaques d'origine manquantes, et correctement adaptées. Quant au numéro 18.051 qu'elle arbore malencontreusement, elle ne l'a jamais porté tant qu'elle était en activité. En effet, affectée à la remise de St-Niklaas depuis octobre 1942, on la retrouve à Ans d'avril 1945 à septembre 1955 comme générateur d'eau chaude (pour le lavage de chaudières) sous le numéro A 621/47. Durant son service comme générateur jusqu'au 30 septembre 1955, elle était accouplée au tender type 17 n° 20.146 venu avec elle de St-Niklaas. Elle est actuellement accouplée à un tender du type 14 sans marque alors qu'il s'agit du 18.020, construit en 1902 par la Compagnie Centrale de Construction à Haine St Pierre. Si la locomotive 18.051 a été sauvée du chalumeau grâce à son réemploi comme générateur, le tender 18.020 quant à lui a été sauvé in extremis grâce à mon intervention et accouplé à la locomotive après sa mise en garage pour préservation. C'est à Zeebrugge qu'il fut repéré où il avait servi de bûche à eau pour l'alimentation des machines de manoeuvres de 1950 à 1958 sous le numéro 82.966.



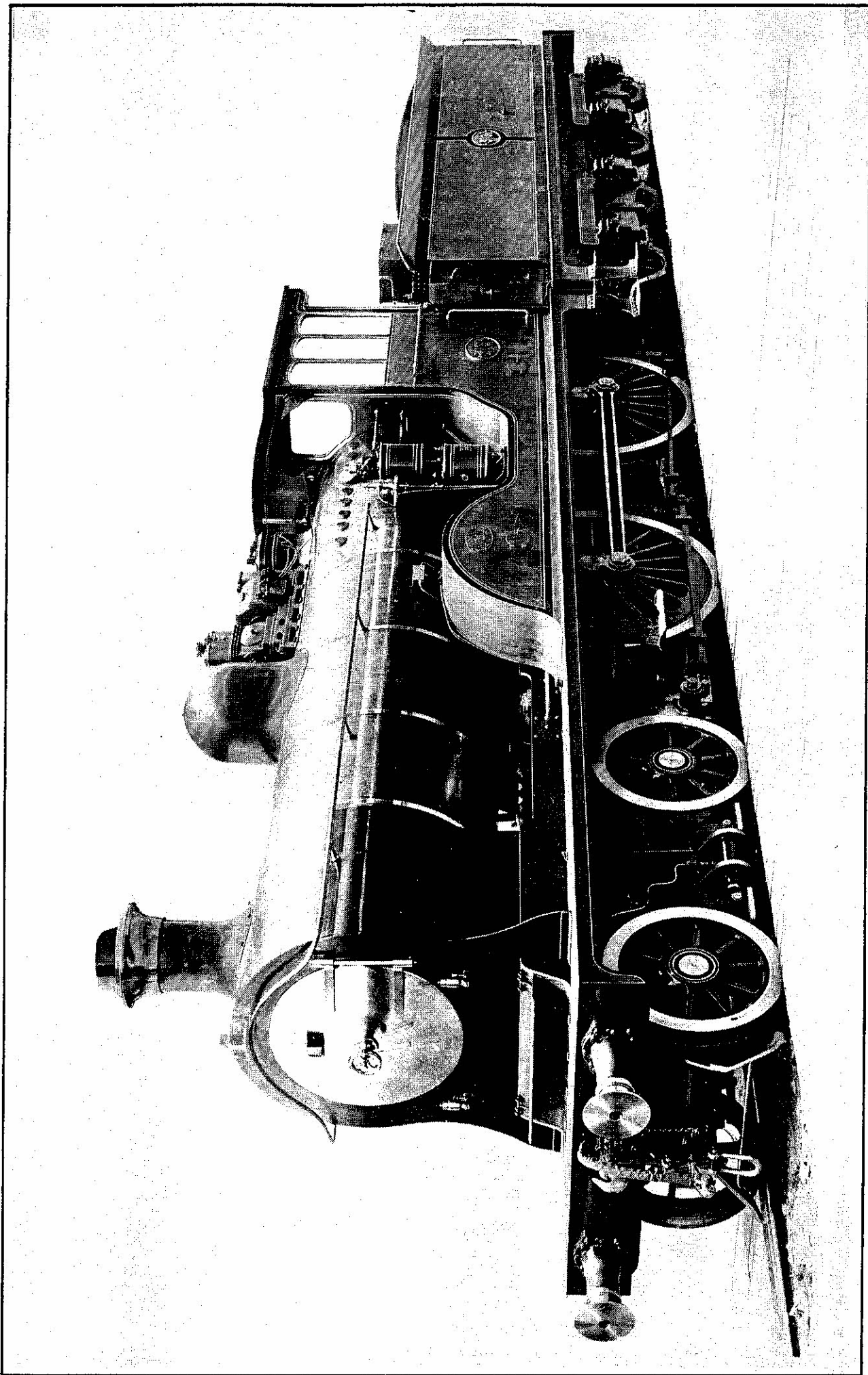
Signification des abréviations utilisées dans cet article :

a) Constructeurs de locomotives :

Hanrez	: Ateliers Zimmermann et Hanrez, Monceau-sur-Sambre
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
Gilain	: Ateliers J.J. Gilain, Tirlemont
Carels	: Carels Frères, Gand
Tubize	: Ateliers Métallurgiques, Tubize
Cockerill	: Société John Cockerill, Seraing
Biesme	: La Biesme, Bouffioulx

b) Remises à locomotives :

FSN	: St-Niklaas
LMI	: Moi
FMS	: Mons



Nos photos :

page 11 : locomotive 20.010 de la remise de Mons, accouplée au tender à 3 essieux type 17 n° 20.221.

Photo SNCB

Collection Dambly

page 14 : locomotive 18.051 conservée pour le Musée, accouplée au tender à 2 bogies type 14 n° 18.020. Elle était exposée en automne 1966 en gare de Bruxelles-Nord en tête du train royal de Léopold II.

Photo SNCB

Collection Dambly

notre mini poster : locomotive type 18 n° 3291 disparue au cours de la première guerre mondiale, pourvue du dispositif L'Hoest et Pieper pour l'éclairage électrique des trains "bloc" Bruxelles - Anтверpen. Ce dispositif est placé entre le dôme et les soupapes.

Photo Tubize

Collection Dambly

page ci-contre : type 17, précurseur de nos types 18, 19 et 20, photographié à Oostende - Kaai en 1910 en tête du train "Oostende - Wien - Express".

Photo CIWLT

Collection Dambly

locomotive 18.059 de la remise de St - Niklaas, accouplée au tender à 3 essieux type 17 n° 20.012.

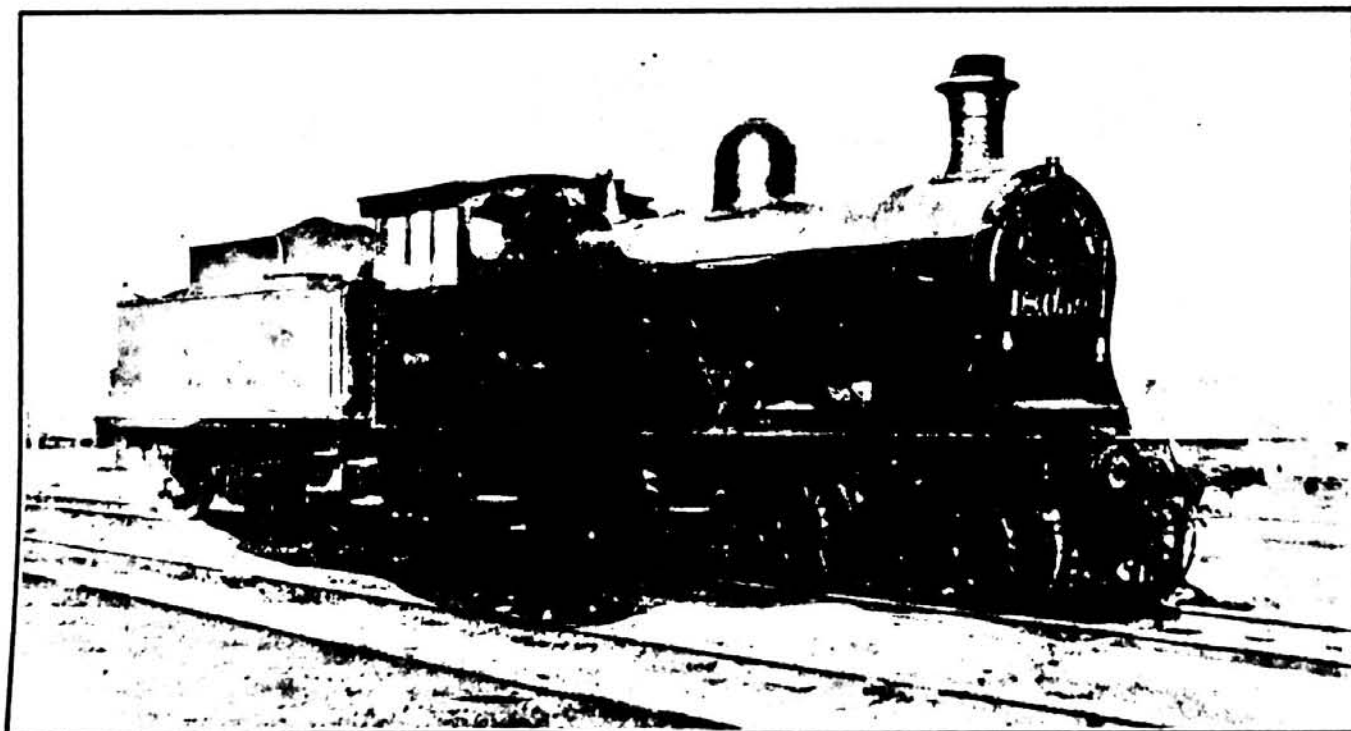
Photo SNCB

Collection M. Herbiet



A L'ATTENTION DE NOS MEMBRES ET LECTEURS EN POSSESSION DU TOME I DE
"VAPEUR EN BELGIQUE" Mr. PHIL DAMBLY

En page 183 du tome I de son livre "Vapeur en Belgique", notre ami Phil Dambly nous apprend que 134 locomotives type 18 ont été construites par dix constructeurs différents mais contrairement à ce qui est mentionné dans l'historique des types 11, 14, 15, 16, 19, 20, 51 et 53 (locomotives déjà décrites dans le cadre de notre article nos "Vapeur" du 01/01/46 à leur dernier panache), celui du type 18 ne nous indique pas le nombre respectif de locomotives construites par chaque constructeur. Ces données reprises dans le présent article vous permettront de compléter un ouvrage que tous les fans de la traction vapeur se doivent de posséder dans leur bibliothèque et dont le tome II est annoncé pour l'ouverture de la "Foire du livre" qui se tiendra à Bruxelles en février-mars 1990. Nous pouvons déjà vous annoncer que c'est notre "Pacific" 1.002, en tête d'une rame de voitures du type K, qui figurera sur la couverture. Cette photo avait été prise à la sortie de Braine-le-Comte (direction Mons) par le regretté Marcel Thibaut.



document

La lecture d'anciens règlements ne manque pas d'intérêt: ils sont des reflets de la vie des chemins de fer de leur époque, et plus le temps passe, plus ils acquièrent de saveur.

Les lignes ci-après sont quelques "morceaux choisis" extraits du Règlement Général d'Exploitation des Chemins de fer de l'Etat belge, de 1926.

CHAPITRE II

Service des salles des pas perdus et des salles d'attente.

A.-DISPOSITIONS GENERALES

Art.9.- Journallement, les salles des pas perdus et les salles d'attente doivent être parfaitement nettoyées et aérées. Le chef de station règle les heures de nettoyage et d'aéragé de ces locaux de façon qu'il n'en résulte aucun désagrément pour le public. Il désigne les agents auxquels ce soin incombe.

Art.10.- Le chef de station veille à ce que la salle des pas perdus et les salles d'attente soient convenablement éclairées pendant les heures de service, avant le lever et après la chute du jour.

Art.11.- Les portes donnant accès à la salle des pas perdus et aux salles d'attente sont ouvertes *sans interruption* depuis la demi-heure précédant l'heure de départ du premier train jusqu'après l'expédition ou l'arrivée, suivant le cas, du dernier train de la journée (1).

Art.12.- Il est interdit, sous peine de poursuites judiciaires, d'entrer avec des armes à feu chargées ou des objets dangereux pour les voyageurs; de chanter, de crier, de se livrer à des gestes violents, de tenir des propos obscènes et d'incommoder les voyageurs de toute autre façon par actes ou par paroles; de se livrer à l'exercice d'une profession quelconque, de faire aux voyageurs des offres de service, si ce n'est avec l'autorisation de l'administration et dans les conditions de cette autorisation; de vendre ou de distribuer tout objet quelconque dont le débit n'a pas été expressément autorisé par l'administration - dans les salles des pas perdus et dans les salles d'attente.

Le cas échéant, il incombe à tout agent de service dans ces locaux de rappeler ces interdictions aux intéressés; d'inviter les voyageurs et le public en général à respecter la défense de cracher sur les parquets ou sur les dalles; de veiller à ce que les vendeurs ne déballent pas leurs journaux ou autres publications et de signaler, sur-le-champ, au chef de station ou à son délégué, les infractions aux dispositions ci-dessus qui sont commises intentionnellement.

Art.13.- La publicité dans les salles des pas perdus et dans les salles d'attente se fait sous la surveillance et la responsabilité du chef de station, dans les conditions déterminées dans le chapitre VII du présent fascicule.

Doivent, notamment, être placées à des endroits très apparents, à portée du public: les affiches-horaires, les avis reproduisant les dispositions des arrêtés royaux des 4 avril et 5 novembre 1895, l'avis concernant la défense de cracher sur les parquets et sur les dalles, les pancartes relatives à la défense de fumer et de déposer des colis sur les banquettes dans les salles d'attente de 1ère et 2e classe, de même que, imprimé en quatre langues (française, flamande, allemande et anglaise) et en grands caractères, l'avis:

"Méfiez-vous des pickpockets".

(1) Par raison d'économie, la salle d'attente de 1ère et de 2e classe de certaines gares d'importance secondaire est fermée du 1er octobre au 15 avril.

B.- DISPOSITIONS PARTICULIERES

II.- Salles d'attente

1° - *Vacations du garde-salle d'attente.*

Art.15. - Le garde-salle d'attente doit se trouver à son poste dès l'heure fixée par le chef de station et ne peut l'abandonner, sans autorisation, sous quelque prétexte que ce soit.

2° - *Accès des salles d'attente.*

Art.16. - Le public n'est admis dans les salles d'attente que pendant la durée du service (voir l'article 11).

Exceptionnellement, dans certaines gares importantes où le service de nuit est organisé, les voyageurs arrivant par les derniers trains de nuit et pouvant administrer la preuve qu'ils continueront par un des premiers trains du matin, doivent être autorisés à séjourner dans les salles d'attente. Dans l'occurrence, ces salles continuent à être surveillées, éclairées d'une manière suffisante et chauffées convenablement pendant l'hiver.

Les usines d'électricité défèrent aux réquisitions qui leur sont adressées à cette fin par les chefs de station, pour le maintien d'une partie de l'éclairage en dehors des heures réglementaires.

4° - *Devoirs du garde-salle d'attente envers les voyageurs.*

Défenses.

Art.20. - Le garde-salle d'attente annonce à haute et intelligible voix l'itinéraire du train en partance, en citant le nom des principales stations situées sur son parcours, et indique aux voyageurs l'emplacement du train qu'ils doivent prendre. (...)

Le garde-salle d'attente doit, à la demande du public, renseigner celui-ci au sujet des heures de départ des trains, des correspondances, des itinéraires à suivre, en se servant, à cet effet, du tableau des correspondances que le chef de station est tenu de lui remettre (1).

Art.21. - Le garde-salle d'attente doit aussi fournir au public tous les autres renseignements qu'il est à même de lui donner.

Art.22. - Il est strictement défendu au garde-salle d'attente d'offrir ses services au public, pour se rendre au guichet à l'effet de lui procurer des billets ou des tickets et de recevoir des colis en dépôt.

Art.23. - Le garde-salle d'attente n'est autorisé à vendre au public que des exemplaires de l'indicateur officiel des voyageurs, de l'indicateur sommaire des voyageurs, des panoramas illustrés, ou des tarifs publiés par l'administration. Tout autre débit lui est défendu d'une manière absolue.

5° - *Accès des quais d'embarquement.*

Art.24. - Dans les stations importantes où les portes des salles d'attente sont constamment gardées et où le public peut toujours circuler en toute sécurité, les voyageurs peuvent avoir accès aux quais dès qu'ils sont pourvus de billets réguliers.

Il en est de même des porteurs de tickets.

Toutefois, le garde-salle d'attente doit interdire l'accès des quais aux personnes qui, vu la destination portée sur leurs billets ou les parcours que leurs cartes d'abonnement permettent d'effectuer, se présentent trop tard aux portes des salles d'attente et ne peuvent plus gagner leur train sans courir des risques de danger.

(1) Le chef de station a pour devoir d'apporter ou de faire apporter à ce tableau, et en temps utile, par un agent autre que le garde-salle d'attente, toutes les modifications nécessaires.

Art.25. - Dans les stations secondaires, là où un seul agent est obligé de desservir alternativement les deux salles d'attente puis de récolter les billets à la sortie, ainsi que là où la circulation sur les quais doit être surveillée de près et la traversée des voies s'effectuer en temps utile pour éviter des accidents, l'ouverture et la fermeture des portes des salles d'attente donnant accès aux quais d'embarquement sont réglées par une instruction locale, dans laquelle il est tenu compte des exigences du service et des prescriptions du dernier alinéa de l'article 24.

Art.26. - La traversée des voies par les voyageurs, soit au départ, soit à l'arrivée, ne peut avoir lieu que d'après les indications et sous la surveillance du chef de station ou de son remplaçant lorsque, dans une station intermédiaire pourvue de trottoirs situés de part et d'autre des voies principales, un train a fait arrêt sur l'une de ces voies pour l'embarquement et le débarquement de voyageurs, et qu'un train, venant en sens inverse, doit, à ce moment, arriver ou passer sur l'autre voie (1).

Art.27. - D'une manière générale, aux stations pourvues d'un abri et pour ce qui concerne les trains où l'embarquement se fait du côté de l'abri, les portes des salles d'attente *doivent être* fermées en temps utile afin d'éviter toute traversée tardive des voies; dans les autres stations, elles *doivent être* fermées dès que, la distribution des billets pour le train en partance ou pour le train attendu ayant cessé, tous les voyageurs munis de billets sont passés sur le trottoir d'embarquement.

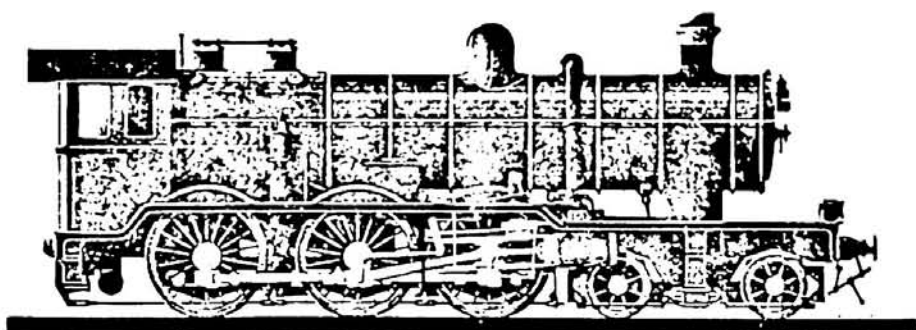
6° - Chauffage des salles d'attente.

Art.29. - Les salles d'attente doivent être convenablement chauffées dès que l'abaissement de la température l'exige.

Lorsque les salles d'attente sont chauffées au moyen de poêles, l'allumage et l'entretien du feu incombent au garde-salle d'attente qui en règle l'allure d'après la température extérieure.

Si le chauffage se fait par circulation d'air chaud, de vapeur, etc. (installations générales), le garde-salle d'attente signale au chef de station ou à son délégué tout excès de chaleur comme aussi toute insuffisance de calorique.

(1) Dans ce cas, les signaux ne doivent pas, sauf ordre contraire donné par écrit dans une instruction locale, être mis à l'arrêt pour empêcher l'arrivée ou le passage d'un train venant en sens inverse (article 65, fasc.IV, du R.G.V.T.)



Errata

FFN 37

page 7 : une découverte surprenante.

dernière ligne : il y a : poste 1279 - il faut : poste 6279

page 9 : TRAINS Antwerpen (C) - Utrecht et retour

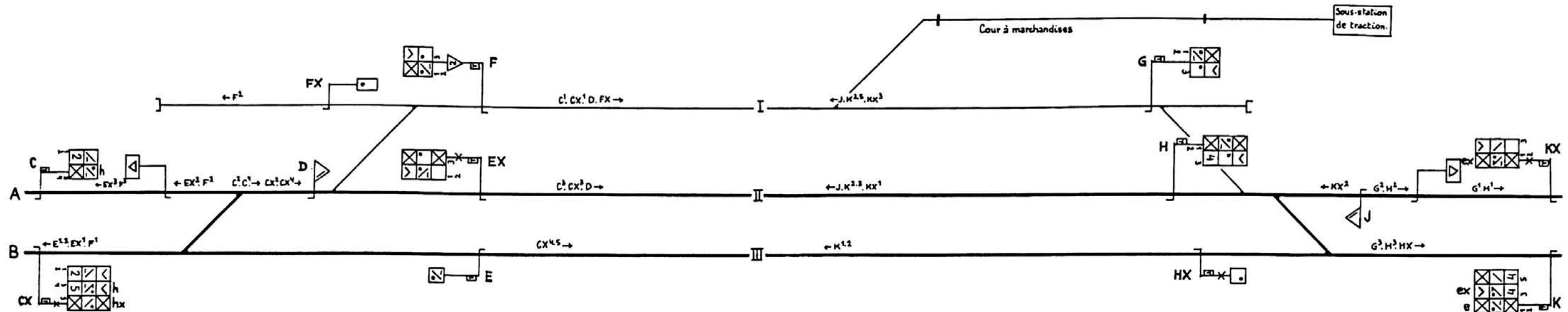
4ème paragraphe : il y a : et automotrice électrique NS "Blokkendoos" m BD 9107 - il faut : et locomotive électrique SNCF CC 7107

page 14 : les locomotives "Vapeur" et l'ABL

dernière ligne : il y a : fosses à cendriers - il faut : fosses à cendrées.

La signalisation lumineuse sncb

(2) La signalisation lumineuse actuelle



Venant de gauche à voie normale (voie A) :

Le signal C autorise l'accès

- en grand mouvement, vers la voie I : deux feux jaunes (car pas de répétition du G) plus chiffre 2 (vitesse max. autorisée = 20 km/h.)
- en petit mouvement jusqu'au signal D, et, celui-ci étant au passage, à la voie I : feu rouge et feu blanc + chiffre 2 (car la vitesse max. est ici inférieure aux 40 km/h habituellement admis en manoeuvre).
- en grand mouvement à la voie II : feu vert ou deux feux jaunes (selon l'aspect que présente le signal H qui est répété).
- en petit mouvement jusqu'au signal D et, celui-ci étant au passage, à la voie II : il n'y a plus, dans ce cas, d'indication de vitesse maximum, celle-ci étant alors 40 km/h.

N.B. La présence du signal D s'explique par la possibilité de manoeuvrer de la voie II vers la voie III et inversement. Ce signal permet le rebroussement après un petit mouvement autorisé par le signal F ou le signal EX.

Le signal C n'autorise pas de petit mouvement au-delà du signal D, mais il impose une vitesse maximum pour les mouvements qui seront autorisés, au-delà, par le signal D. En pratique, lorsqu'un petit mouvement est autorisé par le signal C, le signal D est toujours au passage.

Venant de gauche à contrevoie (voie B) :

Le signal CX autorise l'accès

- en grand mouvement à la voie I : 2 f. jaunes (pas de répétition du signal D) plus chiffre 2 et chevron (car on quitte le régime de contrevoie).
- en petit mouvement à la voie I : f. rouge + f. blanc + chiffre 2.
- en grand mouvement à la voie II : f. vert ou f. vert et f. jaune à l'horizontale ou 2 f. jaunes, selon l'aspect du signal H qui est répété, plus vit. max. 50 km/h + chevron (on quitte le régime de contrevoie).
- en petit mouvement : f. rouge et f. blanc.

Exemples d'applications

Pour illustrer les propos des deux articles précédents sur la signalisation actuelle, y aurait-il meilleur exemple que celui d'une vraie gare, petites certes, mais dotée d'un équipement très complet ? Le schéma ci-dessous est celui de la gare d'Hatrival (L.162). Dans le prochain et dernier article de cette série, nous verrons une autre gare, équipée "à l'économie" lors d'une de ces périodes de vaches maigres que traverse épisodiquement notre société nationale.

- en grand mouvement à la voie III : f. vert ou 2 f. jaunes selon l'aspect du signal HX qui est répété. Pas de chevron, puisqu'on reste à contrevoie.

N.B. Les feux de ce signal sont clignotants, comme l'indique la croix sur le mât au plan schématique.

Le signal d'arrêt simplifié FX permet la sortie en petit mouvement de la voie en impasse vers la voie I.

La sortie de la voie I est commandée par le signal G qui donne accès à la voie A :

- en grand mouvement : f. vert ou f. jaunes selon aspect du signal suivant qui est un signal de block automatique de pleine voie.
- en petit mouvement, jusqu'au signal de limite de petits mouvements

Le signal G donne aussi accès à la contrevoie (voie B) en grand mouvement : f. vert seulement car le prochain signal rencontré sur cet itinéraire est un avertisseur.

N.B. Il n'y a pas de chiffre de réduction de vitesse au signal G : une réduction de vitesse a été imposée pour l'accès en voie latérale (voie I) et elle reste d'application jusqu'à ce que le mouvement aît quitté cette voie.

La sortie de la voie II est commandée par le signal H qui présente les mêmes combinaisons de feux que le G, plus le chiffre de réduction de vitesse pour la liaison entre les voies A et B. C'est normal puisque ce signal est en voie principale où aucune réduction de vitesse n'était imposée.

La continuation à contrevoie depuis la voie III est autorisée par le signal HX qui ne présente que le feu vert, le signal suivant étant un avertisseur.

Pour les circulations dans l'autre sens, on trouve des dispositions similaires. Pas besoin, donc, de nous y étendre.

A-M.D.

Annexe à Ferro Flash Namur n°38

Document rédigé par la Commission Modélisme de Febelrail.

Normes Européennes du Modélisme Ferroviaire	NEM 802
LES EPOQUES DU CHEMIN DE FER EN BELGIQUE	

Documentation

Edition 1988


1. Objet

La Norme NEM 800 est complétée par la présente en ce qui concerne l'évolution des Chemins de Fer en Belgique.

2. Division en périodes.

Les différentes phases de cette évolution dans le cadre des époques définies à la NEM 800 nécessitent une subdivision en périodes (voir tableau). Dans l'utilisation de la présente norme, on définira les périodes sous forme d'un indice ajouté au n° de l'époque (ex. Epoque III c). L'indication, dans les offres d'un constructeur de modèles, d'une époque sans lettre indice se référera à la période significative marquée d'un astérisque. Si le modèle ou l'accessoire se situe nettement à une autre période, il conviendra de la désigner correctement par l'époque suivie de la lettre indice (ex. comme ci-dessus).

DENOMINATION	DUREE APPROXIMATIVE	EVENEMENTS CARACTERISTIQUES
EPOQUE I	1835 - 1925	Cette époque débute par l'inauguration, par l'Etat Belge, d'un tronçon du premier réseau d'intérêt public à vocation internationale du continent européen, suivie par l'apparition de nombreuses compagnies privées de chemin de fer, et se termine peu avant la naissance de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.
Période a	1835 - 1852	Inauguration de Bruxelles - Malines le 5 mai 1835. Le réseau de l'Etat se développe seul jusqu'en 1844. L'influence anglaise prédomine la construction de nos chemins de fer. Première concession à une compagnie privée d'une ligne de chemin de fer publique (Anvers à Gand, écartement 1,151 m) (1842). Installation de la première ligne télégraphique entre Bruxelles et Anvers pour l'application du bloc système télégraphique (1846). Première application de la coulisse Walschaerts (1848).
Période b	1853 - 1870	Naissance d'importantes compagnies privées et croissance rapide du réseau. Création du Comité Consultatif des Chemins de fer, Postes et Télégraphes (1853). Première application du foyer Belpaire (1860). Adoption d'un cahier des charges-type pour toutes les concessions futures (1866).
Période c	1871 - 1898	L'Etat reprend une série de compagnies privées pendant que naissent les dernières d'entre elles. Construction des bâtiments types de l'Etat belge. Naissance de la Compagnie Internationale des Wagons Lits (1872). L'Etat Belge applique une classification des locomotives en "Types" (1876). Mise en service des "trains-tramways" dans les grandes banlieues, conjointement à la création d'un grand nombre de points d'arrêt (1880-1900). Création de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux : S.N.C.V.-N.M.V.B. (1885). Apparition des voitures à 3 essieux et à grande capacité (1889). Premières voitures à bogies (1893).
Période d	1899 - 1913	Après Belpaire, l'influence anglaise renaît. Forte augmentation du trafic des voyageurs et des marchandises (1903 - 1913). Mise en service de la première "Pacific" belge ("Flamme") (1910). Reprise d'une deuxième série de compagnies privées (1896 - 1912).
Période e	1914 - 1925	Première guerre mondiale, reconstruction du réseau et apport d'un important matériel d'origine étrangère (1918 - 1920). Signalisation à 3 positions sur les grands axes au départ de Bruxelles (1919 - 1922). Convention RIV (1921).

EPOQUE II	1925 - 1945	Formation de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (S.N.C.F.B. - N.M.B.S.W.). Suprémie de la locomotive à vapeur et début de l'électrification. Numérotation uniforme du matériel roulant.
Période a	1925 - 1930	Début de la normalisation. Fondation de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (S.N.C.F.B. - N.M.B.S.W.) en 1926; les voitures métalliques et les wagons seront progressivement marqués C.F.B. - B.S.M. Mise en service des premiers autorails à vapeur et diesel - mécaniques (1930).
Période b	1930 - 1940	Période de la normalisation. Renumérotation à 3 ou 4 chiffres des locomotives à vapeur (1931). Livraison des premières séries de voitures métalliques à bogies (I ₁ en 1931, L en 1932, K ₁ en 1933 et M ₁ en 1935). Création du monogramme  (1934). Mise en service de la première ligne électrifiée Bruxelles-Anvers (1935). Premier autorail diesel-électrique triple à grande vitesse (1936). Nouvelle abréviation S.N.C.B. - N.M.B.S. (1938).
Période c	1940 - 1945	Seconde guerre mondiale. Exploitation du réseau pour la conduite de la guerre. Circulation d'un matériel étranger nombreux et divers sur notre réseau.
EPOQUE III	1945 - 1970	Epoque marquée par la disparition progressive de la traction vapeur remplacée par la traction diesel et électrique. Nouvelle numérotation du matériel roulant.
Période a	1945 - 1955	Réorganisation du réseau. Suppression de beaucoup de lignes secondaires. Mise en service des dernières locos vapeur commandées par la S.N.C.B. (type 29) (1946). Renumérotation à 5 et 6 chiffres des engins de traction (1946). Reprise des dernières compagnies privées (1948). Mise en service des premières locomotives électriques (1949). Mise en exploitation de la jonction Nord-Midi (1952). Convention ELROP (1953). Livraison des premières locos diesel pour triage (1954). Début de la standardisation du parc "marchandises" aux normes UIC (1954). Mise en service des premières locos diesel de ligne (1955).
Période b	1955 - 1964	Mise en service des premières grandes séries de locomotives électriques. Renumérotation à 7 chiffres et redécoration du matériel à marchandises en rouge UIC (1956). Suppression de la 3ème classe dans tous les trains (1956). Naissance des TEE (1957). Mise en service de la première locomotive polycourant (1962).
Période c	1964 - 1970	Instauration de la numérotation UIC pour les wagons et les voitures (1964 - 1969). Fin officielle de la traction à vapeur (1966).
EPOQUE IV	1970 -	Nouvelle numérotation des engins de traction et instauration de nouvelles livrées plus riches en couleurs. Renouvellement partiel du parc tracté et remplacement progressif d'engins diesel par de nouvelles séries de locos électriques.
Période a	1970 - 1980	Nouvelle numérotation à 3 chiffres des automotrices et à 4 chiffres des autres engins motorisés (1971). Modification de l'aspect de certaines séries d'engins moteurs (nouvelle livrée des autorails et des locos diesels, installation de doubles phares). Campagne d'essais de nouvelles livrées (1976 - 1981).
Période b	1980 -	Effort d'électrification et début du déclin de la traction diesel. Application de nouvelles normes UIC à la numérotation des wagons à marchandises (1980 - 1985). Adoption de la nouvelle livrée des véhicules (1981). Restructuration du réseau avec suppression de lignes et de points d'arrêt conjointement à une réforme des horaires avec circulations cadencées IC-IR (1984).

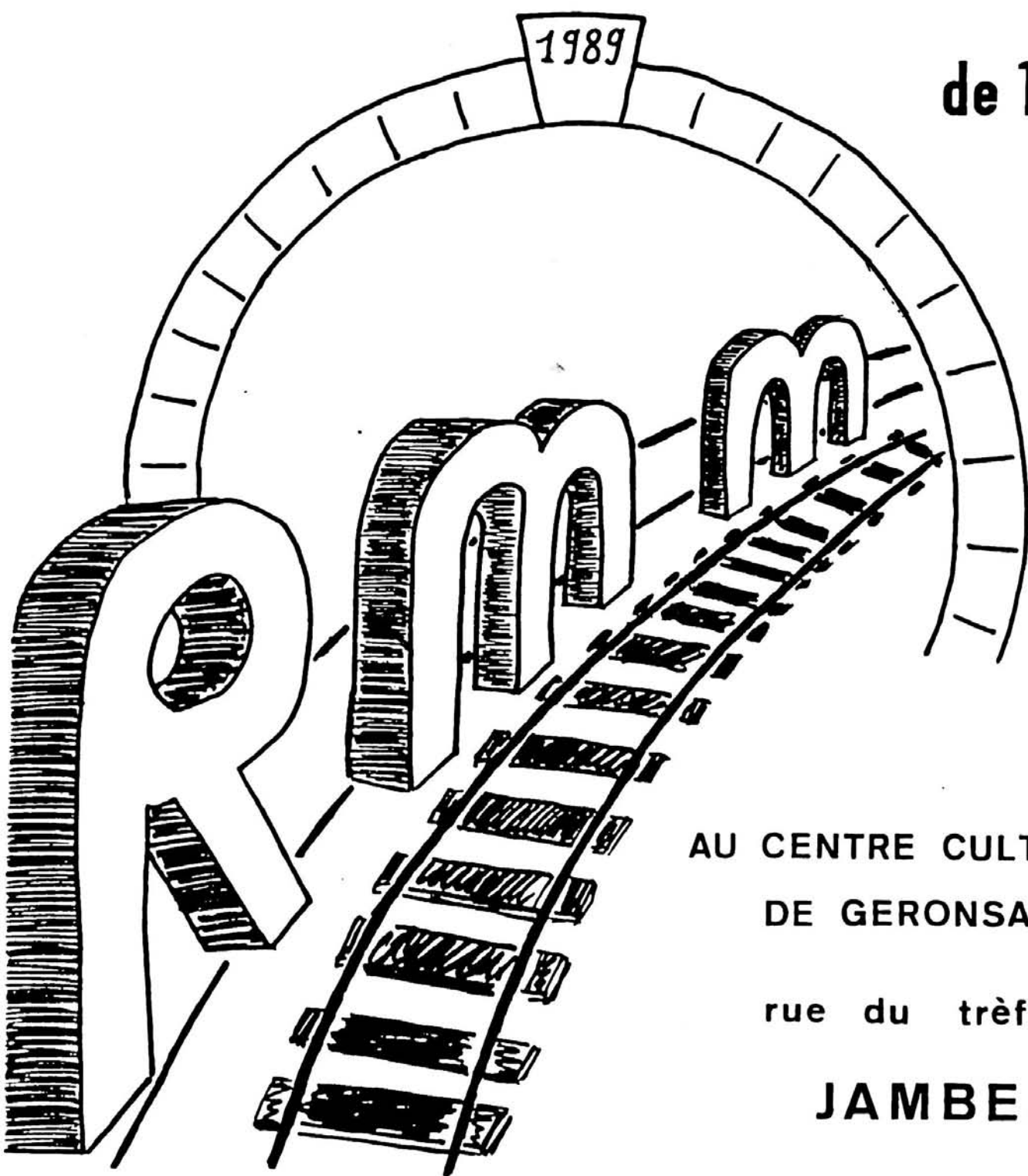
Avant l'Epoque I, il faut signaler : l'installation d'un premier chemin de fer industriel dans la fonderie de canons à Liège (1804) et la première ligne de chemin de fer industrielle, écartement 0,9 m, longue de 1880 m entre les houillères du Grand-Hornu et le canal de Mons à Condé (1830).
Sous le règne du Roi Léopold Ier, la loi du 1 mai 1834 décide la création d'un réseau de 380 km qui reliera notre pays à la France, la Prusse, l'Angleterre et les Pays-Bas.

EXPOSITION

MODÉLISME FERROVIAIRE

21-22 OCTOBRE

de 10 à 18 h



AU CENTRE CULTUREL
DE GERONSART

rue du trèfle

JAMBES

Rail Miniature Mosan - Namur