

- A LA S.N.C.B. : nouveau matériel.
RETRORAIL : vacances valaisannes d'une "pacific belge"
histoire de la dorsale wallonne
MODELISME : les trottinettes à la s.n.c.b.



AU PROGRAMME DES PROCHAINES RÉUNIONS ...

- | | |
|----------|---|
| 27 AVRIL | Voie métrique au Portugal : dias de G. SERESSIA.
Un réseau "N" au R.M.M. Souvenirs de J. FALQUE.
(sous réserve) |
| 25 MAI | Spécial vapeur du G.A.R. en Sarre (RFA)
dias de E. BAUDHUIN,
E. LABAR,
G. SERESSIA. |
| 29 JUIN | Vapeur ibérique (réseaux industriels) en 1984 :
dias des mêmes...

Modélisme : festival du modèle belge. Modèles
réalisés ou personnalisés par des
membres du RMM.
Toutes échelles, toutes époques... |

BIENTÔT L'EXPOSITION DU R.M.M. — (3 ET 4 NOVEMBRE 1984)

Comme vous le savez déjà, notre prochaine exposition est prévue pour cet automne. Il n'y en a pas eu en 1983, car il nous fallait aménager nos locaux et commencer l'infrastructure de notre futur réseau, ce qui est chose faite aujourd'hui. Il est temps, maintenant, de retrousser nos manches si nous voulons réussir cette exposition : novembre n'est plus loin !

Nous comptons exposer une partie du réseau (le fond) en fonctionnement et en cours de décoration (décors à divers stades d'achèvement). Nous y ferons circuler du matériel belge ou circulant en Belgique, de 1956 à nos jours. (responsable : Michel ARCHAMBEAU)

Le club a récemment acquis six vitrines d'exposition (L = 1 m 80) pour exposer vos maquettes, petits dioramas, objets et documents ferroviaires en tous genres... (resp. M. ARCHAMBEAU)

Dans une des baies du grand local, nous exposerons des rames complètes en site : longs dioramas permettant d'exposer un matériel typique d'un pays étranger et/ou d'une époque révolue. Le club pourra fournir le support. A vous de le décorer. (resp. A-M. DUCARME)

Nous espérons disposer aussi de l'un ou l'autre réseau commercial en fonctionnement.

Pour les plus jeunes, il y aura un jeu-concours doté de prix : des manoeuvres à effectuer sur un mini réseau Märklin, en un minimum de temps et selon les règles.

D'autres attractions sont prévues : panneaux d'affichage avec photos documentaires, projection continue de diapositives (choisies pour leurs qualités artistiques)...

Une exposition est un grand moment dans la vie d'un club. C'est l'occasion de se faire connaître, de recruter des membres, d'échanger des trucs, des idées, et même de susciter des vocations de ferrovipathe.

C'est aussi, last but not least, un moyen de renflouer la caisse...

Mais tout cela n'est possible que si, tous, nous mettons la main à la pâte.

Le club a besoin de vous... Si vous avez des maquettes (matériel roulant, accessoires et bâtiments ferroviaires : modèles personnels ou transformations), dioramas, documents ou objets de collection, proposez-les à Michel ARCHAMBEAU qui assure la coordination.

N'attendez pas le dernier moment : un plan définitif doit être arrêté fin septembre.

Si vous avez des photos (n/b ou couleurs, de tous formats), elles nous intéressent. Nous en avons besoin pour réaliser des panneaux d'affichage. Certaines pourraient même se voir réserver un sort plus noble encore, mais ... chut !

Les photos doivent être remises au comité qui opérera une sélection. Ce choix DOIT intervenir à la réunion de comité de fin août. Il vous reste du temps... oui, mais fin août ce n'est que dans 3 mois 1/2 !

Alors... à vos appareils et bonne chasse !

LE FERRO FLASH NAMUR : DEUXIÈME ANNÉE

Avec le n° 7, notre bulletin vient d'entrer dans sa seconde année. En même temps, son équipe de rédaction a été remaniée.

Claude CARPET, éditeur responsable, centralise les articles d'information générale et de modélisme. Il dactylographie aussi l'ensemble du bulletin (ou presque).

N.B. les fautes éventuelles sont, bien entendu, à imputer à son ordinateur...

André-Marie DUCARME se charge de la mise en page et de l'illustration (photos et plans), ainsi que des programmes des réunions et de la rubrique "vie du club".

Naturellement, l'équipe de rédaction comprend des "collaborateurs occasionnels" (pas toujours si occasionnels que ça d'ailleurs !)

Au fait, qu'attendez-vous pour en être ?

Vous avez trouvé des informations intéressantes, vous avez pondu un article génial? Envoyez cela à l'ami Claude...

Un plan ou des photos doivent illustrer votre prose; vous avez de bonnes images qui pourraient être publiées; vous proposez un exposé, un film, ou des diapos pour une de nos prochaines réunions... Dans ces cas, adressez-vous à l'autre...

PANNE DE RÉSEAU ?

"Mais qu'est-ce qu'ils f...? Ca n'avance pas! A-t-on idée d'entreprendre un truc pareil !..."

Voici quelques unes des réflexions que suscite notre réseau et que l'on entend à l'occasion des réunions. Peut-on les laisser sans réponse ?

1° "Qu'est-ce qu'ILS f...?" - Le réseau est l'affaire de tout le club. Chacun peut y travailler, que ce soit pour y apporter son savoir-faire, ses connaissances, ou pour en acquérir auprès des autres. La seule raison d'être de l'équipe réseau est d'assurer une permanence aux séances de travail...

Peut-on reprocher à d'autres de ne pas avancer lorsque soi-même on ne met pas la main à la pâte ?

2° "Ca n'avance pas !" - C'est à la fois vrai et faux. Vrai, car tout serait bien plus avancé encore si plus de membres venaient aux séances de travail. (voir 1°)

Faux, car beaucoup de choses se font en dehors : "märklinisation" d'aiguillages, alimentations, circuits de détection, TCO etc... tout cela est réalisé à domicile par des membres et trouvera place en temps utile sur le réseau.

3° "Pourquoi entreprendre un truc pareil ?" - Voilà une objection fondée, en effet. Bien que notre projet soit bien peu ambitieux au regard de ceux (parfois réalisés déjà) d'autres clubs, il l'est peut-être encore trop... Mais pouvait-on prévoir que si peu de membres se mouilleraient? (re-voir 1°)

Plus précisément : certains estiment que nous avons eu tort d'entamer la partie la plus longue du "L" (alors qu'il était prévu de la réaliser plus tard). Ne s'est-on pas "dispersé" en agissant de la sorte ?

Si, sans aucun doute. Mais il le fallait bien, car on a constaté à quel point les travaux d'infrastructure pouvaient ébranler toute la charpente. Essayez de deviner les dégâts sur une portion déjà achevée et décorée lorsqu'on scie, fore, cloue et ponce juste à côté !

4° Certains aimeraient peut-être travailler au réseau mais ne peuvent se rendre libres presque tous les vendredis en soirée. Cela a déjà été dit...

Il serait possible, au besoin, d'organiser un second chantier le samedi après-midi, au moins pendant une partie de l'année. Bien entendu, il s'agirait là de donner la possibilité de venir travailler à ceux qui ne sont pas libres le vendredi, et non de diviser en deux un effectif déjà trop réduit ! (re-re-voir 1°)

Ceux que la suggestion intéresse sont priés de se manifester auprès d'André-Marie DUCARME ou de Michel ARCHAMBEAU : on verra alors ce qu'on peut faire...

LE RAIL MINIATURE MOSAN À L'EXPOSITION DE BASTOGNE

Le R.M.M. participe à l'exposition de modélisme qui se tiendra cet été à Bastogne (Parc des Expositions - Renval), du 26 juin au 9 septembre.

Cette exposition englobe tous les aspects du modélisme : maquettes militaires, bien entendu, mais aussi bateaux, autos, avions, trains etc...

Nous y occuperons deux vitrines. Les modèles exposés seront assurés et bénéficieront d'un service de gardiennage.

Le comité espère que de nombreux membres proposeront leurs modèles. Les propositions seront recueillies lors de notre prochaine réunion par Michel ARCHAMBEAU. Les membres intéressés mais absents à cette réunion se mettront en rapport avec André-Marie DUCARME (tel. 081/460852) avant le 10 mai.

ENTRE NAMUR ET LIÈGE, UNE GARE "TYPIQUEMENT FRANÇAISE"

A en croire le dernier numéro de notre confrère "LOCO REVUE" (voyez comme on a le gros cou !), une firme suisse produit divers bâtiments en carton, de très belle venue, pour décorer nos réseaux. Une des plus belles réalisations de la firme serait une gare typiquement française (C.F. du Nord) : celle de BAS-OHA ! Vous en saurez plus sur ce produit lors de la réunion de mai ou de juin.

essais

Répétition des signaux à bords des trains.

1° système : le Crocodile.

Pièce métallique, placée dans l'axe de la voie au droit des signaux, est mise sous tension positive lorsque le signal impose une restriction. La brosse métallique fixée sous l'engin moteur capte la tension et transmet dans la cabine un signal (sifflet). Si le conducteur n'arrête pas le sifflet dans les 4 secondes, la veille automatique provoque l'arrêt d'urgence.

La mise sous tension négative a lieu lorsque le signal est vert, et déclenche un gong dans la cabine.

La non répétition des signaux, par ces systèmes de détection, indique au conducteur l'anomalie de fonctionnement qui doit être immédiatement signalée. (formulaire M 361). Dans l'appareil enregistreur de vitesse, la bande graphique est marquée par ces impulsions.

2° système : le Mémor.

Persistance de la détection des signaux du crocodile par des témoins lumineux sur le tableau de bord du poste de conduite.

Le conducteur doit presser un bouton en-déans les 4 secondes du franchissement d'un crocodile alimenté en tension positive afin d'éviter le freinage d'urgence.

3° système de sécurité (en cabine et sur la voie) : les Balises à induction.

Des recherches ont été effectuées afin de pouvoir indiquer le franchissement d'un signal au rouge. Une tension nulle au crocodile ne peut valablement être détectée par la présence de nombreux parasites sur la voie. (retour du courant traction, circuits de voie pour la signalisation ...)

A l'étranger, des systèmes à répétitions : Indusi à la DB, Intégra en Suisse, et préannonce à la SNCF (lignes à 200km/h) sont utilisés avec succès.

Aussi, la S.N.C.B. a décidé de mettre à l'épreuve un système en cours de mise au point aux ACEC. Une balise test a été installée en gare de BRAINE LE COMTE sur la voie 8 à hauteur du signal J15. Cette année, d'autres signaux seront équipés de ce système. Si seule l'automotrice 735 est initialement pourvue du système de détection et d'enregistrement pour les contrôles des techniciens, 4 autres automotrices seront pourvues de ces mêmes équipements. Il est prévu, en cas de plein succès de ce nouveau système d'équiper des centaines d'engins moteurs, et deux mille signaux d'ici à 1987.

Il est bien entendu qu'avant équipement complet, les systèmes actuels de répétitions resteront en place et fonctionneront en même temps que le nouveau.

nouveau matériel: des ?

Le changement de Ministre des Communications et surtout de politique en matière de transport en commun, plus particulièrement pour la SNCB, a posé un voile singulièrement opaque sur les commandes de matériel.

Ce problème est d'autant plus important pour la SNCB, qu'une tranche de voitures (I & K) a plus de 50 ans cette année; il en est de même pour les locomotives électriques de la série 22 avec plus de 30 ans et très bientôt pour celles de la série 23.

LES LOCOMOTIVES ELECTRIQUES.

Série 27

Deux tranches de 30 unités chacune, ont été commandées en 1979 et 80. Ces machines de 4.250 KW (puissance unihoraire soit 5.778 cv) ont été fournies à raison de 3 unités en 81, 26 en 82, et 31 en 83; la commande est donc entièrement exécutée actuellement.

Série 21

Il s'agit de machines BoBo, de conception et de réalisation similaires aux locomotives de la série 27. La différence essentielle réside dans la diminution de puissance, soit en régime continu 3.000 KW (4.078 cv). Une première tranche de 30 unités a été commandée en 1981; les premières unités devraient apparaître sur notre réseau à la fin du premier semestre de cette année.

Deux autres tranches de 30 unités chacune, pourraient être commandées selon les vœux de la SNCB, respectivement en 84 et 86. Ces engins remplaceraient progressivement les machines de la série 22.

Série 11.

Douze machines BoBo similaires aux 21, mais aptes à circuler sous courant continu 1.500 et 3.000 V, pour les relations BRUXELLES - AMSTERDAM. Ces locomotives ont été commandées en 1983 avec l'approbation du Ministère des Communications.

Série 12.

Douze machines identiques aux HLE série 11, mais pour le 3.000 Vcc et 25.000 V-50 Hz, relations avec le Nord de la France. Ces locomotives auraient déjà dû être commandées en 1983 !

LES AUTOMOTRICES ELECTRIQUES.

"Break"

Quatre tranches de 36 unités ont été commandées, la première en 1978, la deuxième en 1980, la troisième et la quatrième en 1981. Les deux premières tranches ont été exécutées à raison de 3 unités fournies en 81, 33 en 82, 34 en 83. La fourniture des AII se poursuivra après fabrication des 6 automotrices triples pour le Maroc. La BII-CFII a également construit une caisse de deuxième classe sans garnissage ni appareillage pour le remplacement du même véhicule de l'AII 311 accidentée à AALTER le 13/02/82. Cette caisse était visible à CH MECHELEN en août 83, où elle sera complétée

LES LOCOMOTIVES ET AUTORAIS DIESEL.

Divers projets aussi bien en locomotive diesel de manœuvres, qu'en autorails commerciaux ou pour le service des caténaires existaient dans le courant des années précédentes. Il apparaît maintenant que rien ne sortirait de nouveau, suite à la

nouvelle répartition du matériel moteur qui résultera du plan de restructuration applicable au 3 juin prochain. Il y aura alors mutation des autorails série 45 de la remise de HAINE-SAINT-PIERRE vers celle de BERTRIX, en remplacement des engins de la série 43, où ils assureront les circulations entre BASTOGNE - LIBRAMONT - BERTRIX - VIRTON et LIBRAMONT - BERTRIX - DINANT, par couplages.

Un autre projet de 20 AR ES était en cours d'examen au début de 1982. Celui-ci a été remplacé par la récupération et la transformation d'autorails de la série 43 déclassés (travail exécuté par CW MECHELEN).

LES VOITURES VOYAGEURS.

Type M 4.

Ce programme important comportant la fourniture de 50 voitures de 1° classe, 430 de 2°, 65 mixtes 1°/fourgon et 35 mixtes 2°/fourgon/snack-bar, touche à sa fin.

Si toutes les voitures de 1° classe type M 4 A étaient mises en service à la fin 1981, la dernière M 4 AD l'était le 6/1/84.

Pour les 35 mixtes M 4 BDK, la commande a été passée en 1982 et la 59901 vient d'être mise en service le 6/1/84.

Ces dernières voitures peuvent accueillir 64 personnes en places assises et 20 debout.

Dans les M 4 AD, 32 unités (les dernières) seront équipées d'un poste de conduite pour réversibilité. Actuellement huit de celles-ci seront en cahntier à CW MECHELEN, la 58034 étant déjà aux essais en août 83.

Type M 5.

Une première tranche de 65 voitures à 2 niveaux a été commandée en 1983 avec approbation du Ministère des Communications. Celle-ci comprendra 10 unités de 1° classe, 45 de 2° classe et 10 mixtes 2°/fourgon et poste de conduite.

La mise en service de ces voitures est prévue pour l'année 865. Une deuxième tranche de 65 unités (identique à la première) pourrait être commandée en 1985.

Les caractéristiques générales seront les suivantes :

longueur hors tout	: 26,400 m
distanche entre pivots de bogies	: 19,800 m
distance entre essieux	: 2,400 m

Ces voitures comproteront chacunes 2 wc; l'accès vers les différents niveaux sera disposé asymétriquement. Les M 5 A comprendront 132 places assises et 160 debout, les sièges étant ceux du type B des AM Break mais à dossier monoplace. Les M 5 B auront 148 places assises et 160 debout, les sièges étant ceux des M 4 B, mais oh innovation, limités à deux personnes par banquette.

Type I 6.

Une 2° tranche de ces voitures construites précédemment sous le programme unifié "Eurofima" serait commandée en 1984. Il s'agirait de 80 unités identiques à celles de la 1° tranche, destinées à remplacer les voitures I 1 restantes des types B 8 et A 4 B 4.

Type I 7.

A l'origine ce type de voitures était proposé avec les I 8 et I 9, pour commandes en 1982.

Les 20 voitures I 7 Bcm seront commandées en 1987; il s'agit de HV couchettes dérivées des HV I 6 Bm (aspect extérieur identique) mais à 10 compartiments couchettes. Des voitures semblables sont déjà exploitées par les Chemins de Fer Fédéraux Suisses (CFF).

Type I 8.

Comme le type I 7, mais pour les services "Railtour", avec modification d'une extrémité du véhicule et disposition des compartiments de service comme sur les HV WL récentes.

Type I 9.

20 voitures "Quick-Pick" à commander en 1987, en remplacement des HV WR de la CIWLT et des 12 AR "Buffet" de la SNCB. Ces véhicules seraient réalisés sur base du modèle Wegmann, longueur HT de 27,500 m.

Type I 10.

Lors de l'étude des voitures M 4, la Direction du Matériel de la SNCB jugeait souhaitable de l'adoption d'un schéma de base pour ces véhicules, d'une longueur de 26,400 m et ce suivant les normes du gabarit RIC. Les objections et désidérata de la Direction de l'Exploitation donnèrent naissance à un véhicule de 24,260 m. Cette solution pose actuellement des problèmes pour l'acceptation des M4 sur les réseaux voisins. Il en découle les voitures de type I 10 prévues par exemple pour les relations ANTWERPEN et BRUXELLES - LILLE. Celles-ci seraient commandées à 120 exemplaires en 1985. A l'origine du projet de commande en mai 1982, la répartition I 6 / I 10 était de 65 HV I 6 et 135 I 10.

Les voitures I10 seraient extérieurement semblables aux I 6 (Eurofima) de 2° classe. A couloir central, elles auraient toutes 11 compartiments, à 3 places de front en 1° classe (66 places) et à 4 places de front en 2° classe (86 places).

LES WAGONS DE MARCHANDISES.

Les prévisions de commandes de wagons à marchandises pour la période de 1983 à 85 sont de 1.000 unités.

Dans les derniers mois de 1983, 500 wagons de type Hbis (Hg fermé à parois coulissantes, à 2 essieux) ont été commandés à la BN-CFM avec approbation du Ministère des Communications, et un autre lot de 250 unités identiques a été approuvé au début de ce mois pour une commande auprès de l'association momentanées BREG à LOT et Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunis à BRAINE LE COMTE.

Remarque : Nous n'avons pas hésité à recourir dans cet article au conditionnel qui régit tout particulièrement la politique belge dont dépend la SNCB.

Pour raisons familiales ... VENTE DE MATERIEL neuf ou réputé tel.

Fleischmann, Wrenn, Rivarossi, Liliput, Roco, Electrotrein, Hamo, Hag, Dacker.

Liste détaillée et prix, disponible au R.M.M. lors des réunions.

répartition du matériel

NOUVELLE RÉPARTITION DES ENGINES
ÉLECTRIQUES À PARTIR DE JUIN 84

ATELIER	NOMBRE ET TYPE D'ENGINES	NUMÉROS
OOSTENDE	30 AM 73	677 - 706
	52 AM 80-82-84 (Break)	335 - 386
MERELBEKE	55 AM 62	151 - 205
	21 AM 70 Jh	641 - 655
	25 HLE 22	657 - 662 2226 - 2250
HASSELT	38 AM 62-63	207 - 210
	16 AM 78	211 - 244
	26 AM 79	741 - 756 757 - 782
HAINÉ-ST-PIERRE	29 AM 66	601 - 629
RONET	54 AM 54	051 - 104
	63 HLE 23	2301 - 2363
	25 HLE 20	2001 - 2025
KINKEMPOIS	26 AM 63-65	245 - 250
	19 AM 74	251 - 270
	6 HLE 18 (quadricourant)	707 - 725
	20 HLE 23	1801 - 1806
	60 HLE 27	2364 - 2383 2701 - 2760
STOCKEM	40 AM 54-56	105 - 125
	+ 3 réserve	129 - 150
	33 AM 80 (Break)	301 - 334 (-311)
	35 HLE 26	2601 - 2635
SCHAARBEEK	37 AM 50-53	010-011, 013-020
	8 Post 35	022-027, 029-049
	6 AM 70 Jh Sabena	951 - 958
	38 AM 54-56	595 - 600
		126 - 128
		502-506, 508-525
		527-532, 534-539
	44 AM 75-76-77 (quadr.)	801 - 844
	11 AM 66	630 - 640
	2 AM 70 Jh	663 - 664
	12 AM 70 Th	665 - 676
5 AM 74	726 - 730	
10 AM 78	731 - 740	
BRUSSEL-Z.	5 HLE 15 (tricourant)	1501 - 1505
	8 HLE 16 (quadricourant)	1601 - 1608
	8 HLE 25-5	2551 - 1558
	14 HLE 25	2501 - 2514
	25 HLE 22	2201 - 2225
	3 HLE 28	2801 - 2803
	-- HLE 21	2101 - --

Suite de l'article de J.C. Chevalier, paru dans FERRO-FLASH n° 5 d'octobre 83.

Nouvelle numérotation au 3/6/84 date fatidique de la "restructuration".

1 - 99	Trains TEE et trains IC.
100 - 499	Trains internationaux dont un certain nombre s'intègre dans le service intérieur IC-IR.
130 - 149	LIEGE - LUXEMBOURG
150 - 199	BRUXELLES - AMSTERDAM
300 - 329	OSTENDE - KOLN
500 - 999	Trains IC.
1000 - 1499	Trains express saisonniers.
1500 - 2999	Trains IC ou IR.
3000 - 3999	Trains de navetteurs partant avant 14h.
4000 - 4999	Trains de navetteurs partant après 13h 59.
5000 - 9499	Trains omnibus et trains IC dans les relations BLANKENBERGE - BRUGGE et LANDEN - GENK.
9500 - 9749	Trains saisonniers mis en marche par la Direction E. 12-11
9750 - 9999	Trains saisonniers mis en marche par la Direction E. 12-12
10000 - 19999	Numérotation actuelle inchangée.



LE COIN DES LECTEURS...

Suite aux remarques de l'un de nos lecteurs, au sujet de l'article paru dans le Ferro-Flash n°2 de février 83, sur la "renumérotation des locomotives à vapeur de la SNCB au 1° janvier 1946", nous vous demandons de tenir compte des modifications et des précisions suivantes :

① La numérotation précédente remonte au 1° octobre 1931 et non à juillet 1931.

② La numérotation réellement appliquée au type 81 est la suivante :

Numérotation appliquée en 1924

8100
8101-8121
8123-8139
8141,8142
8144-8249
8251-8537
8539-8569
8571-8579
8581-8591
8593-8675

Numérotation appliquée en 1946

81.022
81.001-81.021
81.023-81.039
81.041,81.042
81.044-81.049
81.151-81.437
81.439-81.469
81.471-81.479
81.481-81.491
81.493-81.575

Numérotation appliquée en 1944

8677
8678
8679
8680
8681
8682
8683
8684-8690

81.040
81.043
81.150
81.438
81.470
81.480
81.492
81.576-81.582

Remarque.

C'est à partir du 10 décembre 1924 que les locomotives cédées à l'Etat-Belge par les différents chemins de fers allemands (suivant les clauses du traité de Versailles de 1919) furent désignées selon la pratique belge et appelées TYPE. (elles conserveront leur appellation d'origine de 1919 à 1924)

En ce qui concerne le type 81 (ex G 8/1 des K.P.E.V.) l'Etat belge en reçut 576 exemplaires qui furent numérotés 8100 à 8675. Antérieurement au 1° janvier 46, 8 de ces locomotives avaient été mises hors écritures (8122,8140,8143,8250,8538,8570,8580,8592) par contre, lors de la retraite des armées allemandes, en septembre 1944, la Deutsche Reichsbahn abandonna 14 locomotives (devenues série 55) qui furent incorporées au type 81 et reçurent les numéros 8677 à 8690. C'est donc à un total de 582 locomotives que fut appliquée la renumérotation au 1° janvier 1946.

Ayant remarqué qu'il n'était pas fait mention du numéro 8676 en septembre 1944, nous nous sommes renseignés à ce sujet. L'explication suivante nous a été fournie par Monsieur R. Huysman :

En aout 1944, le Reich restituait à la SNCB 48 type 81 "louées" et mettait sous administration belge un lot de 49 machines françaises identiques. Fut également remise comme propriété belge une G8/1 ne portant plus aucune marque d'identification. Après avoir été prise en effectif sous le numéro 8676, la machine repassa la frontière lors de la retraite.

Elle nous revint en juin 1950, au nombre des 98 machines belges restituées en vertu de l'accord passé le 5 avril 1950 avec la jeune DB. Immatriculée 55.8676 (Essen), elle fut renumérotée 81.583 et attribuée à Schaerbeek, qui la mit effectivement en garage dans ses installations.

L'examen des marques sur le mécanisme et la face arrière de la chaudière établit une présomption de propriété française, que confirma l'examen d'un délégué de la SNCF. Il s'agissait de l'ancienne 5254 Alsace-Lorraine devenue à la SNCF 1-040 D 254.

La locomotive et son tender (immatriculé provisoirement 17.652) ont été envoyés par train de marchandises de Schaerbeek à Givet le 23 août 1950. La sortie d'écritures fut fixée au 26 août 1950.

③ Contrairement à ce qui est indiqué à la remarque n°2, ce système appliqué en 1931 n'a été repris en 1971 que pour la série 62. En effet, les locomotives numérotées 6101-6125 forment la série 61 et ne font donc pas partie de la série 60.

④ Tenant compte que la circulaire ayant trait à la renumérotation des locomotives à vapeur au 1° janvier 1946 a été élaborée au cours des 1^{er} et 2^{es} trimestres 1945 et sa publication a eu lieu le 12 décembre 1945, les modifications suivantes sont à apporter au tableau que nous avons publié :

- a) l'intitulé de la seconde colonne est à remplacer par le suivant:
"nombre de locomotives reprises à l'inventaire lors de l'élaboration de la circulaire".
- b) renvoi motif (A) : remplacer le 12 décembre 1945 par :
"lors de l'élaboration de la circulaire".
- c) renvoi motif (B) à remplacer par le suivant :
"locomotives sorties d'écritures durant la période comprise entre l'élaboration et la publication de la circulaire".
Mr. M Havelange nous a communiqué les mois de mise hors écritures de ces 8 locomotives:

juin	type 44	4550	(44.150)
août	type 51	5247	(51.147)
octobre	type 16	1629	(16.029)
novembre	type 16	1622	(16.022)
	type 38	3832	(38.032)
	type 41	4192	(41.092)
	type 48	4852	(48.032)
	type 81	8637	(81.537)

- d) type 30 (31 non transformé) et type 31.
lors de l'élaboration de la circulaire l'inventaire indiquait 72 type 30 et 128 type 31. Lors de sa publication, l'inventaire était de 67 type 30 et 133 type 31.

En effet, les locomotives type 30 numérotés 3024,3053,3076,3081,3090 ont été transformées durant la période comprise entre l'élaboration de la circulaire et sa publication.

Par conséquent, les modifications suivantes sont à apporter dans le tableau.

Types	Colonnes					
	2	5	6	7	8	
	à modifier	à supprimer	à ajouter	à ajouter	à ajouter	
30	72	30.024/053 076/081/090		5	30.024/053 076/081/090	voir D *
31	128		31.058/129 165/182/197			voir D *

e) explication du motif (D).*

locomotives type 30 transformées durant la période comprise entre l'élaboration de la circulaire et sa publication; redevenues types 31 après transformation en 1945.

Numéros de concordance :	type 30	type 31	mois de transformation.
	3024	3158 (31.058)	novembre
	3053	3229 (31.129)	décembre
	3076	3265 (31.165)	novembre
	3081	3282 (31.182)	decembre
	3090	3297 (31.197)	novembre

(---) les numéros attribués et appliqués le 1° janvier 46.

ERRATUM Ferro-Flash n° 7, article de Michel HERBIET sur le temps de la vapeur en 1939.

" remarques concernant le tableau qui suit" (juste avant le tableau, § (2) "effectifs en écritures") 1. des 5 locomotives de TYPE 50..., il y a LW LEUVEN, il faut CW LEUVEN.

à l'intérieur du tableau du 16 avril 39 à la ligne : " TYPE 71 ", il y a 7170-7133, il faut 7170-7173.

faut FBM:6.

" TYPE 62 ", il y a FMB:6, il

vacances «valaisannes»

d'une «pacifique» belge

Sources : la vie du rail n°557 du 22 juillet 1956

Documentation de Mrs. Havelange, R.Huysman et O.Vanden Bossche.

Les 2 et 3 février 1956 s'est tenue à Paris une conférence des experts de différents pays désignés par l'Office de Recherches et d'Essais (O.R.E.) de l'Union Internationale des Chemins de fer. (U.I.C.)

QUEL ETAIT L'OBJET DE CETTE CONFERENCE ?

Il s'agissait de l'étude des effets dynamique des charges roulantes sur les ouvrages d'art et de l'organisation d'une réunion, en Suisse, dans le courant de mai 1956 en vue de procéder en commun à des mesures sur un ouvrage.

Pourquoi procéder à ce genre d'essais ? Les essais étaient nécessaires car les effets de la vitesse (effets dynamiques) des charges roulantes sur les ouvrages d'art ne sont pas toujours bien déterminés, et de ce fait, ils sont surestimés dans l'évaluation des taux de sécurité imposés par les règlements.

Cette surestimation conduit à la construction d'ouvrages plus lourds et plus coûteux qu'il ne serait strictement nécessaire pour la sécurité et leur bonne tenue, de même qu'à une évaluation empirique des vitesses maxima admissibles sur les ouvrages anciens ou trop faibles théoriquement, ce qui oblige l'exploitation à des ralentissements coûteux sans aucune certitude que la sécurité s'en trouve accrue.

POURQUOI CHAQUE PAYS N'A-T-IL PAS PROCÉDÉ À DES ESSAIS SUR SES PROPRES OUVRAGES D'ART ?

Le petit nombre de spécialistes et d'appareils que chaque pays pouvait affecter à cette étude est apparu tout à fait disproportionné à son ampleur d'où l'idée d'une réunion en Suisse ou serait répartie la tâche entre les administrations participantes, toutes membres de l'U.I.C. Il est bien entendu que cette division du travail supposait que les méthodes employées par les participants fussent comparables. En effet, si les principes des mesures sont identiques, les appareils et moyens techniques, mis en oeuvre par chaque pays, diffèrent plus ou moins. D'où nécessité avant toute chose de les confronter: c'est à dire faire effectuer par les différents chemins de fer, avec leurs propres appareils, des mesures simultanées de grandeurs identiques. C'était la seule façon de donner aux experts les éléments leur permettant de se rendre compte si les différents appareils donnaient des résultats comparables.

QUELS FURENT LES APPAREILS EMPLOYÉS ?

C'est au moyen de jauges à résistance électrique que l'enregistrement des déformations, provoquées par le passage des charges sur les ouvrages d'art, a été réalisé. Ces instruments sont capables de traduire la grandeur à mesurer en un signal électrique d'intensité proportionnelle. Les valeurs des déformations relevées sur les graphiques permettant de déterminer les valeurs des contraintes auxquelles l'ouvrage est soumis.

OU EURENT LIEU LES ESSAIS ?

Ce fut le pont situé à RIDDES sur le Rhône qui fut choisi. Il s'agit d'un ouvrage métallique droit à taillis simple de 52m60 de longueur qui se situe au Km 80,427 de la ligne LAUSANNE-BRIG, longue de 146 kms, et plus précisément 14 kms après la gare de MARTIGNY (67ième km) et 12 kms avant d'arriver à SION (93ième km). Les locomotives effectuèrent des passages avec des vitesses variant de 10 km/h jusqu'au maximum autorisé. Des passages furent également exécutés avec tender en avant.

QUAND SE SITUA LA PERIODE DES ESSAIS ?

Du 26 avril au 9 mai 1956 suivant le programme :
26 avril : mise en place des jauges et des cables.
27 avril : montage des appareils dans les baraquements aménagés à cet effet.
28 avril : enregistrement pour les trains réguliers.
29 avril au 9 mai : les essais officiels avec les matériels suisse et étrangers.

QUELLES FURENT LES ADMINISTRATIONS PARTICIPANTES ?

Chemins de fer suisses : SBB, CFF, FFS.
" " " allemands : DB.
" " " français : SNCF.
" " " belges : SNCB, NMBS.

Signification des abréviations employées par les chemins de fer suisses.

SBB : Schweizerischen Bundesbahnen. (cantons d'expression allemande)

CFF : Chemins de Fer Fédéraux. (cantons d'expression française)

FFS : Ferrovie Federali Svizzere. (cantons d'expression italienne)

QUEL FUT LE MATERIEL EMPLOYE ?

SBB, CFF, FFS : 2 locomotives électriques accouplées.
DB : une locomotive vapeur "pacific" série 01 numérotée 01.1095
SNCF : une locomotive vapeur "mikado" série 141 R numérotée 141 R 740
SNCB, NMBS : une locomotive vapeur "pacific" type 1 numérotée 1.024

QUELS FURENT LES RESULTATS DE CES ESSAIS ?

Vu la bonne organisation et la bonne volonté de tous, ce programme d'essais longs et difficiles connut une parfaite réussite. (réalisation sans incident ni défaillance) La technique de mesure a été appréciée par les techniciens qui firent environ 7.500 graphiques et dans l'ensemble la concordance des résultats fut satisfaisante.

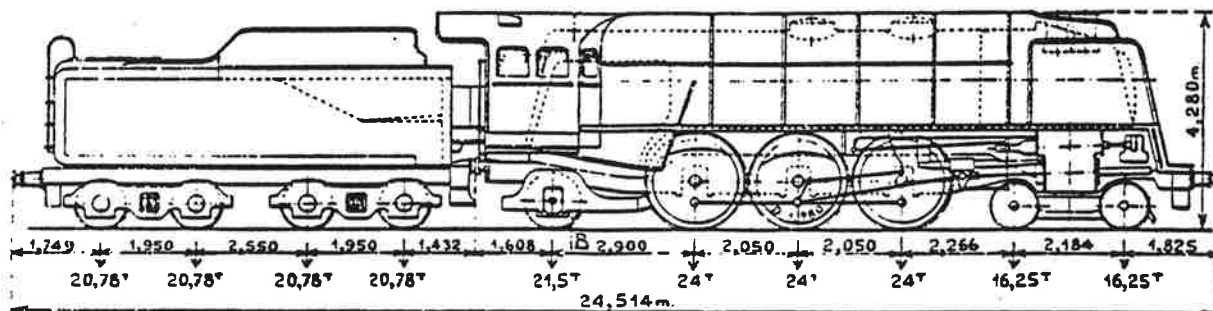
QUEL FUT LE TYPE DE LOCOMOTIVE CHOISI PAR LA SNCB POUR PARTICIPER A CES ESSAIS ?

Comme il fallait pour ces essais présenter une locomotive atteignant un minimum 200 tonnes et de vitesse élevée, le choix de la SNCB se porta sur notre PACIFIC type 1 pouvant atteindre le 120 km/h. et dont le poids en ordre de marche s'élevait à 209,100 tonnes. Si notre locomotive TYPE 1 fut la plus lourde de toutes les "pacific" ayant été construite en Europe, elle ne fut cependant pas la plus lourde locomotive de la SNCB. En effet, notre MIKADO (2.8.2) TYPE 5 construite en 4 exemplaires en 1930 la battait de près de 4 tonnes, exactement 3,920 tonnes comme l'indique la comparaison ci-dessous.

	LOCOMOTIVE	TENDER	ACCOUPEMENT
TYPE 1	126,000	83,100	209,100
TYPE 5	130,500	82,520	213,020

Il est à remarquer qu'au cours des essais la pacific 01.1095 de la DB a accompli des passages à 127 Km/h, à 140 km/h, pour atteindre 150 km/h au cours des derniers essais.

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES LOCOMOTIVES TYPE 1 ET DES TENDERS TYPE 1, de la SNCB.



LOCOMOTIVE TYPE 1.

Année de construction	: 1935 : 15 exemplaires numérotés 101 à 115 (au 1/1/46 1.001 à 1.015)
	: 1938 : 20 exemplaires numérotés 116 à 135 (au 1/1/46 1.016 à 1.035)
Type de locomotive	: pacific : 4.6.2 en Belgique, 231 en France, 2C'1 en Allemagne, 3/6 en Suisse.
Mécanisme	: diamètre des cylindres : 420 mm. course des pistons : 720 mm.
Diamètre des roues	: porteuse avant : 0,900 mm. motrices : 1,980 mm. porteuses arrières : 1,067 mm.
Chaudière	: timbre : 18 kgs/cm ² . grille : longueur : 2,275 m. largeur : 2,200 m. surface : 5 m ² . surface de chauffe du foyer : 17,32 m ² . nombre de petits tubes à fumée : 131. nombre de gros tubes à fumée : 38. surface de chauffe totale : 234,78 m ² . surface de surchauffe : 111,70 m ² . capacité en ordre de marche : 11,290 m ³ . volume de la chambre de vapeur : 3,300 m ³ . surface d'émission de la vapeur : 12,50 m ² .
Effort de traction	: 17.319 kgs.
Poids	: à vide : 114,200 tonnes. en ordre de marche : 126,000 tonnes. adhérent : 72,000 tonnes.
Longueur	: 14,883 m.
Largeur	: 3,100 m.
Hauteur à la cheminée	: 4,280 m.
TENDER TYPE 1.	
Année de construction	: 1935 : 15 exemplaires numérotés 38.101 à 38.115 1938 : 20 exemplaires numérotés 38.116 à 38.135
Nombre de bogies	: 2 (soit 4 essieux)
Diamètre des roues	: 1,000 m.
Capacité	: eau : 38 m ³ . charbon : 10,500 tonnes.

Poids : à vide : 36,700 tonnes.
en ordre de marche : 83,100 tonnes.
Longueur : 9,631 m.
Hauteur : 4,170 m.

QUELLE FUT LA LOCOMOTIVE CHOISIE PARMIS NOS "PACIFIC" TYPE 1 ?

Le choix se porta sur notre PACIFIC 1.024 du dépôt de Bruxelles Midi (FBM) qui tait en "parc" étant sortie de l'AC SALZINNES le 29 juillet 55, après y avoir subi une grande réparation. Elle se trouvait en rodage et avait parcouru 1976 kms. Lors de son retour de Suisse, elle fut remise en "parc" mais pas pour longtemps car elle repris du service actif le 29 mai 56.

HISTORIQUE DE LA 1.024.

C'est le 19 mai 1938 que fut livrée à la SNCB la locomotive 124 (renumérotée 1.024 le 1/1/46) construite par un consortium belge de fabricants de locomotives. Elle était accouplée au tender TYPE 1 numéroté 38.124 et fut affectée au dépôt de Schaerbeek (FSR)

Entre sa prise "en écritures" et sa mise "hors écritures", elle fut

a) affectée aux dépôts suivants :

SCHAERBEEK	FSR	05/38 - 07/41
OOSTENDE	FSD	07/41 - 01/42
SCHARBEEK	FSR	01/42 - 06/44
BRUXELLES MIDI	FBM	06/44 - 10/56
TOURNAI	FTY	10/56 - 05/62

b) accouplée depuis 1946 aux tenders TYPE 1 suivants :

38.108 en 01/46, 38.106 en 09/46, 38.111 en 03/48, 38.118 en 02/55,
38.117 en 01/61.

Elle effectua son dernier service le 3 mai 62 et fut mise hors écritures en mai 62.

Trois mois après soit en août 62, elle fut vendue à un ferrailleur.

A QUI FUT CONFIEE LA CONDUITE DE LA LOCOMOTIVE ET QUEL FUT LE TRAJET EMPRUNTE POUR REJOINDRE LE VALAIS.

L'équipe de conduite était composée de Mr. O.Vanden Bossche (machiniste-instructeur de la direction MA 22-22) et de Mr. R. Dubuisson (machiniste au dépôt de Bruxelles-midi).

Mr. Vanden Bossche, retraité et habitant Oostkamp (près de Brugge) se souvient parfaitement de ce voyage effectué voilà maintenant 28 ans. Il nous l'a décrit comme suit :

VOYAGE "ALLER".

Dimanche 29 avril 56.

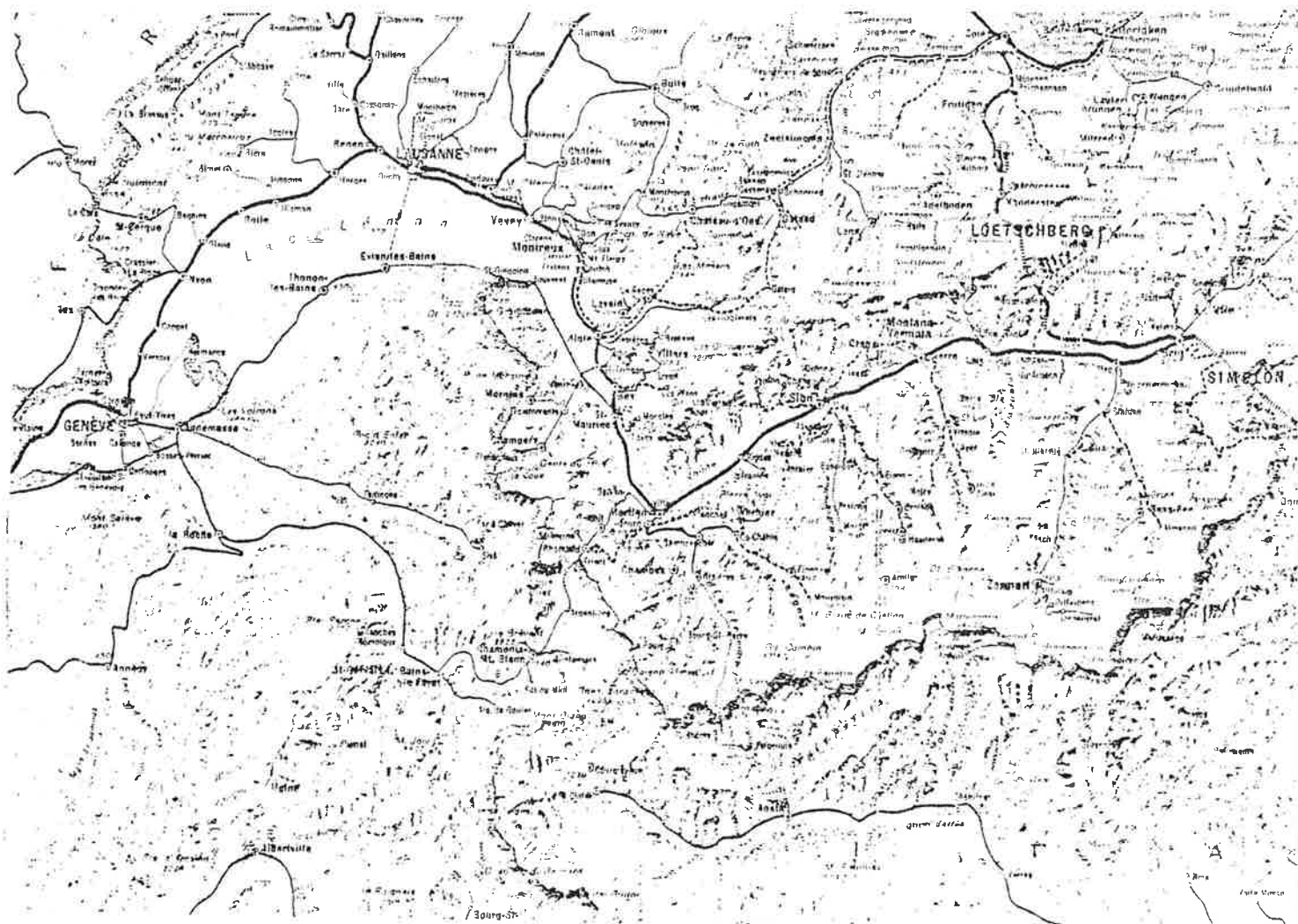
Départ de Bruxelles-midi à 6h57 avec le train 37 (BRUXELLES-BALE) et arrivée à LUXEMBOURG à 10h59. Parcours en double traction avec en tête la TYPE 1 du dépôt de SCHAERBEEK pour le parcours BRUXELLES-MIDI-JEMELLE et la TYPE 10 du dépôt de STOCKEM pour le parcours JEMELLE-LUXEMBOURG. Après prise d'eau et de charbon, départ vers 12h30 vers THIONVILLE accompagné d'un pilote de ce dépôt; décrocher à THIONVILLE.

Lundi 30 avril 56.

Accompagné d'un pilote de THIONVILLE, départ vers 10h00 et destination BALE pour y arriver vers 17h30. La traversée de la gare de formation de MULHOUSE ne demanda pas moins d'une heure car la vitesse était limitée à 10 Km/h. vu le poids de 24 tonnes par assieu sur rail SNCF; découcher à BALE.

Mardi 1 mai 56.

Après avoir effectué une réparation au tuyau de refoulement de la pompe à eau, départ de BALE vers 16h00 (accompagné d'un pilote de ce dépôt) pour SAINT MAURICE via BERNE et LAUSANNE pour y arriver vers 19h30. SAINT MAURICE est une localité située au 52ième km de la ligne LAUSANNE-BRIG et à 28 km du pont de RIDDES. SAINT MAURICE possédait un ancien dépôt et un dortoir qui nous servirent de lieu de séjour pendant la période des essais.



LES ESSAIS.

C'est du mercredi 2 mai au vendredi 4 mai 56 qu'eurent lieu les essais pour notre locomotive. Après prise d'eau et chargement de charbon, départ de SAINT MAURICE via MARTIGNY vers le pont de RIDDES accompagné d'un pilote de la direction de BERNE. Au cours des essais effectués soit le matin, soit l'après-midi, la cabine était toujours occupée par 5 voire 6 personnes. C'est à toutes sortes de vitesse (de 5 à 120 km/h) et même avec tender en avant (maximum 50km/h) que le pont de RIDDES fut franchi.

VOYAGE RETOUR.

Samedi 5 mai 56.

Départ en fin d'après midi de SAINT MAURICE vers BALE, accompagné d'un pilote de BERNE, arrivée à BALE à 19h00 et découcher.
Le pilote se fit reprocher à l'arrivée que notre locomotive avait osé polluer l'atmosphère suisse en émettant une fumée noire ! nous avons été signalés par la police de la route !

Dimanche 6 mai 56.

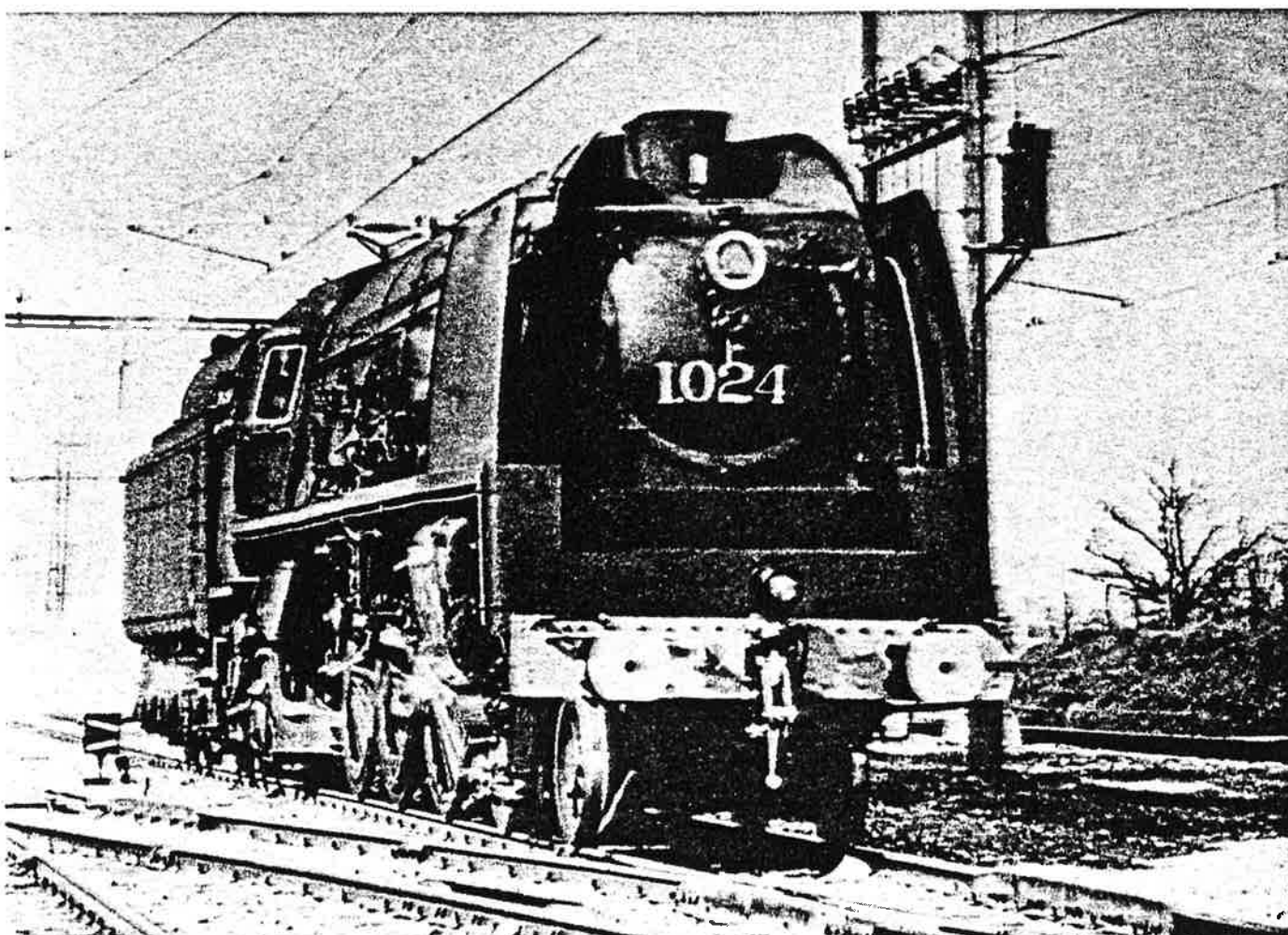
Départ de BALE vers 15h30 jusqu'à STRASBOURG (18h00) avec pilote de BALE; découcher.

Lundi 7 mai 56

Départ de STARBOURG vers 10h00 jusqu'à THIONVILLE (15h30) avec pilote de STRASBOURG; découcher.

Mardi 8 mai 56.

Départ de THIONVILLE vers 7h00 jusqu'à LUXEMBOURG (HOLLERICH) accompagné d'un pilote de LUXEMBOURG. Ensuite départ vers BRUXELLES via LIBRAMONT où, vers 10h30, nous avons le plaisir de voir Mr. Havelange monter sur la locomotive et qui nous demande maints renseignements sur notre voyage. Retour au dépôt de BRUXELLES-MIDI vers 14h30.

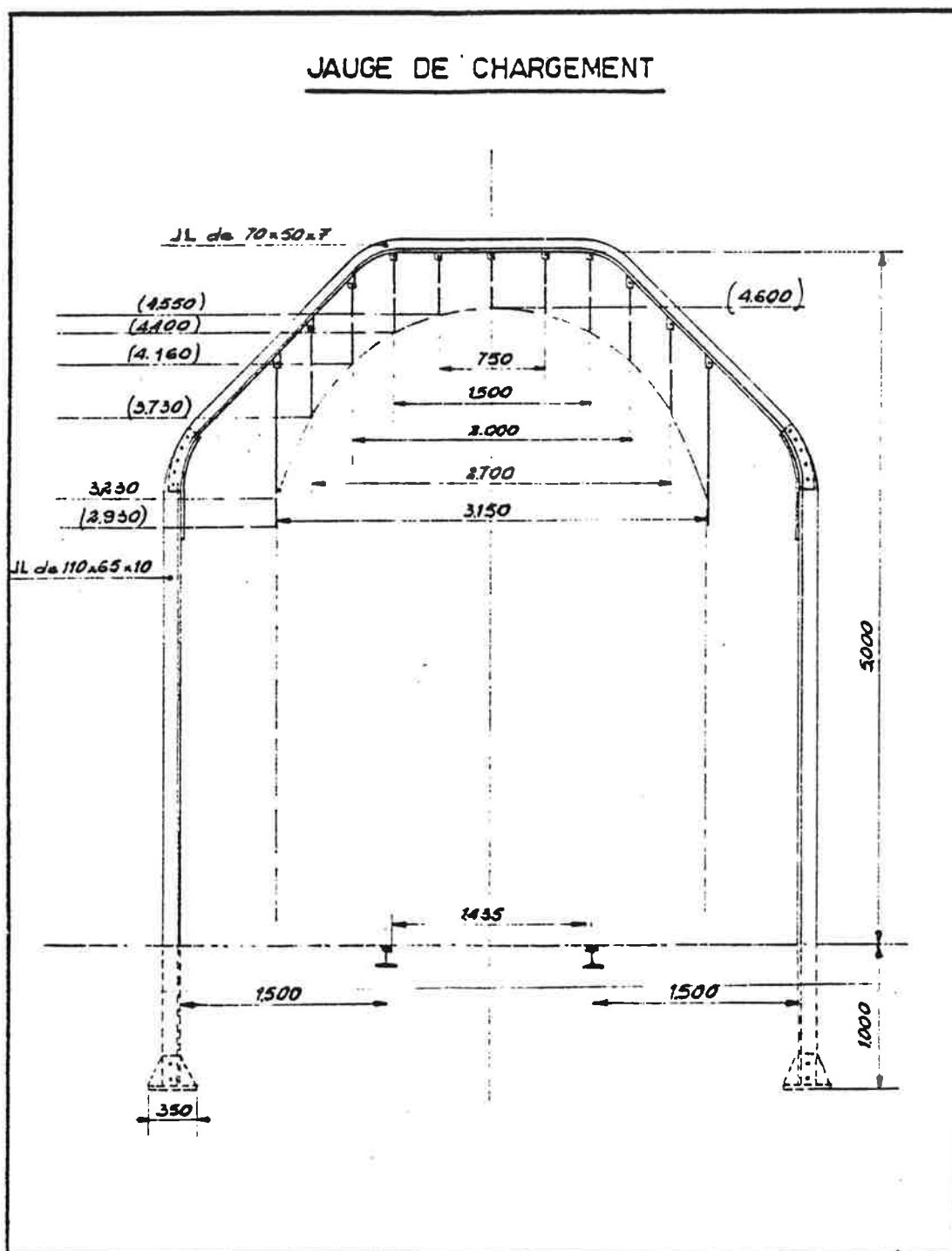


"sous caténaire Suisse, notre 1.024 prend son élan vers le pont de RIDDES" (photo Jean Michel Hartmann)

Pour les amateurs de chemins de fer miniature et pour ceux qui possèdent un réseau représentant les chemins de fer en Suisse :

Vous avez la possibilité d'y faire figurer notre PACIFIC 1.024. Pour celà, il faut se procurer le Kit fabriqué par D.J.H., le poncer, le peindre et y appliquer les inscriptions suivantes :

- sur l'abri de locomotive : numéro 1.024
dépôt FBM
- sur le devant de la locomotive : numéro 1.024
- sur l'arrière du tender : numéro 1.024
- sur les faces du tender : numéro 38.118



JOCADIS

RUE DE BRUXELLES, 53, BRUSSELSESTRAAT ENGHEN 1300 EDINGEN

T. 02/ 395 22 96

ouvert / open: 9h - 12h - 14h - 19h - Dim/Zon. 10h - 12h - Lundi fermé - Maandag gesloten

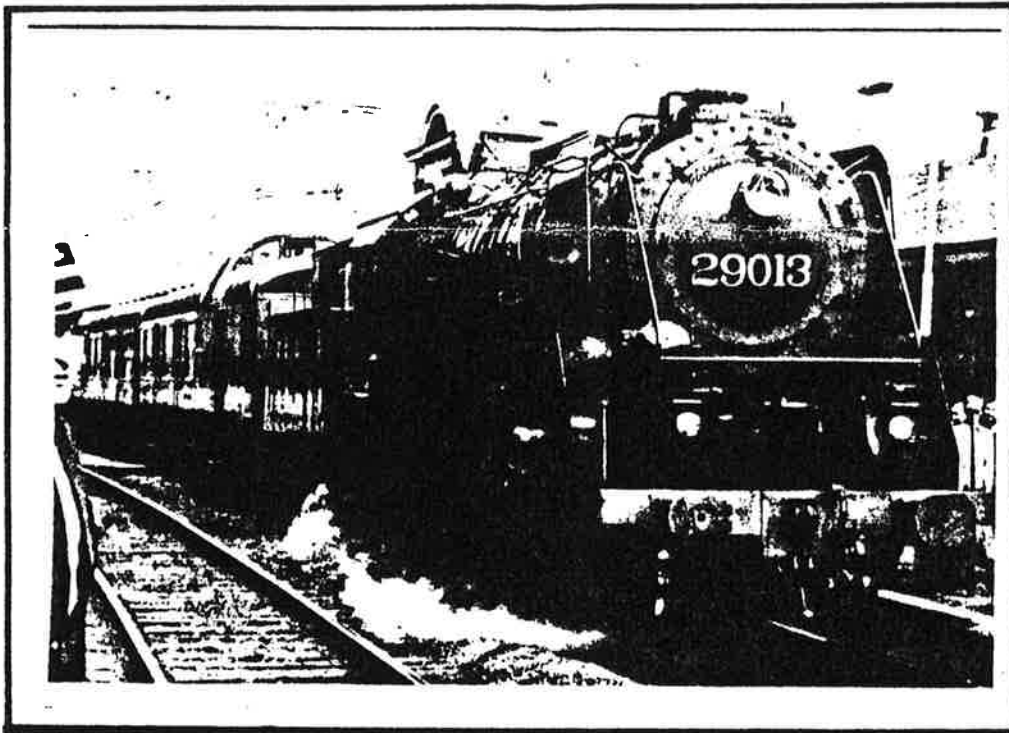


TYPE 29



Kit

HO



Ph. F. Ghyssens

Boîte de construction :

- embiellage monté
- avec nouvelle fixation de moteur

Bouwdops :

- met gemonteerde schuifbeweging
- met vernieuwde praktische motorbevestiging

LIVRABLE — 8.485,-

7.295,-

LEVERBAAR

bon à renvoyer / bon terug te sturen

Nom
Naam

1e/de 1983

Adresse
Adres

Ville
Stad

Tel

Réservé

djh

TYPE 29



à verser au compte n° JOCADIS..192-1017112-12
te betalen op nr

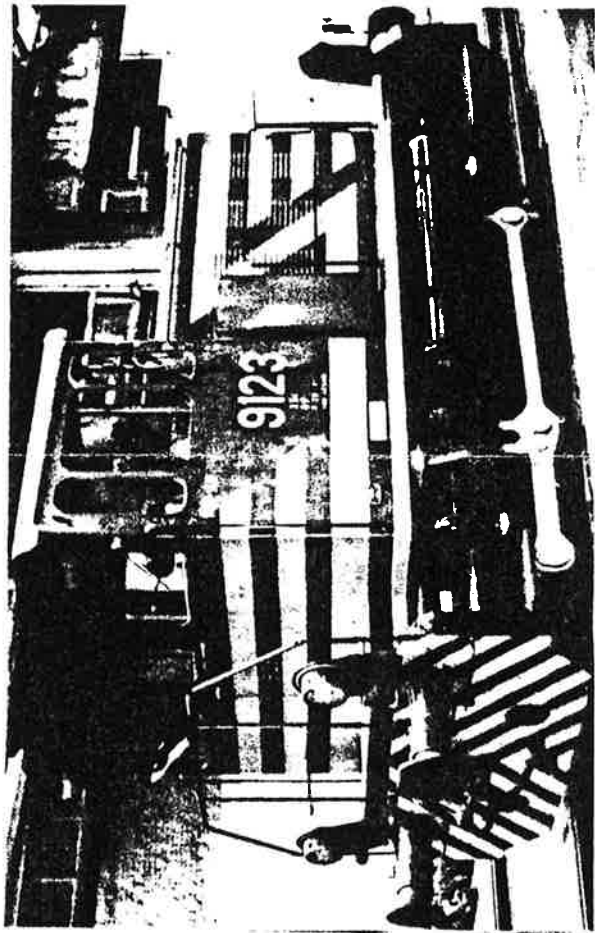
la somme de FB

JOCADIS MODELS

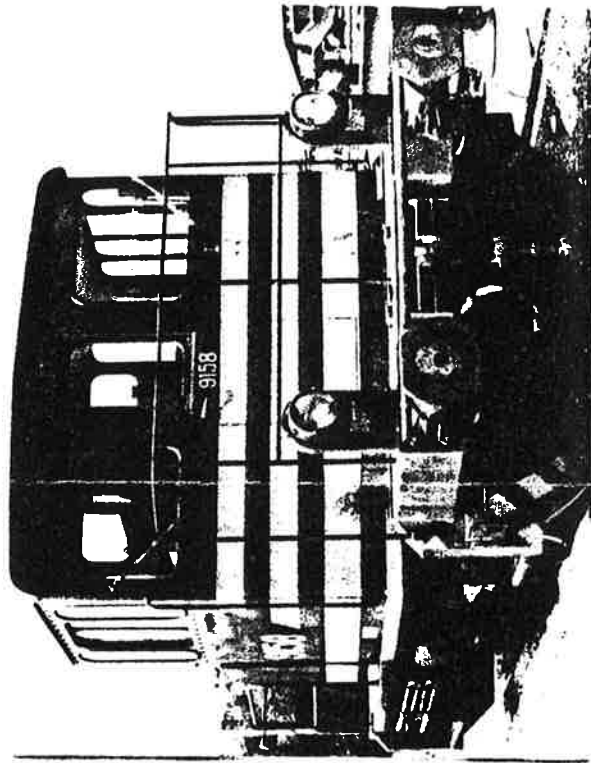
RUE DE BRUXELLES, 53, BRUSSELSESTRAAT
ENGHIEN 1390 EDINGEN

T. 02/ 395 22 96

en/in STOCK



1- chassis
court
1- kort
onderstel



2- chassis
long
2- verlengd
onderstel

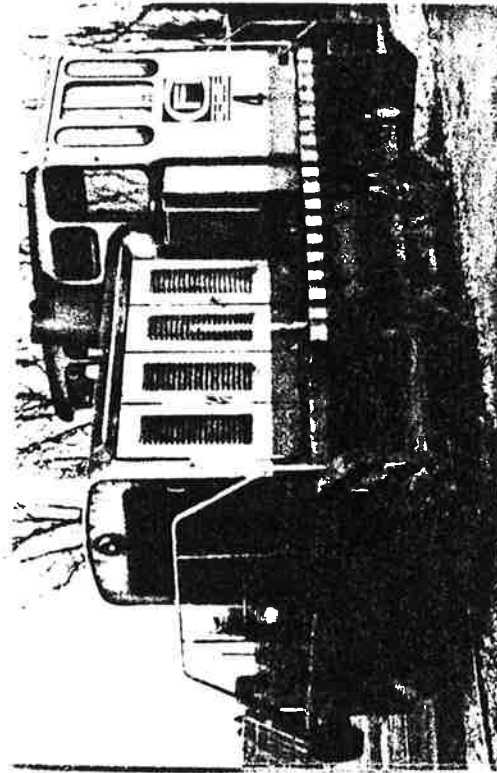
Locotracteur

COCKERILL

série
reeks

91

kit HO



3.575,- FB

3- industrielle 3- industrieeloc

la dorsale wallonne

Je ne suis pas un cheminot, mais ma grand mère maternelle, mon père et mon parrain l'étaient... sans compter les nombreux membres de ma famille qui font partie de la SNCB... Je suis né un dimanche après midi peu avant 15 heures.. le 30 octobre 1932, dans une maison - que j'habite toujours - située en bordure d'une voie de chemin de fer qui n'est autre que la ligne 125. La véranda de l'immeuble est distante de 4 mètres à peine du territoire ferroviaire.

Cette position particulière du voisinage, depuis mon plus jeune âge, renforcée de ma situation de navetteur dès 1952 et abonné réseau permanent après 1958, motive suffisamment ma curiosité pour tout ce qui touche les chemins de fer et parmi eux plus particulièrement les chemins de fer belges, exploités maintenant dans l'entière-
reté par la SNCB.

La dorsale wallonne LIEGE-TOURNAI a toujours constitué pour moi un grand centre d'intérêt. C'est donc d'elle que je me propose de vous entretenir.

Chapitre 1. PREALABLES.

Implantation.

Pour situer géographiquement le cadre de cette étude, permettez moi de retracer l'élaboration des 195 kms de voies reliant LIEGE à TOURNAI. La mise en service des différentes sections s'échelonnent comme suit :

- 1842 MONS - QUIEVRAIN et TOURNAI - KORTRIJK via MOUSCRON
- 1843 Un tronçon de ligne reliant NAMUR et BRAINE LE COMTE via CHARLEROI, LUTTRE et MANAGE.
- 1847 MONS - JURBISE - ATH - LEUZE - TOURNAI.
- 1948 MANAGE - LA LOUVIERE - BRACQUEGNIES.
- 1849 BRACQUEGNIES - MONS.
- 1851 NAMUR - LIEGE GONDOZ et FLEMALLE HAUTE - LIEGE GUILLEMINS.
- 1861 SAINT GHISLAIN - BASECLES.
- 1865 TOURNAI - BLANDAIN et MARCHIENNE AU PONT - PIETON - HAINE SAINT PIERRE.
- 1867 BASECLES - PERUWELZ.
- 1870 PERUWELZ - TOURNAI.

Un parcours type.

Le choix.

Pour la clarté de l'exposé, la définition d'un parcours de référence paraît une option nécessaire. Je le destine à servir de fil conducteur à l'étude de l'évolution intervenue au cours des ans sur cette voie axiale de grande importance pour l'économie de la région wallonne. Dans cette recherche, dois-je avouer que je me suis laissé guider par des considérations très personnelles. Les voici :

Je me souviens que dès l'âge de 6 ans - cela nous reporte en 1938 - ma préférence parmi tous les convois, déjà nombreux à l'époque s'orientait vers le semi-direct matinal LIEGE-LILLE.

Pourquoi ce choix ? Tout simplement parce qu'au nombre des trains du service intérieur de la Société du Nord-Belge exploitante de la ligne 125 en ces années, il était le seul avec le parcours d'équilibre, dont la rame était composée de voitures à bogies pour les 3 classes. (cette répartition en 3 classes s'est maintenue jusqu'en 1956).

Des voitures de l'espèce pouvaient être remarquées à d'autres circulations, mais uniquement pour la première et deuxième classe. En 3° classe, il fallait faire bonne figure aux voitures à 3 essieux - ex allemandes - obtenues en réparation des dommages de guerre. Si ce n'est qu'elles étaient légèrement plus courtes elles ne différaient guère de celles, qui circulaient depuis longtemps sur l'ensemble du réseau "état" devenu par la suite SNCB.

Notons également pour cette classe :

- des voitures à deux essieux - assez longues déjà - affectées aux trains omnibus "écoliers".
- des voitures à deux essieux, type omnibus Nord Français d'entre les deux guerres.
- des berlines de 3° classe à compartiments isolés, ajoutées en navettes matin et soir aux convois de main d'oeuvre.
- des balladeuses fermées Nord-Belge, à deux plates formes ouvertes munies d'un balcon.
- de très vieilles voitures (allemandes) ressemblant aux balladeuses Nord-Belge, mais à trois essieux avec plate forme fermée aux extrémités.

Et les Internationaux ? Bien sûr, il y en avait déjà, notamment le PARIS NORD - KAUNAS via CHARLEROI, LIEGE, AACHEN, DUISBOURG, DORTMUND, HANNOVER, BERLIN, STETTIN, MARIENBURG (au sud de DANTZIG) et KONIGSBERG. Il est bien évident que les trains de cette catégorie disposaient de rames homogènes composées de voitures à bogies quelle que soit la classe.

Ils avaient fière allure, ces trains réservés aux "nantis" de l'entre deux guerres pour leurs voyages d'affaires ou de plaisir. Ils impressionnaient le commun des mortels par le confort qu'ils offraient à cette clientèle particulière. Quant à moi, je les considérais comme innaccessibles, donc dépourvus d'intérêt. Il faut dire que mes parents ne se privaient pas de me conditionner en ce sens.

D'autres raisons justifiaient cet attrait pour le train matinal circulant dans le sens LIEGE - LILLE.

Tout jeune, j'étais déjà un "lève-tôt" et ce train, à mon réveil, était le premier à s'imposer à mon regard émerveillé. LILLE étant beaucoup plus distant de NAMUR que LIEGE, ce trajet répondait davantage à mon goût d'évasion qui se voyait particulièrement comblé lorsque j'accompagnais mes parents chez leurs amis à CHATELINEAU ou chez de lointains cousins à CHARLEROI.

Ces motivations de mes jeunes années ne sont donc pas étrangères à ma sélection. Mais au fait, ce parcours représentait parfaitement ce que je serais tenté d'appeler en langage de chemin de fer le "train drapeau" de la ligne, correspondant au sillon horaire: du E 3106 actuel; il se prête avantageusement à l'analyse de l'évolution de la desserte de cet itinéraire d'importance, sous le triple aspect du matériel, de la traction et du personnel d'accompagnement (chef-garde et garde).

Avant de développer ce sujet dans toute son ampleur, pour atténuer quelque peu pour le lecteur la sécheresse des données qui vont suivre, je voudrais agrémente mon récit de cette anecdote en rapport avec mon attachement, dès mon plus jeune âge, à mon idole ferroviaire.

Mon intérêt, presque inné, pour la circulation des trains, n'était pas étranger à ma connaissance parfaite du système horaire. Je puis affirmer que sur ce point mon instituteur n'avait plus rien à m'apprendre. Mais par contre, s'il arrivait à ce brave homme de dépasser l'heure prévue pour la fin de son enseignement : 15h45, je ne me privais pas de lui rappeler qu'il était temps de nous rendre notre liberté, cette liberté qui m'était chère et que j'affectionne toujours avec autant d'intensité. En l'absence de toute indication horaire, le passage du convoi AULNOYE - LIEGE, qui dès 15h46 emplissait de son fracas la classe, voisine elle aussi de la voie ferrée, me mettait au fait de la situation et je devenais alors insupportable.

J'ai toujours continué à attacher une importance capitale au respect de l'heure à la minute près. En ce domaine, je ne pourrais manquer d'être un chef de gare tyrannique, si telle était ma fonction. J'en conviens, il s'agit d'une manie et s'il est difficile de s'en départir, c'est que comme pour chacune d'elles ancrées dans notre subconscient, nous les avons souvent développées par notre comportement dès notre première enfance.

Après cette diversion, je reprend l'exposé qui m'occupe; il sera centré sur ce parcours type que j'appellerai successivement suivant les circonstances :

1e LIEGE-LILLE, 1e LIEGE-TOURNAI, 1e LIEGE-MOUSCRON.

Le matériel.

Avant d'étudier cette question, il me paraît nécessaire de préciser le mode de classification du matériel voyageur dont les voitures divisées en compartiments affectés à la première, à la seconde, voire même anciennement à la troisième classe, se différencient les unes par rapport aux autres.

Les trois lettres A-B-C représentent respectivement 3 classes (1°, 2°, 3°). Dans la classification, ces lettres sont suivies d'un chiffre représentant le nombre de compartiments de chaque espèce composant le véhicule. Les données s'ajoutent à la numérotation de base.

C'est ainsi qu'à titre d'exemple, une voiture A3 B5 est une voiture mixte de 1° et de 2° classe, composée de 3 compartiments de 1° classe et 5 compartiments de 2° classe.

Cette classification fournie au lecteur non averti, j'en viens maintenant à la composition de mon convoi, 1e LIEGE-LILLE en 1938, pour lequel j'ai suivi l'évolution de la numérotation au cours des ans.

Les voitures, à bogies et à portières latérales, au nombre de 7 (parfois davantage en période exceptionnelle) se répartissent comme suit :

- 3 voitures mixtes de 1 et 2° classe : A3 B5 NB (Nord-Belge)

Le revêtement des sièges était identique à celui du matériel du Nord-Français, à savoir : sièges tapisserie en 1° et tissus beige uni en seconde.

Ces voitures immatriculées tout simplement à l'époque :

1 2 3 deviendront par la suite :

401 402 403 et

4001 4002 4003

Déclassées après la guerre, nous les retrouvons numérotées :

4201 4202 4203 et

4501 4502 4503

- 3 voitures de 3° classe : C10.

Celles-ci étaient pourvues de sièges en bois sans autre revêtement, immatriculées :

5 6 7 elles porteront successivement les numéros :

405 406 407 et

4301 4302 4303

- 1 voiture mixte 2° et 3° classe : B3 C5

Il s'agissait de la voiture n°4 de la série devenue par après 404.

Elle a été détruite à LIEGE en mai 40. Elle avait l'avantage de posséder des compartiments de 3° classe aux sièges garnis de simili cuir brun foncé comme le matériel du Nord et de l'Est français : position d'avant garde.

- 2 voitures : A3 B5

En renforcement de la rame aux jours d'affluence (jours fériés)

Numérotées en France 316 et 318, dès 1956 elles sont transformées en B8 sous les numéros 11368 et 11370.

- 1 fourgon type Nord-Belge à 3 essieux à peu près identique aux fourgons du type le plus répandu à l'époque en Allemagne. Ces fourgons déclassés à la reprise par la SNCB servirent encore longtemps de wagons ateliers (190301 à 190305). Numérotation antérieure : 801 à 805.

Le matin, le convoi était tracté par le dépôt de FMY : 6421, 6450, 6452, 6470, 6471, 6478, 6499, 6513, 6524, 6545, 6550. En réserve : 6491, 6539, 6556, 6565, 6523, 6531. Le soir, la traction du rapide était confiée aux types 9 du dépôt de LIEGE : 909, 922, 929, 933, 938, 941. Réseves 911, 912, 916, 931, 919. Certains de ces types 9 étaient toujours équipés d'un tender de la série 20; d'autres d'un de la série 24 et même certains en avaient reçu un de la série 31. Le 921 de TOURNAI a aussi tracté le TOURNAI-LIEGE à cette époque.

Ces type 9 furent mutés en mai 40, les uns vers TIENEN, d'autres vers KORTRIJK et certains échouèrent à RNET.

QUELQUES BUTS DE PROMENADE

Le club de modélisme ferroviaire DE PIJL fête son 10^e anniversaire en organisant une exposition grandiose toutes échelles dont un réseau à vapeur vive en 7 1/2. Le réseau du club, films, marché de l'occasion, concours de modélisme.

L'exposition aura lieu les 28, 29, 30 avril ainsi que les 1, 5, 6 mai de 10h à 19h. Leuvensesteenweg 443, 2960 MUIZEN (Mechelen, Malinnes) à proximité de la gare de formation.

5^e festival de la vapeur à AIGLE en Suisse, écartements de 5 (127mm) et 7 1/2 (184mm).

ALEMF organise les 13 et 14 octobre à METZ, une grande exposition internationale de modélisme ferroviaire.

SEDAN : à l'occasion du centenaire de la gare : exposition de modules ferroviaires sur 800 m², du 9 au 20 mai. Organisée par le club de modélisme du Centre Léo Lagrange Participation de la SNCF, des clubs de Lorraine, du Nord, de la région parisienne, de Champagne-Ardennes. Modules en N et en HO, avec la présence de l'AFAN. Réseaux, dioramas, vapeur vive.

CHEMIN DE FER DE SPRIMONT asbl. Rue Pionfossé 2, 4060 SPRIMONT 041 / 82.22.27.

Le C.F.S. vient d'être admis au sein de FEBELRAIL asbl (Fédération Belge du Rail)

Non loin des carrières de SPRIMONT, dans un cadre champêtre et méconnu, existe le plus petit chemin de fer de type industriel accessible au public en Belgique.

Il s'agit en fait de l'ébauche d'une ligne musée à voie de 60 cm destinée à faire connaître ce qu'était le chemin de fer industriel dans le contexte minier et carrier.

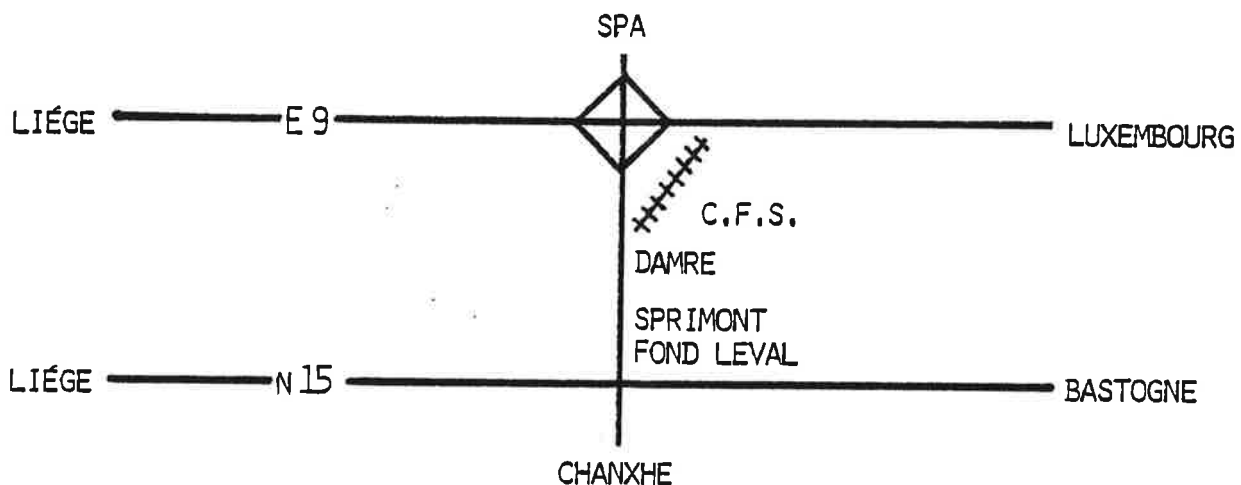
A cette fin, et réunis dans le cadre d'une association sans but lucratif, une poignée de bénévoles a lancé le pari de regrouper, souvegarder et restaurer toute pièce intéressante d'archéologie industrielle subsistant dans la région de l'Ourthe-Ambrière.

Le travail est ardu et à peine entamé. Toutefois, l'association a déjà mis en place une infrastructure et exploitera un premier tronçon de la ligne à partir du 1^{er} mai 1984.

Si son activité vous intéresse et si vous estimez pouvoir la soutenir, nous vous convions à utiliser un moyen de transport insolite et attachant.

Les trains rouleront les 1^{er} et 3^{es} dimanches de chaque mois entre le 1^{er} mai et le 15 septembre à partir de 14h. et à raison d'un train toutes les 20 minutes.

Comment rejoindre l'Association pour le Chemin de Fer de Sprimont asbl ?



Le club ferroviaire M.S.T.B. de Vilvoorde nous annonce : sa bourse d'échange pour collectionneurs de modèles réduits, trains, voitures, accessoires, cartes postales de chemins de fer.

Date : dimanche 3 juin de 10 h à 14 h.

zaal "de ster" N. de Brauwerestraat 21, VILVOORDE

Surface de la salle : 800 m² + extensions 300 m². 80 tables.

Visiteurs non-exposants : 30 FB l'entrée. Les enfants accompagnés ne paient pas.

Exposants : renseignements au 02/252.03.19. après 18h. réservation des tables :

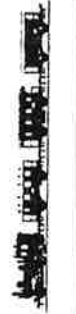
799-5209016-21 de MSTB : 200 fb pour 140/70, 100 fb pour 98/50.

La bourse d'échange de la St. Nicolas aura lieu le 25 novembre 84 de 10h à 17h dans la même salle.



Modellbahn-Center am Markt
 Markt 2-12 · D-5100 Aachen
 Tel. 0241/33921
 M.Hühnerbein oHG

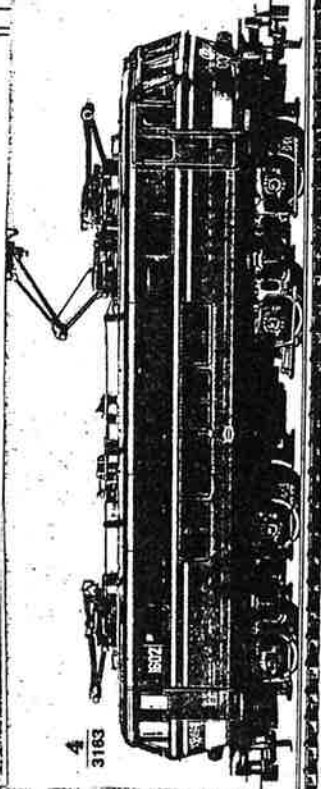
SONDER ANGEBO T!
OFFRE SPECIALE!



4 Belgien

3163 · Vierecks-Schnellzuglokomotive - Typ 16 der Belgischen Staatbahnen (NMBS/SNCB) - Achsfolge B0 B0 - 2 Achsen angetrieben - 4 Halbritzen - Auf den Stimmseilen beleuchtetes Dreilicht Spitzersignal - Umschalthebel zum wahlweisen Betrieb für Ober- und Unterleitung - Blau/gelbes Kunststoffgehäuse - Eingesezte Fenster mit plastischen Rahmen - 3 federnde Einholm-Dachstromabnehmer - Fahrgestell aus Zinkdruckguß - An beiden Enden RELEX-Kuppelung - Länge über Puffer 19,4 cm

0-7153 - 7164 - 60015



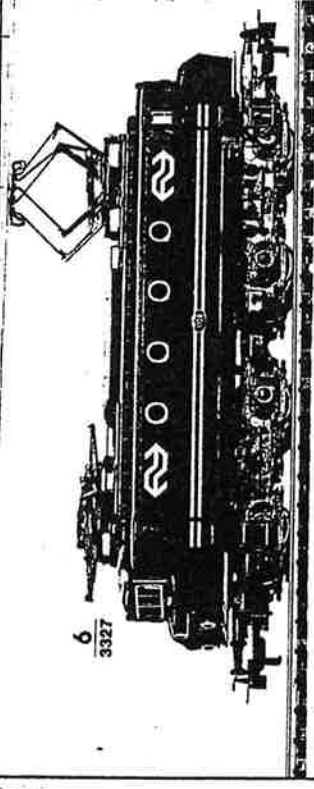
M A R K L I N; Nr. 3163 Type 16 SNCB/NMBS
 Vorbestellpreis-- PRIX NET SUSCRPTION

DM 185.-
 DM 149.-

6 Niederlande

3327 · Mehrwecklokomotive - Modell der Reihe 1100 der Niederländischen Eisenbahnen (NS) - Achsfolge B0 B0 - 2 Achsen angetrieben - 4 Halbritzen - Elektronisch gesteuerte Umschaltung für Vor- und Rückwärtsfahrt - Auf den Stimmseilen beleuchtetes Dreilicht-Spitzersignal - Umschalthebel zum wahlweisen Betrieb für Ober- und Unterleitung - Blaues Kunststoffgehäuse - Eingesezte Fenster mit plastischen Rahmen - 2 federnde Dachstromabnehmer - Fahrgestell aus Zinkdruckguß - An beiden Enden RELEX-Kuppelung - Länge über Puffer 16,3 cm

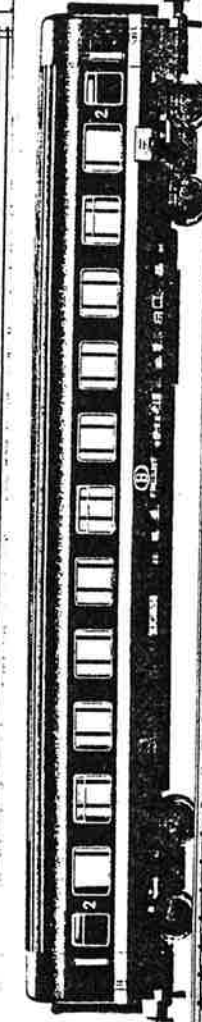
0-7153 - 7164 - 60019



M A R K L I N Nr. 3327 Type 1100 der NS
 Vorbestellpreis-- PRIX NET SUSCRPTION

DM 185.-
 DM 149.-

5



M A R K L I N Nr. 4166 Eurofima 2.Kl. SNCB
 Vorbestellpreis - PRIX NET SUSCRPTION

DM 35.-
 DM 29.50

Modellbahn-Center am Markt
 Markt 2-12 · D-5100 Aachen
 Tel. 0241/33921
 M.Hühnerbein oHG

märklin

Export-Sondermodelle 1984
 1984 Special Export Models
 Modèles Spéciaux Exportation 1984



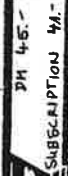
3142

Diesel-hydraulische Lokomotive, Baureihe D 234 der italienischen Staatsbahnen (FS)

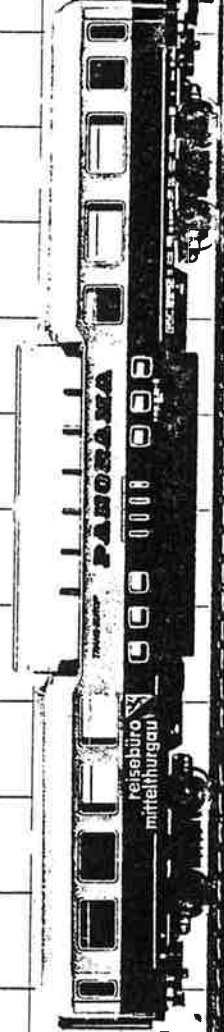


4169

DB-Panoramawagen des Schweizer Reisebüros der Mithellurgau-Bahn



DM 46.-
 SUBSCRIPTION 41.-



4560

Kesselwagen .NOROL der norwegischen Mineralölgesellschaft Norsk Olje A/S



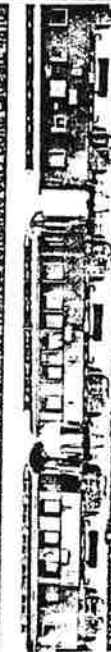
Norsk olje



DM 46.5
 SUBSCRIPTION 45

Die alten Preußen Spielzeug

2881 Kombi-Gaschek-Packung A mit 115 Gaschek mit 1/2 Liter Gaschek A 115



FLEISCHMANN
MODELLBAHNEN



Fleischmann-Sonderzug-----limitierte Auflage

BR 94 mit drei Personenwagen, Gepäckwagen und Postwagen
Komplettpackung DM 385,--
Sichern Sie sich Ihr Exemplar durch Vorbestellung.



Sonderzug zum 125-jährigen Jubiläum!

Sichern Sie sich Ihr Exemplar durch Vorbestellung.
Preis noch nicht bekannt.

Exklusivmodell für 1984!

FALLER-Maschinenfabrik mit verschiedenen Funktionen.
Eine Attraktion für jede Anlage.

Bausatz DM 98,--



N E U ----- N O U V E A U ----- N I E U W

R O C O:

Nr.	4165 A	BB 22200	SNCF	DM	125,--
"	4166 A	BB 15000	"	"	125,--
"	4167 A	BB 10004	"	"	125,--
"	4116 D	BR 57	ÖBB	"	189,--
"	4392 B	Güterwagen SNCF		"	18,50
"	4386 A	FAD 159	DB	"	24,50
"	54236 D	Eurofima SBB 1. Kl. 1:87		"	37,50
"	54237 E	"	FS 1. Kl. 1:87	"	37,50
"	54237 A	"	ÖBB 2. Kl. 1:87	"	37,50

R I V A R O S S I:

Nr.	1357	BR 89	656	"	209,--
-----	------	-------	-----	---	--------

In Kürze lieferbar: bientot livrable:

D J H:

Kit Type 29	vapeur en metal blanc	DM	398,--
	prix suscription(net)	"	349,--

les trottinettes de la s.n.c.b.

suite des articles parus
dans les n°s 1 et 5

La liste des voitures d'août 1950 (annexe I, page 5, de l'avis 93 M) fait état à la suite des voitures tôlées à 3 essieux (type X) et à 4 essieux (type W), de l'existence de rames "U,T,S" constituées de deux voitures accouplées en permanence, l'une en 3° classe et l'autre mixte 2° - 3° classes.

Les rames U comprenaient des voitures à 2 essieux numérotées 82301 à 323 pour les C (3° classe) et 82501 à 523 pour les BC (mixtes).

Les rames T comprenaient des voitures à 3 essieux, numérotées respectivement 83301 à 469 (C) et 83501 à 669 (BC)

Les rames S comprenaient des voitures à bogies, numérotées respectivement 84301 à 342 (C) et 84501 à 542 (BC)

Connaissant ces numéros, il est facile d'identifier le matériel en question parmi les photos disponibles au Musée des Chemins de fer (Bruxelles-Nord), ou publiées ailleurs.

Une rame S apparaît en page 8 du F.F. Namur n°3 (avril 83), tandis qu'une rame T illustre la couverture du n°5 (octobre 83). On trouve en outre un bel exemple de rame T dans le calendrier Ediblanchart LOCO '84 (mois de juillet). Malheureusement la légende de la photo est incorrecte : il s'agit de voitures d'origine bavaroise (et non prussienne), à 3 essieux (et non 2).

HISTORIQUE.

L'histoire de ces rames reste à étudier : je n'ai encore trouvé que peu de données à leur sujet.

Au début des années trente, la S.N.C.B. a voulu réaliser des omnibus légers et rapides : une loco (souvent type 16) et des voitures anciennes rénovées, d'une bonne tenue de voie, permettant des vitesses élevées. Les omnibus légers, familièrement appelés "trottinettes", ont obtenu un franc succès, dû sans doute à une vitesse commerciale élevée (45 à 50 km/h)

Ces rames ont subsisté après la guerre, certaines d'entre elles ayant connu le régime des 2 classes à partir de 1956. Le matériel utilisé consistait en voitures "armistice" à couloir central et intercirculation, modifiées et rénovées pour les besoins de la cause.

LES RAMES U.

De ces rames nulle trace. Je n'en connais aucune photo. Tout au plus peut-on supposer de quelles voitures connues elles dérivait, en se basant sur les caractéristiques connues : longueur, tonnage, nombre de places assises.

Les C étaient presque certainement des bavaroises identiques au modèle Fleischmann réf:5002 (56 places). Quant aux BC, il s'agirait probablement d'une voiture similaire, de même origine et de mêmes dimensions (plan SNCB 42234M), avec 2 compartiments de 3° classe (20 places). Du moins est-ce la seule combinaison de matériel connu dont les caractéristiques additionnées correspondent à celles des fameuses rames U. Mais bien entendu, il ne s'agit là que de déductions qu'aucune preuve jusqu'ici n'est venue étayer.

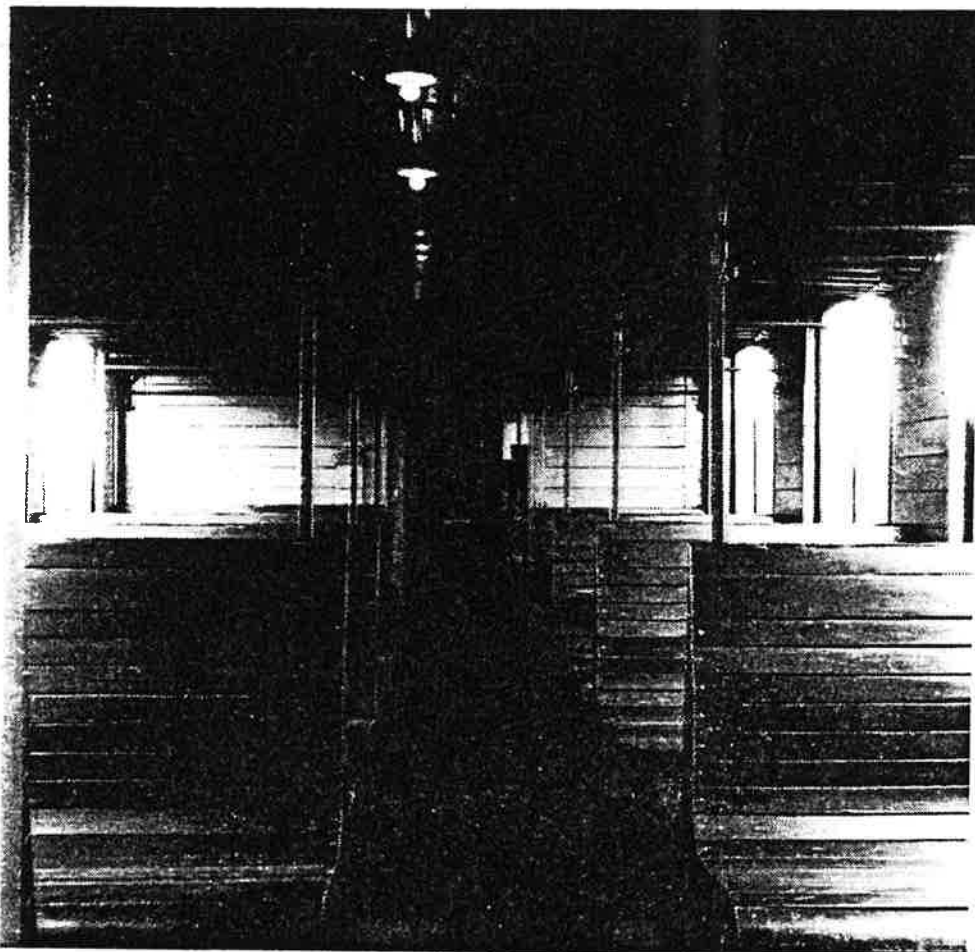


Photo du haut :
voitures jumelées à trois
essieux, d'origine bava-
roise, dites rames T. On
notera la livrée ancienne
à deux tons de vert.
photo : SNCB.

Photo ci-dessous :
Intérieur d'une voiture
mixte de deuxième et troi-
sième classe ex-bavaroise
(rame T) ou n'est pas si
loin des autorails Drossel.
photo : SNCB.

En 1950, l'effectif de ces rames U s'élevait à un maximum de 23 (car il se peut qu'il y ait des vides dans la série) : c'étaient donc des "bêtes rares". Ce qui explique peut être que je n'en aie trouvé aucune trace photographique jusqu'à présent.

LES RAMES T. (voir photos et plans dans ce numéro.)

Elles sont mieux connues, car autrefois très répandues. Elle se présentent sous deux formes principales :

- soit une voiture bavaroise à 2 essieux et couloir central, de 3° classe, et une voiture prussienne à 3 essieux, de 2° et 3° classe.
- soit deux voitures bavaroises à 3 essieux et couloir central, identiques, mais l'une de 3° classe et l'autre mixte de 2° et 3° classe.

Ces voitures bavaroises pouvaient avoir leurs plates-formes d'extrémité fermées (portières galbées, voir calendrier Loco'84) ou, le plus souvent, ouvertes et munies de grilles relevables (comme les "boîtes à tonnerre"). En outre, l'accouplement des deux véhicules de la rame n'était pas toujours réalisé du même côté.

Ces voitures ont été modifiées : l'intercirculation a été supprimée aux deux extrémités de la rame, tandis qu'un carénage était ajouté entre les deux véhicules, par dessus les tampons, pour faciliter l'intercirculation (car je suppose qu'il ne s'agissait pas encore d'aérodynamisme). Ce carénage est en partie visible sur les photos. En partie seulement, car on ne voit pas l'intercirculation proprement dite. Y avait-il une simple ouverture, avec passerelle ? ou des portes ? Quelle protection latérale y avait-il ? Je l'ignore. Il ne subsiste pas de plan des transformations réalisées sur ces voitures, mais seulement les plans des voitures allemandes originales. Ces questions restent pour l'instant sans réponse, et cet article aurait pu ne jamais paraître. Mais j'ai préféré publier ce que je sais. Peut-être se trouvera-t-il quelqu'un pour éclairer les points restés obscurs.

Le plan dessiné par M. Archambeau peut donc être considéré comme absolument exact pour ce qui est des dimensions et de l'aménagement intérieur. Il reste incomplet, faute de représentation de l'intercirculation entre les voitures.

UNE RAME T EN HO.

Bien que je ne me souvienne pas d'avoir connu ces voitures, je dois dire que j'ai été séduit : un train complet en deux voitures (le rêve du modéliste à l'étroit !), des modèles inédits mais réalisables sans trop de peine, une allure tout juste un peu "rétro"...

J'ai donc étudié, puis entrepris, la réalisation d'une rame T en HO. Cette réalisation est pour l'instant suspendue, en raison des inconnues mentionnées plus haut. Il faut cinq voitures pour en obtenir 2. C'est beaucoup ! Il est vrai qu'on peut tout aussi bien dire qu'il faut 5 voitures pour faire une rame complète, ce qui est très raisonnable... Je vous laisse juges !

Les deux voitures bavaroises seront obtenues par allongement de leurs petites soeurs à 2 essieux (Fleischmann 5002) : il faut 3 caisses à 6 fenêtres pour réaliser nos deux caisses à 7 fenêtres, idem pour les toitures.

Les caisses seront adaptées sur le châssis des voitures Trix réf 3735. Le travail d'adaptation ne pose pas trop de problèmes parce que ces deux types de voitures bavaroises ont des cotes identiques et que Trix comme Fleischmann ont bien travaillé à l'échelle. Les parois d'extrémité (il y en a 2) devront être réalisées par l'amateur, soit en plasticard, soit en laiton gravé chimiquement, et on y collera de petits profilés en U. S'en remettre au plan et aux photos : ce n'est vraiment pas sorcier...

Il reste l'épineux problème de l'intercirculation (moins visible, il est vrai, si on réalise la version à plates-formes fermées).

Qui trouvera le renseignement introuvable ? Mon modèle inachevé se couvre peu à peu de poussière. Qui me permettra de le terminer ?

Suite, au prochain numéro : les rames à bogies S.

