

# Ferro Flash Namur

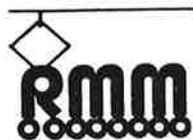
9

Août 84



AU SOMMAIRE DE CE NUMERO :

Vie du Club, programme des prochaines réunions	p 2
La Dorsale Wallonne, une étude de Louis DASSET	p 5
Les "consolidation" t. 31, par Michel HERBIET	p 7
Le Musée du chemin de fer, par Michel HERBIET	p 10
Espagne, mines de charbon, mine de "vapeur", mine d'écartements, par Guy SERESSIA	p 12
Documentation : le code-lettres UIC des wagons	p 21
Modélisme :	
- réalisation d'un wagon Tads de la SNCB, par André-Marie DUCARME	p 23
- amélioration des voitures M 2 de LIMA, par Claude RIGUELLE	p 26
- quelques nouveautés de l'été présentées par André-Marie DUCARME	p 28
Activités des clubs membres de FEBELRAIL	p 31
Publications	p 32



Secrétariat : J.-C. CHEVALIER rue de Gembloux 46  
5840 RHISNES

Compte bancaire : 001 - 0013804 - 09 Michel HERBIET NAMUR

Local : Centre Socio-Culturel Communal  
rue du Trèfle (plateau de Belle-Vue)  
5100 JAMBES (Montagne)

# éditorial

Revoici FERRO FLASH NAMUR, qui revient de (longues) vacances.

Pour s'être tant fait attendre, il n'en sera - nous l'espérons - que plus beau et plus intéressant.

Ce qui était beau et intéressant, c'était surtout l'exposition de modélisme de Bastogne (voir n° 8). Le Rail Miniature Mosan devait y prendre part, mais ce ne fut pas le cas. Pourquoi? Où sont donc passés les modèles et les modules réalisés par ses membres? Le Comité n'a reçu aucune proposition en vue de cette manifestation et a dû, avec regret, annuler la participation du R.M.M.!

D'ici les 3 et 4 novembre, ce sera notre tour d'organiser une exposition.

Espérons que, cette fois, les modèles et les modules auront réapparu et, même, qu'ils auront multiplié...

L'éditorial, humoristique, de notre n° 5 (octobre '83) était intitulé "Pour ne pas rougir de honte". Il ne faudrait pas que son titre puisse réserver pour un prochain éditorial, moins humoristique celui-là...

AU PROGRAMME DES PROCHAINES REUNIONS :

24 AOUT  
PROJECTIONS : Le rail en Belgique et ailleurs.  
ASSEMBLEE : Préparation de l'expo des 3-4 / 11.  
MODELISME : Réalisation par étapes d'un module :  
1. technique du "hard shell" par  
J.Quoitin.

28 SEPTEMBRE  
PROJECTIONS : Vapeur en Espagne :  
réseaux industriels, par E.Labar,  
E.Baudhuin et G.Seressia.  
ASSEMBLEE : Préparation de l'expo des 3-4 / 11.  
MODELISME : Réalisation par étapes d'un module :  
2. la voie, par J.Quoitin.

NOUVELLES DU RESEAU (pour respecter la tradition...)

Il progresse (oserait-on dire le contraire ?)  
lentement (nul ne le contestera)  
mais sûrement (encore qu'il y en ait pour penser le contraire!)

La mise au point de certains dispositifs fut laborieuse (non pas qu'ils soient mal conçus, mais plutôt que les exécutants manquent parfois d'expérience). En outre certaines tâches (comme le câblage) prennent énormément de temps, et comme l'effectif aux réunions de travail n'a que peu augmenté...

Néanmoins, toutes les voies en souterrain sont achevées, celles du faisceau de formation des rames n'en sont plus loin, le Poste 1 est en service, et les travaux du Poste 3 (hors local) bien avancés... Après la réunion de ce mois, on travaillera en plus au décor. Enfin!

Il y a peu, on demandait des poseurs de voie et des électriciens. Il en faut encore, mais, en plus, on engage maintenant des forestiers, des cantonniers et des entrepreneurs. Qu'on se le dise!

Serons-nous prêts pour novembre ? Ce n'est pas évident, mais il faut y parvenir. C'est possible si on s'y met toujours plus nombreux...



# Modellbahn-Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel. 0241/33921

M. Hünnerbein oHG

NEU! – NOUVEAU! – NIEUW!



## MÄRKLIN HO

		DM
3323	Re 4/4 IV der SBB	202,50
3327	Serie 1100 der NS	191,00
3129/4129	Southern Pacific	117,00/ 67,80
4123	D-Zug-Wagen 1. Kl. SBB	42,20
4124	D-Zug-Wagen 2. Kl. SBB	42,20
4125	Speisewagen SBB	57,20
4175	Gesellschaftswagen der DB	37,30
4176	D-Zug-Wagen „Deutsche Weinstraße“	37,30
3142	Diesellok „Italien“ Sonderserie 1984	135,00
	Kühlwagen „Cote d'Or“ Sonderserie für Belgien	29,50

## LILIPUT "HO"

12502	VT 137 der Reichsbahn ZL =	289,00
12507	VT 137 der Reichsbahn f. Märklin	389,00
38110	Rottenkraftwagen mit Motor	89,50
4009	BR 18 Bad. IV h für Märklin in DB-Ausführung	499,00

## ROCO

4140 A	E 50 der DB	144,00
4772 S	Beleuchtung für D-Zug-Wagen 1/87	10,40
4168 A	E 94 der DB	168,00

## JOUEF

98601	Triebwagen 300 CV	69,50
98605	Triebwagen „Alpen-See Express“	98,00

## TRIX HO

2439	EO5 grauer Farbgebung	199,00
2436	BR 73 in Reichsbahnausführung	199,00
3732	1./2. Klasse Reichsbahn Personenwagen 3-achsig	39,50
3733	3. Klasse Reichsbahn Personenwagen 3-achsig	39,50
3734	Packwagen Reichsbahn 3-achsig	39,50

## LIMA HO

149807 GP	Intercity NS III	139,00
309144 SO1	Silberlinge m. Werbeaufschrift	17,90
309144 SO4	Silberlinge m. Werbeaufschrift	17,90
309145 SO4	Silberlinge m. Werbeaufschrift	17,90
309145 SO1	Silberlinge m. Werbeaufschrift	17,90
302930502	Selbstentladewagen gealtert	13,90
149801	Eierkopf türkis/beige für Märklin	149,00 259,00

## MINITRIX "N"

		DM
1072	Baustellen Zugpackung	99,00
1018	Reichsbahn Reisezug mit E 36 in grauer Farbgeb.	330,00
2962-51	V 36 in roter Farbgebung	95,00
2922	Dampflok G 4/5 H der Bayerischen Staatsbahnen	195,00

## ARNOLD "N"

2280	BR 95	165,00
2015	V-65	127,50

## MÄRKLIN "Z"

8884	BR50 mit Kabinentender	209,00
8106	Güterzug der Bahnen im Chessie-System	248,50
8860	Typ F7 Santa Fe USA	138,00
8861	Typ F7 Southern Pacific USA	138,00
8637	Gedeckter Güterwagen USA	23,90
8638	Offener Güterwagen USA	22,40
8641	Gedeckter Güterwagen USA	23,90
8642	Offener Güterwagen USA	22,40
8640	Güterzugbegleitwagen USA	33,90
8636	Güterzugbegleitwagen USA	30,80

## BEMO

2261	H0m Kabelbauwagen RhB	25,80
3063	H0e Gepäckwagen rot RhB	29,60
3263	H0m Gepäckwagen rot RhB	29,60
1009	H0e Wismar-Schienenbus	164,00

## LAUER

UBS 10	59,00
UBS 90	12,50





# Modellbahn- Center am Markt

Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel. 0241/33921

M. Hünnerbein oHG



NEU! - NOUVEAU! - NIEUW

## ZUBEHÖR HO

### BOCHMANN + KOCHENDÖRFER

DM

33.001 Bekohlungsanlage 64,50

### RIBU

VKK die Kurzkupplung mit  
Vorentkupplung 3,90

### MIKADO-VERLAG

Das Sammelbuch für  
Märklin Spur Z + I 28,80

### VOLLMER

3759 Städtische Feuerwache 39,50  
5746 Feuerwehrausstattung 9,80  
3607 Fahrzeughalle 29,50  
5608 Brauerei im Abbruch 29,50

### POLA

166 Stadthaus-Ruine im Abbruch 32,75  
167 Stadtkino 34,75  
140 Diorama, Auto-Schrottverwertung 27,50

### WIKING

erste Neuheitenlieferung

### WEINERT

4011 Umbausatz für Roco Köf III 33,00

### KIBRI

8220 Büro u. Geschäftshaus 29,50

### VERBECK

Fahrrad-Drasine 27,50

## la dorsale wallonne

2

### CHAPITRE 2. LE CONFORT EST AMELIORE.

Dès la parution des horaires d'hiver 38-39, le matériel voyageurs fut remplacé par les récentes voitures métalliques NB de 1930) identiques à celles circulant encore à présent sur certains omnibus de la SNCF (réseau Nord et de l'ancienne compagnie du Midi).

En 2° et 3° classe le couloir était situé au centre; la 1° classe jouissait d'un couloir partiel. La peinture de l'époque en 3° était "vert clair" et le revêtement des sièges en simili cuir couleur brun mauve.

Je regrette toujours l'idée saugrenue du fonctionnaire qui vers 1950 décida de remplacer les beaux sièges de ces honorables voitures par des sièges en bois brun foncé et la peinture vert clair par un brun nauséabond, alors que 5 ans plus tard on dotait la 2° classe de sièges en plastique (supprimant les 3°) et que la France améliorait ses voitures en les dotant de sièges entièrement rembourrés de plastique vert, cette fois....

Cette initiative intempestive (celle du fonctionnaire cité plus haut) a sans doute collaboré à l'accélération de la mise à la réforme de ces robustes voitures. Quelques unes avaient été bien endommagées en mai 40 (les ex 11, 30, 31 entre autres). Elles furent rapidement remises en état en 1945. Lorsqu'elles ne furent plus destinées aux convois en Wallonie, celles munies d'un compartiment à bagages (27 à 31 NB) (1701 à 1705 état) puis 50, 88, 82, 26, 430 à 434 enfin) passèrent dans différents faisceaux de dépôts.

Quant à celles de 1° et de 2° classe et et les anciennes de seconde (1 à 4 NB et 11 à 13) (32201 à 32204 et 32301 à 32303) elles furent équipées de hauts parleurs et désignées pour les trains Radio-écoles surtout et à l'occasion de trains de dédoublements intérieurs ou de renforts aux rames pour PARIS.

Les ex C11 (15 à 20 NB) (32401 à 32406 SNCB) furent mutées par-ci par-là dans les gares. Il y en eut sur NAMUR-DINANT un hiver. Elles chauffaient mal et provoquèrent des plaintes de la part des usagers.

Enfin, peu à peu, ces engins furent convertis en wagons de service. Celles qui furent équipées d'un haut-parleur, après en avoir été privées et remises à leur état primitif furent employées comme rame d'essais des locos E 2001 à 2015. Prêtées à la gare de NAMUR, elles étaient tractées le matin vers 10h30 par une de ces nouvelles locos électriques vers MOUSTIER, WATERMAEL, SCHAERBEEK, VILVOORDE, LEUVEN pour un passage à LIEGE-GUILLEMIN à 12h50 pour regagner NAMUR à 13h15. Certaines ont été remises à neuf par l'atelier de NIMY-MONS en vue du futur musée de matériel ferroviaire à LEUVEN.

Pour en revenir à l'époque trouble de fin 38, la destination des internationaux fut progressivement ramenée de KAUNAS à VARSOVIE, puis BERLIN, puis KOLN. Enfin, dès les horaires d'hiver 39-40, ils ne sortaient plus de Belgique en direction de l'Est. Ces grands internationaux étaient tractés par les locos SNCF 1111 à 1117, devenues 231 E 29 à E 35. Aux horaires d'été 38, on vit apparaître des autorails triples "de luxe", précurseurs des TEE.

Ces autorails répondaient aux jolis noms d'HIRONDELLE, d'AVENTURE et d'ARC-EN-CIEL pour le NORD-BELGE. Ils reliaient, déjà à l'époque, LIEGE à PARIS en 4 heures ! En mai 40, ils furent repris par le NORD-FRANCAIS et rebaptisés BOULONNAIS, CALAISIS, CAMBRAISIS, complétant ainsi la gamme du même type du NORD-FRANCAIS soit : l'ARTOIS, la FLANDRE, l'ILE-DE-FRANCE, la PICARDIE, le BAUVAISIS. Ils furent mis à la mitraille aux environs de 1959.

Cependant pour les semi-directs qui nous intéressent, la traction changea. On ne vit plus les type 64. Il y eut les NB du dépôt de SAINT MARTIN. Le roulement était constitué par la partie 321 à 330, 334 à 345 et 351 à 362. Ces locos devenues par après type 22 SNCB étaient pourvues de tender série 143... Afin d'augmenter la capacité en combustible et en eau, certaines de ces locos furent équipées d'un tender d'une plus grande capacité. C'étaient les locos affectées aux LIEGE-AULNOYE et LIEGE-LILLE.

Il y eut les tenders 20423, 20430, 20434, 20436, 20442, 20443, 20457. Pour la relation qui nous intéresse, la série était constituée de 3 locomotives en roulement, soit les 345, 343, 334. La 345 reçut le tender 20457 à l'époque. En réserve à SAINT MARTIN, il y avait les 342, 354, 336.

En ce qui concerne la série plus puissante (421 à 425) devenues 48001 à 35, les engins de tractions suivants se trouvaient à SAINT MARTIN : 421, 425 à 438, 440 à 450, 452 et 454.

Les autres n° étaient à KINKEMPOIS pour assurer notamment la traction des trains "TALBOT" de minerai venant de COCKERILL à SERAING, d'OUGREE MIRIHAYE à OUGREE et de l'ESPERANCE-LONGDOZ à JEMEPPE/S/MEUSE.

Ces usines allaient s'approvisionner en minerai de fer dans le bassin de BRIEY soit respectivement à MOUTIER, BOULIGNY, et MANCIEULLES. Ils empruntaient alors un trajet assez long, mais moins coûteux, n'utilisant que des lignes du NORD-BELGE et de l'EST-FRANCAIS.

Ces trajets ont été modifiés plus d'une fois depuis la reprise de toutes les lignes tant belges que françaises par la SNCB et la SNCF.

Pour information, le parcours avant la guerre 40-45 était le suivant : OUGREE, FLEMALLE-HAUTE, NAMUR, DINANT, GIVET, MEZIERES-CHARLEVILLE, SEDAN, MONTMEDY, AUDUN LE ROMAN, MANCIEULLES, BRIEY et MOUTIER.

Il y eut aussi un type 7 (toujours le même qui déambulait de LIEGE à TOURNAI) : le 705, tender 20044. Lorsque celui-ci n'était pas disponible (entretien, réparations...), il y avait pour le remplacer les types 7 suivant affectés à l'époque à LIEGE : 703, 716, 724, 727, 754, 761, 772, 773.

A noter aussi qu'en cette période, il existait déjà un rame composée de voitures "L" : 43304, 33106, 33009, 30005, 33076, 33029. En réserve : 43306, 43205, 30003. Cette rame tractée tour à tour par les types 10 suivants appartenant au dépôt de LIEGE : 1001, 1014, 1017.

Les réserves étant les 1000 (devenues 1004, 1002, 1005, 1007, 1015, 1019, 1027, 1037, 1038, 1039, 1041, 1046, 1047. Cette rame rendait de précieux services aux habitants de HUY qui se rendaient à la capitale.

Le dernier convoi matinal du LIEGE-TOURNAI le 9/5/40 était assuré par la loco NB 345 devenue 2245 puis 220022...

Le 11/5/40 au soir, il y eut encore un LIEGE-MONS, comble de voyageurs des cantons de l'Est évacuant soi-disant, pris de panique comme tous d'ailleurs en pareilles circonstances.

Ce LIEGE-MONS, habituellement composé de voitures de 2° classe "K" et de la "K" miste 1°/2° n° 20110, était ce soir-là pourvu d'anciennes voitures bavaroises à 3 essieux et jumelées. La traction était assurée par la NB 334. C'était un convoi long de 14 voitures de ce type.

Dans le prochain numéro : "Du 10 mai 40 à la Libération."  
Une étude de LOUIS DASSET.



# les «consolidation» type 31

UN "SACRÉ CADEAU" DE L'ÉTAT BELGE À LA S.N.C.B.

Sources : Nos inoubliables "vapeur" de Ph. DAMBLY  
Documentation de Mrs. M. HAVELANGE et R. HUYSMAN.

Après la guerre 14-18, il devenait urgent pour l'ÉTAT-BELGE de construire de nouvelles locomotives.

Un modèle étudié avant 1914 fut livré au nombre de 8 exemplaires en 1921 par les Ateliers de TUBIZE et appelé Type 33.

Bien qu'ayant démontré d'excellentes qualités, la construction d'autres exemplaires ne fut pas envisagée car le prix de revient fut jugé trop élevé.

L'ÉTAT-BELGE étudia donc un autre type de "consolidation" moins onéreux. Pour réaliser des économies par rapport au Type 33, on renonçait au groupe moteur de 4 cylindres compound et ce en faveur de la simple expansion à 2 cylindres avec surchauffe. De plus, on utilisa des pistons à tiges, crosses et glissières énormes.

Tout cela eut pour effet que, par rapport au Type 33 l'on obtint une locomotive de puissance inférieure (1600 Ch pour 1900 Ch), de vitesse inférieure (70 Km pour 80 Km) mais d'un poids supérieur (89,000 T pour 85,000 T). De ce fait, mis à part quelques trains de voyageurs locaux, cette locomotive fut réservée à la remorque des trains de marchandises. On était loin de la locomotive "mixte" Type 33.

Dès que le projet fut adopté, l'on confia la construction de 200 exemplaires de cette locomotive à l'industrie anglaise et ce à la désagréable surprise des fabricants belges de locomotives !!!

-ndlr: quelle perte en heures de travail pour notre industrie !!! mais étranger c'est mieux que belge...(vieux proverbe belge)-.

C'est le constructeur Sir W.G. ARMSTRONG- WHITWORTH, SCOTSWOOD WORKS à NEWCASTLE-ON-TYNE qui eut "l'honneur" de construire ces locomotives.

Les livraisons à l'ÉTAT-BELGE de ces 200 locomotives s'étalèrent sur une période allant du 17 mai 1921 (locomotive 5001) au 12 janvier 1923 (locomotive 5200) et ce suivant détails ci-après :

Année	Nombre de locomotives livrées	*Numéros attribués	Numéros du constructeur
1921	36	5001-5036	191-226
1922	154	5037-5190	227-380
1923	10	5191-5200	381-390

Elles furent affectées aux dépôts suivants:

SCHAERBEEK : 46. : 5001, 29 à 36, 38 à 44, 60 à 63, 71, 76 à 85, 5126 à 29, 41,52,55 à 58, 63, 5065, 69, 70, 5200.

LEUVEN : 42. : 5002 à 28, 5105 à 10, 30 à 33, 76, 77, 91 à 93.

HERBESTHAL-MONTZEN : 8. : 5037, 45, 52 à 57.  
 DENDERMONDE : 10. : 5046 à 51, 58, 59, 5112, 96.  
 LEDEBERG : 12. : 5064 à 70, 5098 à 5101, 11.  
 LIEGE : 13. : 5072 à 75, 94 à 97, 5150, 53, 54, 88, 94.  
 LANDEN : 8. : 5086 à 89, 5102 à 04, 51.  
 RENORY : 9. : 5090 à 93, 5113 à 15, 84, 85.  
 KORTRIJK : 11. : 5116 à 25, 66.  
 HASSELT : 11. : 5134 à 40, 42, 43, 97, 99.  
 ANS : 10. : 5144 à 49, 59 à 62.  
 LODELINSART : 12. : 5164, 67, 68, 70, 71, 73 à 75, 80 à 83.  
 WALCOURT : 8. : 5178, 79, 86, 87, 89, 90, 95, 98.

Au début de leur mise en service ces 200 locomotives Type 37 accomplirent d'une façon plus ou moins satisfaisante les tâches qui leur avaient été confiées. Mais il ne fallut pas attendre longtemps pour voir s'accumuler les pannes et les ennuis techniques. Devant cette hécatombe, l'on fit de moins en moins appel à ce type de locomotive pour la remorque des trains et à la première panne jugée grave on les gara au fur et à mesure...

Ces mesures entraînèrent au cours des années une diminution du nombre de services-locomotives comme le prouve ce tableau :

01/06/23: 176	01/02/24: 173	01/06/24: 160	01/02/26: 144	15/05/26: 136
03/02/30: 126	15/05/30: 107	05/10/30: 83	15/05/31: 62	05/02/33: 48
04/02/34: 43	07/10/34: 33	15/05/35: 38	06/10/35: 22	02/02/36: 11
15/05/36: 5				

Cette situation fit naître des critiques de plus en plus justifiées. Dès lors les dirigeants de la SNCB firent entreprendre des études pour rendre ces locomotives de nouveau utilisables, mais surtout aptes à la remorque des trains de voyageurs, car on manquait de locomotives pour assurer ce genre de convoi.

Les principales modifications concernaient la diminution du diamètre des cylindres 40 mm et le faisceau tubulaire dont la longueur fut réduite de 116 mm. Le nombre de petits tubes à fumée diminua de 52 tandis que le nombre de gros tubes augmenta de 7.

Le timbre augmenta de 2 Kgs/cm<sup>2</sup> et le circuit de vapeur fut amélioré.

Le mécanisme fut allégé (tête des tiges des pistons, crosses, contre-poids, roues et coulisses). Toutes ces modifications eurent pour conséquence de porter la vitesse de 70 km/h à 90 km/h. La puissance passait de 1600 Ch à 1800 Ch et le poids de 89,700 T à 94,000 T.

La première locomotive transformée par CW MECHELEN le fut le 17 juin 1936.

Il s'agissait de la 3115.

De juin 1936 à mai 1940 (occupation de notre pays par les armées allemandes) l'on note la transformation de 96 locomotives soit par année :

1936: 6 | 1937: 51 | 1938: 30 | 1939: 4 | 1940: 1.

de 1936 à 1940: 4 (année de transformation inconnue)

Sous le contrôle de la DEUTSCHE REICHSBAHN, la transformation continua.

C'est ainsi que pour la période s'étalant de juin 40 à septembre 41 l'on remarque la transformation de 12 locomotives (toutes transformées en 41).

A la fin septembre 41, 108 machines avaient été transformées sur un effectif de 200. C'est à cette époque que l'on décida de remettre en fonctionnement les 92 locomotives non transformées, car il y avait manque de machines vu que la D.R. avait récupéré en grande partie les machines acquises par l'ETAT-BELGE suivant le traité de VERSAILLES de 1919.

Pour ne pas les confondre avec les locomotives transformées, elles reçurent la dénomination Type 30, et numérotées 3000 à 3091. Dès leur transformation elle retrouveront leur dénomination et leur numéro de Type 31. Pour la période allant du 1<sup>o</sup> octobre 41 à la fin de l'occupation allemande, l'on note 15 locomotives transformées (6 en 41, 8 en 42, 1 en 43).

De la libération (septembre 44) au 31 décembre 45, il sera procédé à la transformation de 10 locomotives (1 en décembre 44 et 9 en 45).

Et c'est ainsi qu'à la renumérotation du 1<sup>o</sup> janvier 46, l'inventaire s'établissait comme suit : 133 locomotives transformées (Type 31) et 67 locomotives non transformées (Type 30).

L'année 46 vit la transformation de 25 machines tandis que 47 sera la dernière année au cours de laquelle l'on transformera des types 30 en Type 31. En effet, 4 locomotive seront transformée et c'est le 29 août 47 que la 30.007 (ex 3125 et 3007) dernière machine transformée, deviendra la 31.025.

En conclusion : 162 locomotives subirent la transformation et 38 demeurèrent Type 30. Au service locomotives daté du 4 octobre 1936, on notait 7 services, au lieu de 5 au service-locomotives du 15/05/36.

Jusqu'au service daté du 5 octobre 1947, le nombre de services-locomotives ira croissant au fur et à mesure de la mise en service des locos transformées. Ainsi en témoigne ce tableau :

04/10/36: 7	01/02/37: 13	03/10/37: 31	02/10/38: 49	16/04/39: 60
15/03/40: 69	05/05/41: 73	06/01/41: 83	06/05/46: 84	05/10/47: 104.

EVOLUTION DU NOMBRE DE SERVICES-LOCOMOTIVES ET DE L'EFFECTIF EN ECRITURES DES TYPE 31. depuis la dernière transformation effectuée le 29/08/47/

services-locomotives		effect.en écritures	services-locomotives		effect. en écritures
dates	nombres		dates	nombres	
05/10/47	104	162	22/05/55	102	149
03/10/48	91	161	03/06/56	75	132
02/10/49	92	161	30/09/56	72	130
14/05/50	97	159	02/06/57	64	116
20/05/51	100	159	29/09/57	57	100
05/10/52	95	159	01/06/58	18	69
04/10/53	101	159	31/05/59	3	40
23/05/54	97	157	04/10/59	1	6
17/10/54	95	153			

A SUIVRE

# le musée de bruxelles-nord

L'année 1985 approche à grands pas !

Elle verra la commémoration du 150° anniversaire de la création du chemin de fer en Belgique (5 mai 1835 : inauguration de la ligne BRUXELLES (allée verte) - MECHELEN, et le 50° anniversaire de la première électrification d'une ligne de chemin de fer dans notre pays : 5 mai 1935, BRUXELLES NORD - ANTWERPEN CENTRAAL).

La célébration de ces deux événements sera marquée par des manifestations qui vont intéresser de nombreuses personnes, non seulement belges mais également étrangères.

Pour être à même de répondre à toutes les questions qui vont être posées sur nos chemins de fer, nous vous conseillons de profiter des vacances (ou ce qui en reste) pour rendre visite à notre musée pour enrichir vos connaissances.

L'hotesse y est très accueillante (à ne pas draguer) et les modèles exposés sont très intéressants.

Hélas, nous savons qu'il (le musée) n'habrite qu'une seule locomotive grandeur nature, et que tous nous rêvons d'un musée où nous trouverions les pièces "grandeur nature" restaurées et rassemblées actuellement au dépôt de LEUVEN (ne sont visible que sur autorisation de la SNCB et seulement pour visite groupées).

En attendant des jours meilleurs, visitons notre petit musée, montrons nous intéressés par ce qui nous est offert actuellement. Rien ne dit que notre assiduité ne sera pas un jour récompensée et que notre rêve ne deviendra jamais réalité.

Reproduit ci-dessous un document disponible au musée et qui nous donne une idée de ce que l'on peut y trouver :

" Le premier train fut mis en circulation en Belgique en 1835 soit 10 ans après que les Anglais avaient inauguré le leur. En cette journée mémorable du 5 mai 1835, 900 invités prirent place dans trois trains qui les conduisaient de BRUXELLES ALLEE-VERTE à MALINES. Cette première ligne fut construite en l'espace d'un an. L'extension du réseau belge s'accomplit à un rythme tel que dix ans plus tard il s'étendait sur plus de 500 kms. Finalement, ce réseau devient le plus dense du monde à savoir plus de 5.000 kms pour un territoire de 30.500 km<sup>2</sup>. !!!

Durant le 19° siècle, plusieurs réseaux privés de chemins de fer existaient autour du chemin de fer de l'Etat. Lorsqu' en 1926, l'Etat Belge créait la SNCB, plusieurs de ces Sociétés avaient déjà été reprises par les Chemins de Fer de l'Etat.

Cette fusion s'étendit au point qu'actuellement la SNCB gère tout le réseau belge des chemins de fer.

Dans le cadre des manifestations qui furent organisées en 1951 à l'occasion du 25° anniversaire de la SNCB, la Société décida de créer un musée du chemin de fer.

L'inauguration de ce musée eu lieu le 30 octobre 1951 dans les locaux de l'Ancienne Gare de BRUXELLES-NORD. Lorsque la démolition de cette gare fut décidée, pour l'établissement de la jonction NORD-MIDI, le musée fut transféré à la halte de BRUXELLES-CONGRES. Le 11 juillet 1958, le musée fut installé dans la nouvelle Gare de BRUXELLES-NORD, l'accès se faisant par la salle des pas-perdus.

La mission du musée à des aspects multiples : il rappelle le passé, un passé chargé de l'enchantement du romantisme et de l'audace des pionniers, le tout constituant un apport au développement historique, scientifique et économique du pays dans lequel le chemin de fer joue un rôle important. On a tenté de reproduire cette réalisation dans deux salles.

La Belgique a été le premier pays du continent européen à réaliser un réseau ferroviaire ou les techniciens et les industriels belges découvrirent immédiatement l'importance de cette nouvelle invention. Déjà en décembre 1835, apparaissait sur les voies une locomotive belge tandis que les techniciens belges apportaient de nombreux perfectionnements à l'équipement ferroviaire. Des noms comme DE RIDDER, WALSCHAERTS et BELPAIRE sont mondialement connus.

Le visiteur du musée des chemins de fer à BRUXELLES-NORD fait immédiatement connaissance avec la locomotive surnommée "PAYS DE WAES". Cette appellation lui fut donnée parce que entre 1842 et 1896, elle remorqua les trains sur la ligne GAND-ANVERS à travers le PAYS DE WAES.

Tout autour de cette authentique locomotive belge se trouvent encore quelques maquettes d'autres locomotives, notamment "LE BELGE", la première locomotive de fabrication belge qui circula sur nos voies. Au surplus, on trouve une dizaine de maquettes de différents wagons à marchandises et de voitures à voyageurs, une captivante partie historique des chemins de fer et en même temps une collection très attrayante.

Mais il n'y a pas d'important que les locomotives, les wagons et les voitures, pour l'exploitation des chemins de fer. L'assiette des voies et la signalisation subirent elles aussi une évolution dans l'histoire des chemins de fer. Cette évolution est illustrée au musée par des modèles de différents rails et traverses ainsi que par une installation de signalisation mécanique pour la commande des signaux et des aiguillages.

La seconde salle du musée est moins spectaculaire que la première, mais par contre elle montre l'aspect humain de la Société qui partant de l'entreprise des pionniers est devenue petit à petit une exploitation moderne. Les gravures célèbres d'EPINAL évoquent la tendance de la première période, étonnement et enthousiasme du public à la vue de cette nouvelle invention qui remplace désormais la diligence et le cheval.

Et probablement resterez-vous en admiration devant les photos de vieilles stations, parmi lesquelles vous découvrirez peut-être, celles où enfant vous avez pris le train.

Des maquettes de nouvelles réalisations montrent l'évolution de l'architecture.

Le cheminot lui non plus n'a pas été oublié, car les trains ne roulent pas sans que l'action humaine n'alimente ce mécanisme. A la vue de photos du personnel, de même uniformes ou parties d'uniformes, apparaît un peu d'histoire de la mode. Pour cadrer avec tous ces objets, des choses diverses ayant trait aux chemins de fer. Dans des vitrines on peut admirer des pièces commémoratives, des cartes de chemin de fer de diverses périodes, des annuaires et des indicateurs, de petits objets qui vous laissent rêveur au sujet d'un passé des chemins de fer sur lequel plane l'éclat du romantisme. Le tout pour souligner comment l'exploitation des Chemins de fer a évolué vers une exploitation moderne.

Renseignements pratiques :

L'entrée est gratuite, les heures d'ouvertures (lundi au vendredi) 9h à 17h.

Des visites guidées peuvent être organisées et sont gratuites. Elles doivent être sollicitées à l'avance auprès du Musée de la SNCB, Gare de BRUXELLES-NORD, rue du Progrès 76, 1000 BRUXELLES. 02/218.60.50. ext.1279.

## espagne:

MINES DE CHARBON,  
MINE DE "VAPEUR",  
MINE D'ÉCARTEMENTS...

Il n'est pas temps, mais grand temps de se rendre dans la péninsule Ibérique pour y admirer en action les derniers chaudrons de l'Europe.

La vapeur dessert actuellement deux bassins miniers distants de 500 km.

### 1.0. LE BASSIN DES ASTURIES.

Il constitue au point de vue manutention une source inépuisable d'archéologie industrielle toujours en action. Les installations minières datent des années vingt.

Les sièges d'extraction se situent à trois niveaux :

- au dessus de la vallée dans la montagne, en souterrain ou à ciel ouvert.  
Dans ce cas, le charbon descend en wagonnets par des plans inclinés automoteurs, les wagons pleins faisant remonter les vides.
- au niveau de la vallée, les galeries étant horizontales sous la montagne.
- sous la vallée par des puits verticaux assez récents.

L'évolution des modes d'extraction suit en fait l'exploitation normale d'un gisement : d'abord les couches les plus proches de la surface, ensuite les veines de plus en plus profondes au fur et à mesure de l'épuisement de la concession.

L'habitat (maisons au toit débordant) assez disséminé sur les versants de la vallée rappelle plus l'Autriche que l'Espagne.

L'agriculture d'élevage (pâtures clôturées par les murs de pierre) et les charbonnages représentent les seules activités de ces régions.

### 1.1.0. SOCIÉTÉS DES CHARBONNAGES HUNOSA.

HULLERAS DEL NORTE. Situées à 20 kms d'OVIEDO dans le nord de la chaîne CANTABRIQUE, dans les vallées du RIO GONDAL et de ses affluents, ces mines sont interconnectées au réseau FEVE (FERROCARRIL ESPANOLA A VIA ESTRACHA : écartement métrique) et au réseau RENFE ligne OVIEDO-LEON (écartement 1,67m.).

### 1.1.1. MIERES.

A l'entrée de la ville venant d'OVIEDO, on peut voir un tapis roulant traversant la vallée de part en part et véhiculant du charbon à un triage lavoir (TAILLERES BATAN) situé près du terrain de football. Franchissez la barrière et demandez Monsieur ROMERO



-gardien du parc et ancien chauffeur de locomotives-. Monsieur ROMERO vous fera revivre l'histoire des cinq locos éteintes depuis 10 ans et stockées sur des voies de garage.

On peut ainsi admirer une 020 T à voie étroite de 60 cm en mouvement (écartement intérieur des mines).

Egalement une 030 T à voie de 75cm -écartement extérieur (carreau des mines)- ARNOLD YUNG de 1907 ayant servi sur la ligne SIEGFRIED.

Ensuite sur un faisceau de garage à 4 files de rails se trouvent :

- une 020 T à voie large 1,67 m (ex-RENFE)
- une 030 T (ex-RENFE) à voie large d'origine allemande de 1880.
- une 141 T à voie métrique.
- des wagons à voie de 75 cm.

#### 1.1.2. TURON.

Dans la vallée du RIO TURON se trouvent les HULLERAS DEL TURON où une machine à vapeur est exposée en monument.

#### 1.1.3. FIGADERO.

Ces houillères possèdent encore un lavoir en bois toujours en service et un plan incliné automoteur.

#### 1.1.4. UJO.

A l'entrée de la vallée du RIO ALLER, un triage lavoir : les manoeuvres s'effectuent en voie large avec une loco 030 T et un diesel, en voie métrique avec un diesel FEVE. 7 locos tender de tous types et écartements sont conservés en monument. Les installations, visibles de la route d'OVIEDO-LEON, reçoivent les charbons des mines se trouvant plus loin dans la vallée, par l'intermédiaire d'une voie de 75 cm.

#### 1.2.0. M.S.P. MINIERO E SIDERURGICA DE PONFERRADA.

Né de la mine en 1919, le Ferrocarril PONFERRADA-VILLABLINO remonte les 65 km de la vallée du RIO SIL et réalise l'interconnection entre les mines de la région de VILLABLINO et la ligne RENFE (1,67m) à PONFERRADA. Le P-V. (Ponferrada-Villablino) est une ligne privée à voie métrique équipée (ce qui est rare pour l'Espagne) dès son

origine, en frein WESTINGHOUSE. A l'opposé d'un tortillard ou d'une ligne secondaire, il y transite un tonnage supérieur à la production des charbonnages belges. Dieselisé sur la grande ligne depuis décembre 81. La vapeur est reléguée aux manoeuvres en gare et aux raccordements miniers.

### 1.2.1. PONFERRADA.

Ville de 50.000 habitants. Elle abrite le dépôt des locomotives, différents ateliers (réparation des wagons, wagonnets, matériel minier, créosotage de traverses), le triage lavoir central à liqueur dense, un immense parc à charbon, des bassins de décantation.

Moyennant une autorisation qui s'obtient en 10 minutes auprès du bâtiment administratif, on peut ainsi admirer en action 3 locomotives à vapeur.

Dans le faisceau à voie large, vous pourriez peut-être avoir des hallucinations et reconnaître la MF 73 du CFV3V à 1.500 km de son dépôt.

En effet, la locomotive (à voie de 1,67m) en action sera peut-être la n°53 ou la 54 : 030 T COUILLET de 1924 ou la n° 51 : 030 T HAINE SAINT PIERRE de 1922 ou la n° 54 : 030 T ENERGIE de 1927.

Deux autres locomotives à vapeur à voie métrique travaillent également sans relâche. La première en faisceau de réception scinde les rames amenées à VILLABLINO. La loco refoule chaque demi train vers les fosses de déchargement. Les wagons trémies, de conception assez ancienne avec attelage FEVE (crochet sans tendeur, chaînes, un seul tampon central), demandent beaucoup de manutention : ouverture des trémies par vis sans fin, vibrations données par des coups de pic pneumatique pour aider la descente de la charge.

A la sortie du déchargement une deuxième loco à vapeur forme une rame de wagons réformés à envoyer à l'atelier et une rame de wagons bons qui avec l'éternel caboose (fourgon), via le triangle de retournement, formeront en gare de PONFERRADA un train prêt pour un diesel à destination de VILLABLINO.

A 10 km de PONFERRADA, sur la grande ligne, la locomotive 31, montant à vide du dépôt, assure, de 9h à 15h, le raccordement à la centrale électrique de CUBILLOS. Les autres locomotives en service se trouvent à VILLABLINO.

Il faut donc emprunter une petite route qui, jouant à cache-cache avec le chemin de fer, remonte la vallée qui prend de plus en plus l'allure d'un défilé. On rencontre ainsi plusieurs charbonnages en activité, raccordés ou non au chemin de fer, une centrale électrique de haute chute, des terrils en feu, etc...

Deux barrages obstruent la vallée en direction de VILLABLINO. A l'entrée de la cité, au niveau de la rivière, le chemin de fer pénètre dans la montagne à 50 m en amont du barrage. Par un tunnel de 2,5 km, il parvient à l'altitude 900 au dessus du niveau du lac artificiel et via un viaduc peut ainsi traverser la retenue avant l'arrivée en gare de VILLABLINO.

### 1.2.2. VILLABLINO : une ambiance.

VILLABLINO, village de + 2.000 habitants frappe par sa quiétude. L'hiver, la couche de neige peut atteindre 1m. A la fonte des neiges, les cigognes sur les clochers des églises annoncent le retour du printemps. Les villageois sont équipés pour la circonstance de curieux sabots écartés du sol par 4 cylindres de bois de la taille d'un bouchon. Le silence n'est dérangé que par le passage des trains et quelques cognement de wagonnets.

L'été, les vaches dans leurs pâtures ou attelées à un chariot ajoutent une note pittoresque au paysage.

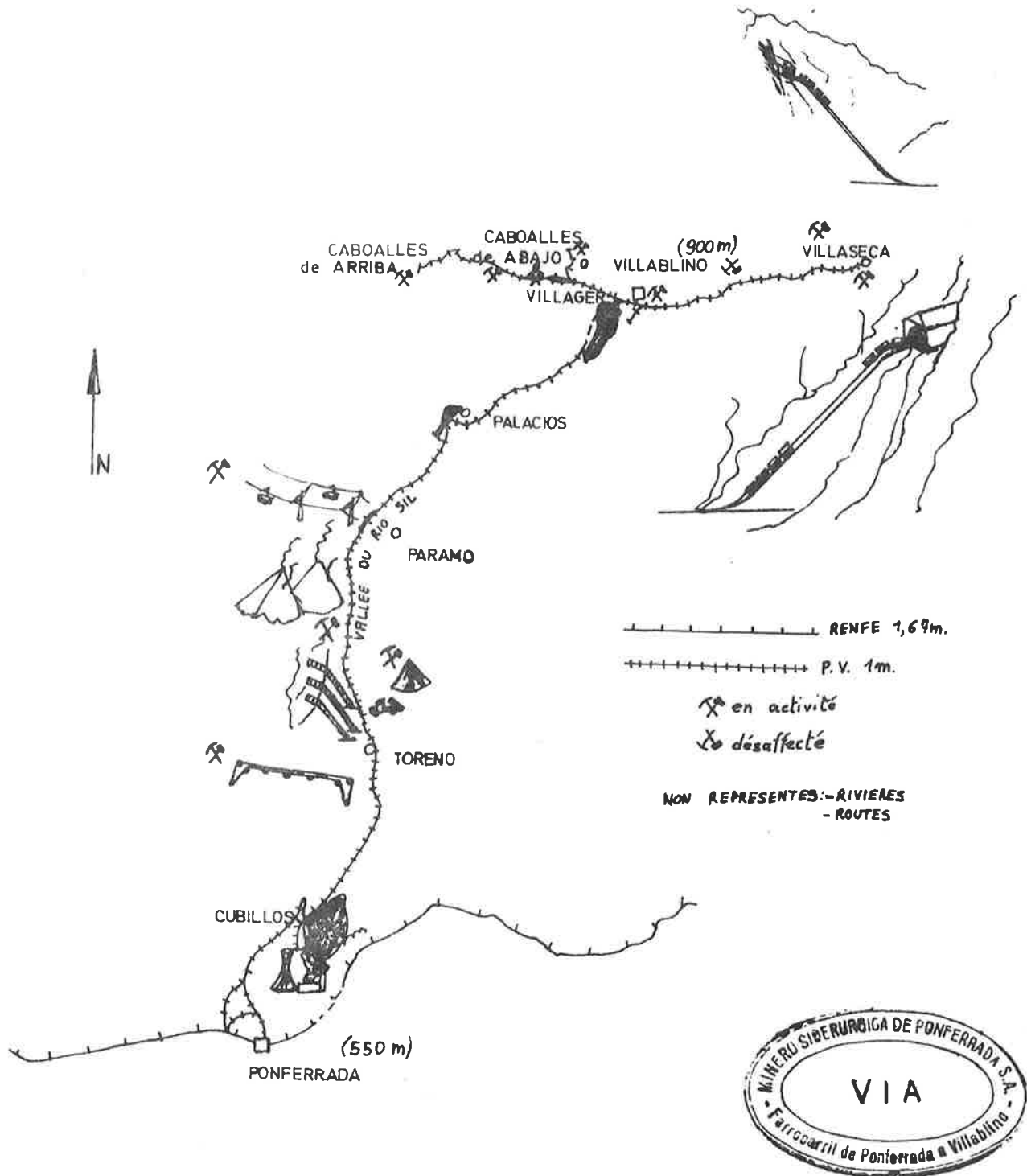
Logé face à la gare, point besoin de réveil : à 6h, les premiers coups de sifflets américains marquent le début de la journée.



Actuellement, 2 locos à vapeur et 1 diesel (3 vapeur en 1982) plus 1 vapeur en réserve assurent le trafic des raccordements. Le plus long : 14 km, vers l'est, desservi rarement par la vapeur, remonte une étroite vallée.

Cheminée en tête à la montée, la loco doit manoeuvrer et refouler la rame dans un tiroir. Le retour vers VILLABLINO se fait tender en avant. Il n'y a pas d'évitement sur cette section.

Deux mines situées de part et d'autre de la vallée assurent via 2 plans inclinés automoteurs de 100 et 200 m, le chargement des trois trains journaliers. Le changement de poste s'opère vers 15h15. On peut ainsi voir de loin les mineurs, les blancs escaladent, les noirs dévalant à toutes jambes.



Le second embranchement de 9 km vers l'ouest est plus diversifié. A 4 km de VILLABLINO, au droit de l'évitement, un P.N. suivi d'une rampe en courbe et contre courbe constitue le premier embranchement en tiroir. La manoeuvre est assez cocasse : tandis que la machine vient se placer en queue, un homme saupoudre de sable les rails. Le rouge clignotant mis, la machine pleine admission élance son train sur le P.N., tandis que le chauffeur grimpe sur la chaudière et aide au fonctionnement de la sablière : un régal pour vaperiste. Un réseau électrique à voie étroite de 0,60 m relie le puits de cette mine au chargement.

A CABOALLES DE ABAJO, le chargement se fait sur deux voies adjacentes à la principale.

On peut assister de la route à toute la manutention des wagonnets, des pleins de dirigeant vers le culbuteur, les vides repris par des locos électriques à caténares, rentrant à la mine.

Au changement de poste, une loco se trouve en-tête d'une rame de wagonnets vides. Une vingtaine de mineurs, lampe allumée, palabrent et fument une dernière cigarette. Une sirène retentit, deux hommes se placent dans chaque wagonnet. Quelques instants plus tard, dans un cliquetis d'attelages, le convoi s'ébranle. Quelques signes "au revoir" échangés et le train disparaît dans la galerie.

Plus loin, dans la vallée, on rencontre successivement une scierie de bois d'étaçonnage, la troisième mine avec un puit de ventilation, un châssis à molettes avec trémiles de chargement.

La quatrième mine se trouve au terminus de la ligne à CABOALLES DE ARRIBAS. Un chemin de fer électrique à voie de 0,60 m alimente le lavoir à charbon.

### 1.2.3. LE MATERIEL MOTEUR.

Deux types de locos peuvent être rencontrés sur cette ligne métrique. Les plus anciennes, les BALDWIN 131 T, ont participé à la construction de la ligne. Les plus récentes, les 132 T ENGERTH, dont le tender à deux essieux repose également par des longerons sur le châssis moteur, ressemblent plus en fait à des 130.

### 1.3.0. CISTERNIA : HULLERAS DE SABERO.

Situées sur la ligne à voie métrique FEVE du très long chemin de fer de LA ROBLA, naguère parcouru par des "GARRATT", les houillères disposent d'un raccordement de 3 km. L'autorisation de visite se demande à la direction des Houillères de SABERO.

Sur l'autre rive par rapport au village se trouvent les installations de lavage qui reçoivent le charbon de la montagne par téléphérique, les fours à coke, les ateliers. A l'entrée, une 020 T verticale en monument date du début de la ligne. Le parc moteur se compose d'une 020 T et de deux 030 T dont une SHARP STEWART de 1885 (révisée en 1982.)

Deux de ces locos assurent le service journalier. Une 020 T SADDLE TANK se trouve hors service.

Une visite de l'atelier s'impose.

Il sert à la révision des locos, du matériel minier et des voies. A midi, une sirène retentit, l'atelier est aussitôt envahi par un troupeau de chats en quête de nourriture.

Au début de l'après-midi, une loco parcourt le raccordement pour aller chercher les wagons vides en gare de CISTERNIA.

## 2.0.0. ENDESA.

Entreprise Nationale D'Electricité sa. Le dernier torro de feu.

La société exploite depuis 1953 dans un paysage désertique, pour ne pas dire lunaire, au milieu des cailloux (poudingues) et de la terre rouge ocre, un chemin de fer dont le seul but est l'approvisionnement en charbon de centrales électriques.

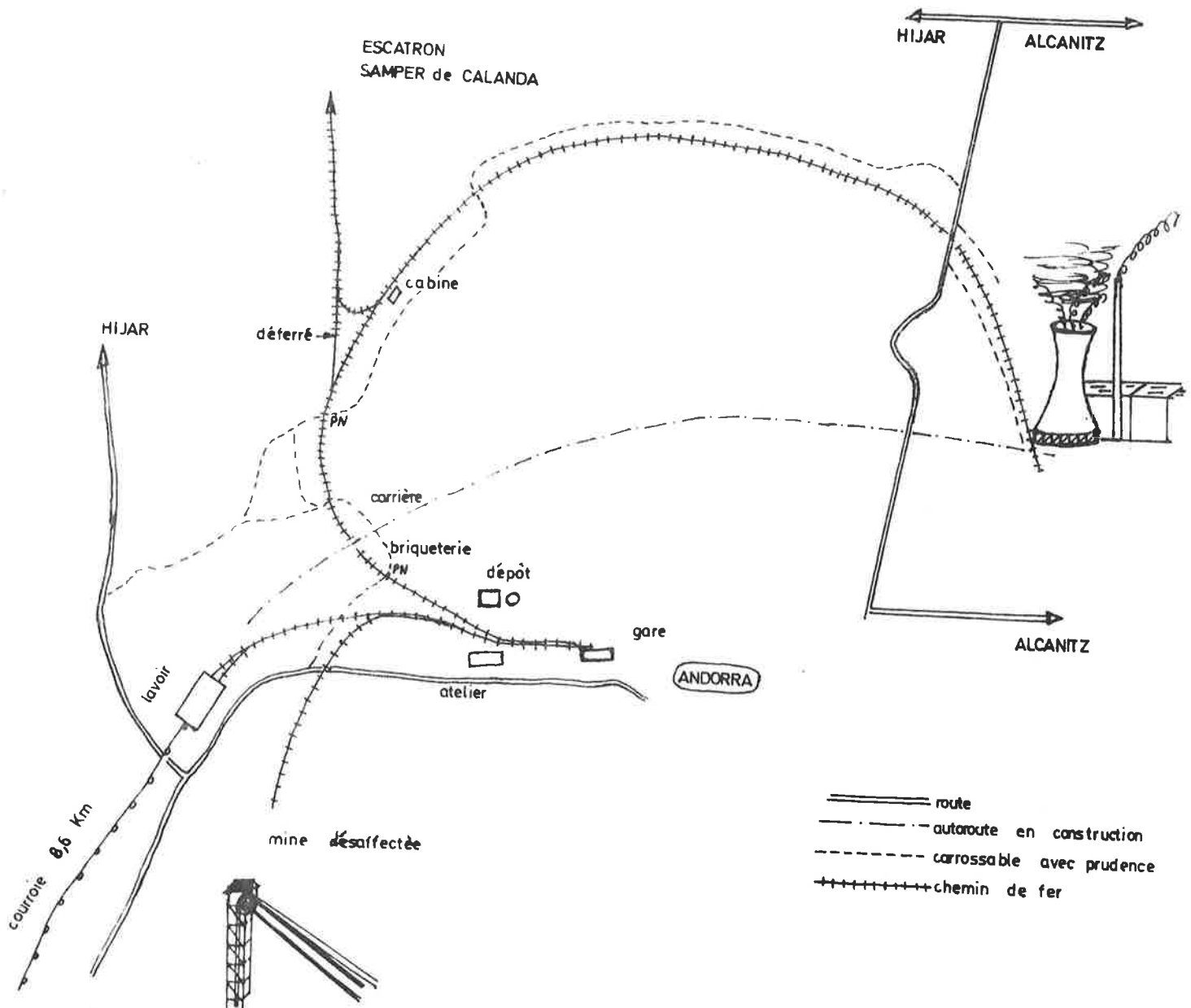
C'est ainsi que la centrale d'ESCATRON était desservie depuis ANDORRA au travers de ces étendues où poussent de maigres vignes et quelques rares oliviers, par une ligne à voie large (1,67m) d'une quarantaine de kilomètres.

Via SAMPER DE CALAMBA, la ligne croisait la grande ligne SARRAGOSSE-TARRAGONE.

Actuellement, le tronçon SAMPER-ESCATRON est déferré et la centrale, qui ne sert qu'en appoint, est alimentée par camions.

Une nouvelle centrale thermique dite de "TERUEL", située à 12 km d'ANDORRA, a pris la relève en 1980.

Un nouveau tronçon a donc été implanté, de la centrale jusqu'à quelques kms d'ANDORRA. Il est parcouru à la fois par des diesels RENFE qui approvisionnent la centrale en charbon importé, et par les vapeurs de la société ENDESA.



Pour le plus gros trafic (de 7h à 19h), cela se résume à 10 aller et retour quotidiens en vapeur venant d'ANDORRA. Deux vapeurs effectuent les rotations sur cette ligne, ouverte en semaine uniquement. Des trémies de chargement, la loco remonte, cheminée en avant, une rame chargée vers la gare d'ANDORRA, puis, tender en avant, la descend vers la centrale.

Le retour vers ANDORRA avec la rame vide se fait cheminée en avant, en rampe continu. Par temps de pluie, il n'est pas rare de voir la loco planter un chou. La deuxième machine vient alors à la rescousse.

Le matériel moteur en ordre comprend deux types de locos :

- Deux 242 T de construction allemande YUNG de 1953.  
Avec la livrée allemande, ces machines sont équipées de la chauffe au fuel et du frein à vide malgré la présence de pompes à air.
- Une 141 F (F comme fuel), ex RENFE cette machine est certainement la plus grosse locomotive occidentale encore en service régulier.  
Son imposante masse rappelle les PACIFICS de la DDR ou les 241 P SNCF.

#### 2.1.0. SITUATION AU 01/03/84.

Une 141 F et une 242 T assurent le trafic.  
Les autres machines se trouvent garées au dépôt d'ANDORRA.

C'est là que l'on peut signaler sa visite dans le livre des visiteurs auprès de Monsieur ROSSA (Jef de Deposito : chef de dépôt). Il vous fera un bilan de la situation.

La plus ancienne loco, une 130 BALDWIN chauffée au charbon sert uniquement pour le rallumage des machines au fuel, le lundi matin. Une des 141 F sert de pièces de rechange, l'autre, sa chaudière "esta mou" depuis le 1982, comme dit Monsieur ROSSA. Une 242 T de construction ibérique (SAMPER) arrêtée définitivement, voisine avec l'autre 242 T allemande en cours de levage.

Hélas, ce petit paradis pour le vaporiste vit ses derniers jours. En effet, contre toute logique, une autoroute a été construite entre le chargement et la centrale. A partir d'octobre, la centrale sera desservie uniquement par des navettes de camions de 20 T qui participent déjà au transport, non sans démolir des façades et des routes de l'intérieur de la ville d'ANDORRA.

S'il vous reste quelques jours de congé, n'hésitez donc pas à les consacrer à découvrir l'Espagne, hors des sentiers battus, loin des touristes; vous serez émerveillés par la modernisation fulgurante du pays (routes, habitations, etc..) mais surtout par l'accueil chaleureux de ce monde rural et ouvrier méconnu du profane.

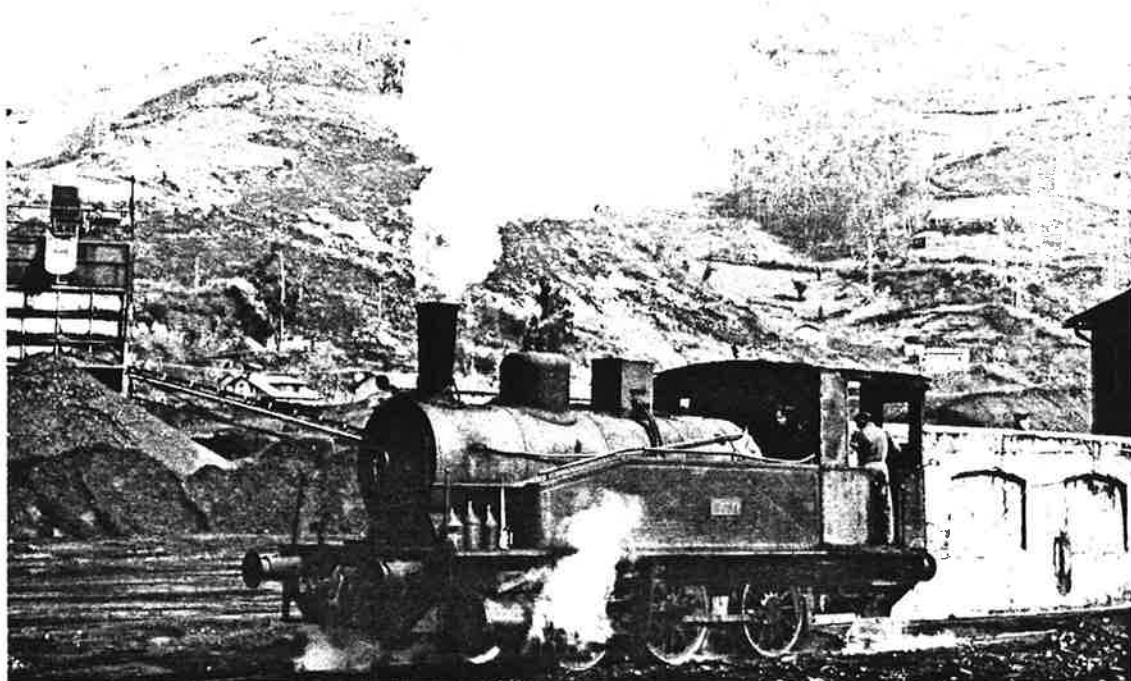
Guy SERESSIA.

Propos recueillis chez E. LABAR, E. BAUDOUIN.  
Documentation : la vie du rail, Rail Magazine, Voie Ferrée.  
Visite sur place en février et avril 82, août 83, mars 84.

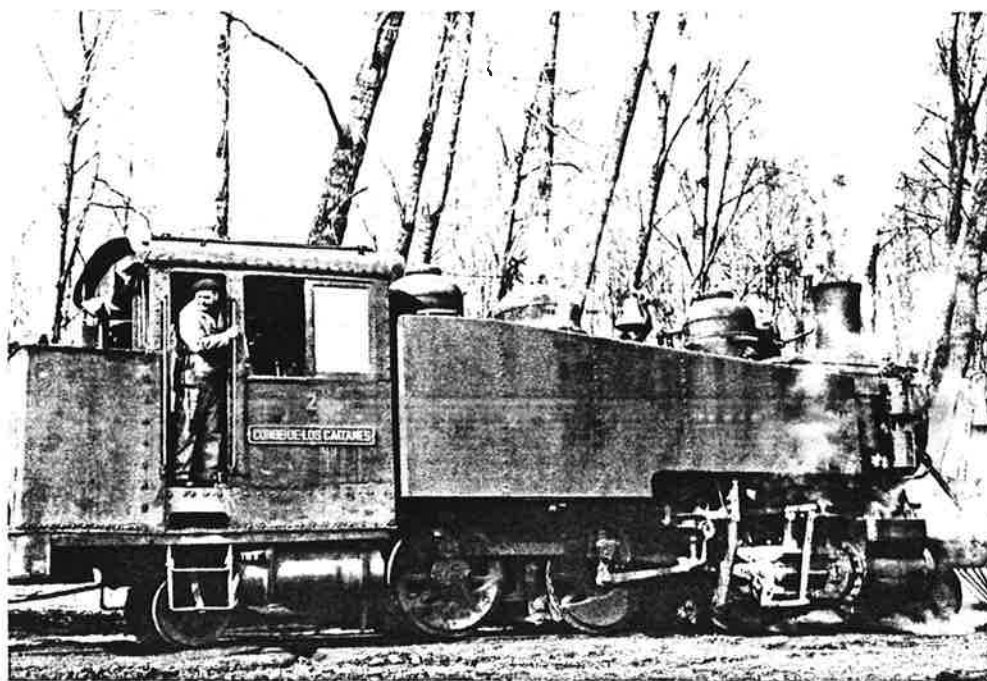
FERROCARRIL PONFERRADA - VILLABLINO  
ÉTAT DES LOCOMOTIVES AU PREMIER AOÛT 1981

N°	Types	Noms	Constructeur / Date		Situation	Observations
1	131-T	FRANCISCO CAMBO	Baldwin	1919	En service	
2	131-T	CONDE DE LOS GAITANES	Baldwin	1919	En service	
3	131-T	MARQUES DE ALDAMA	Baldwin	1919	En service	
4	131-T	VILLABASO	Baldwin	1919	H.S.	Garée à Ponferrada
5	131-T		Baldwin	1919	En service	
6	131-T		Baldwin	1919	En service	
7	131-T		Baldwin	1919	En service	
8	131-T		Baldwin	1919	H.S.	
9	131-T		Baldwin	1919	H.S.	
10	131-T		Baldwin	1919	En service	
11	132-T		Krauss	1920	En service	Ex-FV n°52, puis VA
12	132-T		Krauss	1920	En service	Ex-FV n°56, puis VA
13	132-T		Macosa	1950	En service	Acquise neuve
14	132-T		Macosa	1950	En service	Acquise neuve
15	132-T		Macosa	1956	En service	Acquise neuve
16	132-T		Macosa	1956	En service	Acquise neuve
17	132-T		Krauss	( ? )	En service	Ex-FR n°151
18	132-T		Krauss	1914	En service	Ex-FV n°50, puis FR.n°152
19	132-T		Krauss	1920	En service	Ex-FV n°57, puis FR n°153
31	132-T		Maffei	1913	En service	Ex-FC. Pamplona- Lasarte n°31
21	130-T		Borsig	1912	Démolie	Origine inconnue
22	020-T		Freudestein	1908	Démolie	Origine inconnue
41	130		Tubize	1956	H.S.	} Acquises par l'ENDESA pour la desserte des centrales.
42	130		Nivelles	1950	Démolie	

MACHINES SOUS PRESSION	mars 82	avril 82	février 84	mai 84
	2	14	1	3
	5	15	2	5
	11	17	11	14
	16	19	19	17
	17	31	31	19
	53	53	51	31
				53



*La 030 - T manoeuvre à UJO ( février 1984 )*



*La 131 - T Baldwin " Conde de los Caitanes " manoeuvre à Ponferrada  
( février 1984 )*

CODIFICATION INTERNATIONALE DES WAGONS LETTRES DE CATEGORIE (MAJUSCULES)					
Lettres	Type de wagon	Caractéristiques d'exploitation			
		Charge C minimum		Longueur de chargement	
		Wagon à essieux	Wagon à bogies	Wagon à essieux	Wagon à bogies
E	Wagon tombereau de type courant basculable en bout et latéralement, à plancher plat	2 ess.: 25 t	50 t	2 ess.: 7,7 m min	12 m min.
F	Wagon tombereau de type spécial	2 ou 3 ess.: 25 t	50 t		
G	Wagon couvert de type courant à 8 orifices d'aération au moins	2 ess.: 25 t	50 t	2 ess.: 9 à 12 m	15 à 18 m
H	Wagon couvert de type spécial	2 ess.: 25 t	50 t	2 ess.: 9 à 12 m	15 à 18 m
I	Wagon réfrigérant, à isolation thermique de la classe IN, à ventilation éolienne avec caillebotis et bacs à glace (de 3,5 m <sup>2</sup> ou plus)	2 ess.: 15 t	30 t	2 ess.: 19 à 22 m <sup>2</sup> (surface utile)	39 m <sup>2</sup> min.
K	Wagon plat à 2 essieux de type courant avec bords rabattables et ranchers courts	25 t		12 m min.	
L	Wagon plat à essieux de type spécial	2 ess.: 25 t 3 ess.: 25 t 4 ess.: 50 t		2 ess.: 12 m min. 3 ess.: 22 m min. 4 ess.: 22 m min.	
O	Wagon mixte plat tombereau de type courant à 2 essieux avec haussertes rabattables et ranchers	25 t		12 m min.	
R	Wagon plat à bogies, de type courant, avec haussertes de bout rabattables et ranchers		50 t		18 à 22 m
S	Wagon plat à bogies de type spécial		4 ess.: 50 t 6 ess. ou + : 60 t		4 ess.: 18 m min. 6 ess. ou + : 22 m min.
T	Wagon à toit ouvrant	2 ess.: 25 t	50 t	2 ess.: 9 à 12 m	15 à 18 m
Z	Wagon citerne avec réservoir métallique, pour transport de produits liquides ou gazeux	2 ou 3 ess.: 25 t	50 t		
U	Wagons spéciaux autres que ceux figurant dans les catégories F, H, L, S ou Z	2 ou 3 ess.: 25 t	50 t		

CODIFICATION INTERNATIONALE DES WAGONS LETTRES CARACTERISTIQUES (minuscules)		
Lettres	Lettre de catégorie correspondante	Signification
a	E F G H I T Z U L O S	à 2 bogies de 2 essieux à 3 essieux à 6 essieux (2 bogies de 3 essieux)
aa	E F G H T Z U I L S	à 6 essieux ou plus (charge C ≥ à 60 t) à 6 essieux ou plus à 4 essieux indépendants à 8 essieux ou plus
b	F G H I K L T	à essieux de volume > à 45 m <sup>3</sup> de longueur utile ≥ à 12 m et volume ≥ à 70 m <sup>3</sup> longueur utile de 12 à 14 m, volume utile ≥ à 70 m <sup>3</sup> surface utile de 22 à 27 m <sup>2</sup> à ranchers longs à porteurs aménagés pour petits conteneurs longueur utile ≥ à 12 m
	G T H S R	à bogies longueur utile ≥ à 18 m longueur utile de 18 à 22 m à porteurs aménagés pour petits conteneurs longueur utile ≥ à 22 m
bb	H I	à 2 essieux longueur utile ≥ à 14 m de très grande surface (plus de 27 m <sup>2</sup> )
	H	à bogies longueur utile ≥ 22 m
c	E	à trappes dans le plancher
	F	à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif haut*
	H T	à portes en bout
	I	avec crochets à viande
	LS	à traverse pivotante
	Z U	à déchargement sous pression
cc	F	à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif bas*
	H	à portes en bout et aménagement intérieur pour le transport de voitures automobiles
d	H	à trappes dans le plancher
	I	à marée
	LS	sans étage, pour le transport de véhicules
	TU	à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif haut*
	TU	à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif bas*
e	H	à 2 planchers
	I	à ventilation électrique
	LS	à étages, pour le transport de véhicules
	R	à bords latéraux rabattables
	T	avec hauteur de l'ouverture libre des portes > à 1,90 m
	Z	muni de dispositifs de réchauffage
ee	H	à 3 planchers ou plus

f	FHILOSTZU	apte au trafic par ferry-boat avec la Grande-Bretagne
g	GHTU I KRL S Z	à céréales frigorifique à machinerie avec aménagement complémentaire pour conteneurs aménagé et servant exclusivement pour conteneurs aménagé et servant exclusivement pour conteneurs jusqu'à 60 pieds pour transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression
gg	I S	réfrigérant par gaz liquéfié aménagé servant exclusivement pour conteneurs jusqu'à 80 pieds
h	GH I R LST	à primeurs à isolation thermique de la classe IR avec aménagement complémentaire pour rouleaux de tôle à axe horizontal aménagé et servant exclusivement pour rouleaux de tôle à axe horizontal
hh	R LST	avec aménagement complémentaire pour rouleaux de tôle à axe vertical aménagé et servant exclusivement pour rouleaux de tôle à axe vertical
i	HT I KLR S Z U	à parois ouvrantes frigorifique alimenté par la machinerie d'un wagon technique d'accompagnement à couverture mobile et parois d'about fixes citerne en matériau non métallique aménagé pour transport d'objets qui engageraient le gabarit s'ils étaient chargés sur wagons de type courant (wagon surbaissé)
ii	I	wagon technique d'accompagnement
j	KLRSTZ	avec dispositif amortisseur de chocs
k	EGHKOT FLZU I I EFGHLSTZU R EFGHSTZU	wagon à 2 essieux avec charge C < 20 t wagon à 2 ou 3 essieux avec charge C 20 t wagon à 2 essieux avec charge C < 15 t wagon à bogies avec charge C < 30 t wagon à 4 essieux avec charge C < 40 t wagon à bogies avec charge C < 40 t wagon à 6 essieux ou plus avec charge C < 50 t
kk	EGHKOT FLZU EFGHLSTZU R EFGHSTZU	wagon à 2 essieux avec charge C de 20 à 25 t wagon à 2 ou 3 essieux avec charge C de 20 à 25 t wagon à 4 essieux avec charge C de 40 à 50 t wagon à bogies avec charge C de 40 à 50 t wagon à 6 essieux ou plus avec charge C de 50 à 60 t
l	E FTU G I K LORS	non basculable latéralement à déchargement par gravité massif bilatéral simultané haut* à moins de 8 orifices d'aération isotherme sans bac à glace sans rancher
ll	FTU	à déchargement par gravité massif bilatéral simultané bas*
m	E GHT I KO L R S E GHT I L S	wagon à 2 essieux avec longueur utile < 7,70 m wagon à 2 essieux avec longueur utile < 9 m wagon à essieux avec surface utile < 19 m <sup>2</sup> longueur utile de 9 à 12 m wagon à 2 essieux avec longueur utile de 9 à 12 m longueur utile de 15 à 18 m wagon à 4 essieux avec longueur utile de 15 à 18 m wagon à bogies avec longueur utile < 12 m wagon à bogies avec longueur utile < 15 m wagon à bogies avec surface utile < 39 m <sup>2</sup> wagon à 3 ou 4 essieux avec longueur utile de 18 à 22 m wagon à 6 essieux ou plus avec longueur utile de 18 à 22 m
mm	KO L R S	longueur utile < 9 m wagon à 2 essieux avec longueur utile de 9 à 12 m wagon à 3 ou 4 essieux avec longueur utile < 18 m longueur utile < 15 m wagon à 4 essieux avec longueur utile < 15 m wagon à 6 essieux ou plus avec longueur utile < 18 m
o	E FTU GH I K R S	non basculable en bout à déchargement par gravité massif axial haut* à 2 essieux avec longueur utile < 12 m et volume utile ≥ 70 m <sup>3</sup> avec bacs à glace de contenance inférieure à 3,5 m <sup>3</sup> à bords fixes à parois d'about fixes de hauteur inférieure à 2 m wagon articulé à 3 bogies de 2 essieux
oo	FTU R	à déchargement par gravité massif axial bas* à parois d'about fixes de hauteur ≥ 2 m
p	FTU I KLS R	à déchargement par gravité contrôlé axial haut* sans caillebotis sans bord sans haussette de bout
pp	FTU KR	à déchargement par gravité contrôlé axial bas* avec bords amovibles
q qq s ss	toute catégorie	conduite [de chauffage électrique susceptibles conduite et installation d'être alimentées par tous les courants admis wagon autorisé à circuler en régime "S" (100 km/h) wagon autorisé à circuler en régime "SS" (120 km/h)
t u v w x y z		lettres caractéristiques à valeur nationale (pour un code propre à chaque réseau)

Le mode de déchargement de ces wagons est défini par la combinaison des caractéristiques suivantes:  
— disposition des orifices de déchargement:  
• axial: orifices situés au-dessus de l'axe de la voie.  
• bilatéral: orifices de part et d'autre de la voie, à l'extérieur des rails (pour ces wagons, le déchargement est:  
... simultané si la vidange complète

du wagon exige que les orifices soient ouverts des deux côtés;  
— alternatif si la vidange complète du wagon peut se faire en n'ouvrant que les orifices d'un seul côté).  
• haut: l'arête inférieure de la goulotte de déversement (sans tenir compte des dispositifs mobiles pouvant prolonger cette goulotte) est située au moins à 0,700 m au-dessus du rail et permet l'introduction d'une courroie

transporteuse pour la reprise de la marchandise.  
• bas: la position de l'arête inférieure de la goulotte ne permet pas l'introduction d'une courroie transporteuse pour la reprise de la marchandise.  
— débit du déchargement:  
• massif: une fois les orifices ouverts pour déchargement, ils ne peuvent être refermés qu'après vidange du wagon.

\* contrôlé: à tout moment, pendant le déchargement, le débit de la marchandise peut être réglé ou même interrompu.  
**Remarque**  
Les lettres caractéristiques b, bb, k, kk et m peuvent avoir une signification différente suivant le nombre des essieux du wagon considéré.



## wagon Tads de la s.n.c.b.

Tads, qu'est-ce que c'est que ça ? Un mot d'explication s'impose.

Les wagons sont identifiés selon un code international, récemment revu. Cette identification comporte un numéro, plus une indication des caractéristiques par un marquage-lettres.

Dans le cas qui nous occupe, nous pourrions avoir le numéro

31 RIV		régime d'échange,
88 <b>B</b>	s'interprétant comme suit :	réseau propriétaire,
583 5411-7		numéro du wagon et chiffre d'auto-
Tads		contrôle,
		type de wagon.

Les lettres Tads ont la signification suivante :

- T : wagon à toit ouvrant
- a : à 2 bogies de 2 essieux
- d : à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif haut (sic)
- s : autorisé à circuler en régime "s" (100 km/h)

Le code UIC complet (document SNCB) est fourni dans le présent numéro.

En outre, un marquage propre à la SNCB, situé à droite du wagon, précise le type exact (car il peut exister de nombreuses variantes d'un même genre de wagon) : ici, TYPE 1004 DO.

Ce modèle, les riverains ou les habitués des lignes 125/130 le connaissent bien : il s'agit d'un wagon trémie à bogies utilisé pour le transport de chaux. Souvent on le voit acheminé en compagnie de wagons de même apparence mais plus courts et à 2 essieux seulement (Tds). Ces Tads et Tds ont d'ailleurs Ronet pour gare d'attache. Des wagons bien de chez nous, donc.

Un wagon à 2 essieux Tds existe depuis longtemps dans la gamme Fleischmann (5510) sous forme de jouet plutôt que de maquette. ROCO l'annonce pour la fin de l'année à son catalogue, et si le modèle choisi par la firme de Salzburg est bien celui dont la photo illustre le dépliant des nouveautés '84, il correspondra assez bien au modèle SNCB Type 1000 DO (100 exemplaires construits).

Le wagon que nous allons maintenant réaliser et ce nouveau ROCO seront donc destinés à circuler ensemble.

### RÉALISATION DU MODÈLE À L'ÉCHELLE "HO"

**BASE :** le nouveau wagon LIMA ref.30 3570 (environ 450 frs). Le modèle reproduit par la firme italienne est un Tadgs (g pour transport de grains) plus long (une cuve et une goulotte de plus) que notre Tads, mais identique pour le reste.

Il "suffira" donc de raccourcir le modèle LIMA et de déplacer les échelles d'accès à la toiture. Ce travail n'est pas très difficile, même s'il requiert du soin et un minimum d'outillage.

### OUTILLAGE INDISPENSABLE :

- scie de bijoutier (que tout modéliste se doit de posséder car elle permet les découpes les plus fines dans presque tous les matériaux),
- petite pince,
- jeu de limes de Genève,
- papier émeri très fin (genre Flex-i-Grit)

qui ne pourrait se faire sans altérer la structure interne de la caisse.  
Il faudra donc boucher les orifices originaux (enduit) et en ménager de nouveaux.

Pour ce faire, marquer tout d'abord les emplacements, ensuite forer au centre des découpes à réaliser, puis élargir et mettre en forme les trous au moyen d'une lime de section carrée.

Cela fait, coller du plasticard derrière les trous, par l'intérieur, et laisser sécher 24 heures.

Découper de petits rectangles de plasticard à la dimension voulue et les coller au fond des trous.

Découper de fines baguettes de plastique ou de métal (quatre de 1,5 mm de long) et les introduire en bonne place. Une goutte de trichlo ou de cyanolite selon le cas. Rester calme : c'est le travail le plus em... Si ça rate, on recommence...

Point important : le rebouchage des marchepieds d'origine.

On peut utiliser pour cela divers produits, mais il faut tenir compte d'un retrait plus ou moins important au séchage. Attendre plusieurs jours avant de poncer.

On peut aussi bien utiliser de l'Araldite pour boucher les trous : il n'y a pas de retrait et, une fois sèche, la colle se laisse poncer malgré sa dureté.

Le travail de ponçage est délicat, car il faut bien veiller à ne pas altérer les formes caractéristiques de la cuve. De la qualité de ce ponçage va dépendre toute la beauté du modèle terminé.

Tant qu'on y est, revenir au châssis pour boucher les deux trous destinés aux fixations des échelles.

## ASSEMBLAGE ET FINITION

Coller ensemble les deux demi-cuves.

Coller en place les pièces de lest.

Fixer la cuve sur le châssis. Il est préférable de la coller une fois pour toutes.

Scier la toiture basculante et ajuster les pièces de manière à obtenir une nouvelle toiture de 149,5 mm de longueur. Coller les deux morceaux ensemble et laisser sécher une journée.

Coller la toiture sur la cuve, puis son volant de manoeuvre.

Sur la face de la cuve dépourvue d'échelle, coller deux fines languettes de plasticard à l'endroit des nervures, pour figurer les glissières de toiture. (voir le plan, ou le modèle réel).

Tringles de commande des goulottes : d'un côté (celui où se trouve le volant), on refixera la pièce d'origine. A l'extrémité opposée, couper une des manettes au ras de son support (puisque'il n'y a plus que 3, et non 4 goulottes), et raccourcir la tige jusqu'à l'avant-dernier ergot de fixation. Mettre en place (sans coller).

Ajuster l'échelle en place : couper et mettre en forme à la lime les fixations supérieures. Eliminer les ergots du bas : l'échelle sera collée contre la cuve et le châssis, donc en position inclinée.

Remettre en place les plateformes d'extrémité, puis les bogies.

C'est tout, ou presque. Car il manque certains détails : les ancrages latéraux du wagon. On peut les réaliser soi-même en plasticard (travail assez long) ou s'en passer. J'ai eu la chance de pouvoir en récupérer sur un wagon citerne endommagé : tant mieux. Mais pour le second wagon...

Il manque aussi les prolongations mobiles des goulottes (voir ROCO ref.4335): ici aussi plasticard, ou rien du tout...

## DÉCORATION DU MODÈLE TERMINÉ

Caisse, châssis et bogies rouge wagon, marchepieds et plateformes gris métal, du jaune pour les crochets d'ancrage. Ou encore le tout brun sale avec des traînées de blanc (chaux).

Et le marquage ! Un certain Olivier Foncoux (vous connaissez?) parvient à (bien) le faire à la main. Moi pas, et vous ?

- couteau à casser (genre Olfa) ou X-Acto.

Pour les collages, on utilisera du trichlo ou de la colle plastique liquide pour les pièces en plastique, et de la colle de contact pour fixer le lest.

### DÉMONTAGE DU WAGON LIMA

- Enlever les bogies en tirant fort tout en les inclinant légèrement.
- Enlever les plateformes d'extrémité en écartant les marchepieds d'un côté à la fois, sans forcer.
- Enlever les échelles, clipsées elles aussi, en se servant d'une fine lame comme levier. Le plastique est assez souple et résistant, mais attention tout de même !
- Enlever les commandes des goulottes : commencer par détacher la tige des flancs du wagon, puis extraire les leviers de commande clipsés au châssis. Au besoin, se servir de la lame comme levier.
- Enlever le volant de manoeuvre de la toiture (pièce noire) en coupant son axe.
- Ecarter les attaches de la toiture mobile et ôter celle-ci.
- Désolidariser le châssis de la cuve en introduisant une lame aux endroits des fixations pour faire levier. Prendre soin de ne pas abîmer les petites courbes de raccord au bas des supports verticaux de la cuve.
- Séparer par traction les deux moitiés de la cuve.

Le tout aura pris un bon quart d'heure. Souffler un instant en admirant la conception de l'assemblage du modèle : tout tient par simple emboîtement, la colle étant superflue.

### PRÉPARATION DES PIÈCES

Mettre provisoirement de côté toutes les pièces, à l'exception du châssis et des deux moitiés de cuve, qu'il va maintenant falloir raccourcir.

**LE CHÂSSIS :** Poser le châssis à l'envers (orifices des goulottes vers le haut), avec l'inscription LIMA vers la droite.

- Scier à 83,5 mm de l'extrémité gauche du châssis, puis à 93 mm de l'extrémité de droite (tampons exclus).

- Ajuster les deux bords de la découpe (limes et/ou papier émeri) de telle façon que le nouveau châssis mesure 200,5 mm entre les plateaux de tampons. Ce qui fait 1 millimètre et demi trop peu par rapport à la dimension réelle réduite au 1/87. La distance entre les pivots de bogies (mesurée de centre à centre) sera de 144 mm, ce qui est la mesure exacte.

Note : Si on veut mettre toutes les chances de son côté, on peut couper des pièces un rien plus longues et les amener à mesure à la lime. Cela demande de la patience mais peut éviter des déboires.

**LA CUVE :** Procéder de même pour raccourcir les deux côtés de la cuve. L'idéal est de les couper tous les deux au même endroit (à droite) de telle sorte que les collages ne soient pas en vis-à-vis mais en quinconce, afin d'améliorer la rigidité du montage.

Avantage : il y a ici de fines nervures venues de moulage. Scier à droite de la deuxième nervure (en comptant de gauche à droite) et à gauche de la troisième. Ajuster les morceaux à la lime et au papier émeri. Il faut que les deux montants verticaux à deux ouvertures soient rigoureusement de même longueur. Poncer tant qu'il demeure la moindre différence.

Note : Il vaut mieux s'arrêter souvent pour placer les 2 morceaux l'un contre l'autre et voir où on en est. Autant prendre son temps que d'aller trop loin, ce qui serait difficile à réparer. Si néanmoins cela vous arrivait, un seul remède : coller un morceau de plasticard dans le joint entre les deux pièces à assembler, attendre 2 jours, puis en éliminer tout ce qui dépasse.

Le modèle SNCB ne possède qu'une seule échelle, à gauche sur un des flancs, mais celle-ci est située plus à droite que sur le wagon allemand. Il faudra donc la placer plus à droite et, donc, déplacer les marchepieds ménagés dans la cuve, ce

Mais, qu'on se rassure, les décals nécessaires seront bientôt disponibles dans le commerce : le cliché a déjà été réalisé, pour ce wagon et pour quelques autres dont nous reparlerons.

A suivre, donc.

A-M.D.

---

## les voitures m2

SUITE DE L'ARTICLE PARU DANS NOTRE N°7

### 3. LES AMÉNAGEMENTS INTÉRIEURS

La première opération consistera à séparer la pièce jaune, représentant les aménagements intérieurs, de la pièce en plastique transparent portant le dessin des fenêtres. Ces deux pièces étant collées entre-elles, on sera amené à détruire la seconde qui, de toute façon, ne sera plus utilisée.

En raison de l'élargissement de la caisse et de la suppression de la pièce imitant les fenêtres, la pièce jaune est devenue trop étroite. Il conviendra donc d'élargir les sièges, les dossiers et les parois. Pour ma part, j'ai utilisé du plastocard et de l'enduit pour matières plastiques. La perfection n'est pas nécessaire, car ces éléments sont peu visibles de l'extérieur.

A ce stade, il y a lieu de tenir compte des formes réelles des sièges : ceux de 2e classe ne possèdent pas d'accoudoirs et sont aménagés de façon à présenter trois places d'un côté du couloir et deux de l'autre. Ceux de première possèdent des accoudoirs et présentent deux places de chaque côté du couloir.

Une paroi sera ajoutée à chaque extrémité, à 6 mm de la paroi de bout. Ces deux nouvelles parois seront percées d'une ouverture rectangulaire figurant la vitre dont sont munies les portes.

Comme les axes de rotation des bogies ont été déplacés, il convient de pratiquer des ouvertures dans le bas de la pièce jaune pour permettre leur passage.

Je conseille de disposer les pièces jaunes contre les bandes de plastocard collées au fond de la caisse. Ainsi, les sièges ne seront pas placés trop haut. Le lest de métal disparaît dans l'aventure.

Nous en arrivons à la peinture des aménagements intérieurs.

Le sol sera peint en brun clair mat, les sièges de 2e classe en vert brillant (le n°3 de HUMBRÖL), les sièges de première classe en vert ou rouge mat (velours), selon qu'il s'agit de compartiments "fumeurs" ou "non fumeurs". Les parois de la seconde classe et du compartiment fourgon seront peintes en blanc cassé et celles de première classe en brun clair. La paroi intérieure de la caisse sera peinte aussi.

Remarque : certains éléments peuvent être peints en couleur aluminium pour représenter plus exactement la réalité. Ceci me paraît souhaitable si la voiture doit être éclairée, mais inutile si elle ne l'est pas.

Après avoir jeté un dernier coup d'oeil pour contrôler si rien n'a été oublié, cette pièce, qui était jaune, est collée dans la caisse.

### 4. LA PEINTURE DE LA CAISSE ET DE LA TOITURE

A ce stade, il convient d'appliquer une couche de vert SNCB (par exemple de chez DACKER) sur toute la caisse, y compris la toiture, en veillant à ne pas en mettre dans les encadrements des fenêtres.

## 5. LES FENÊTRES

On commence par séparer chaque fenêtre de la grappe (pièces JOCADIS) au moyen d'une lame de rasoir ou d'un cutter et non en la tordant.

On présentera ensuite chaque fenêtre dans l'encadrement qu'elle devra occuper et on ajustera le pourtour au moyen d'une petite lime. La fenêtre doit pénétrer complètement dans l'encadrement à frottement dur.

On procèdera à la peinture des parties métalliques de la fenêtre à l'aide d'un pinceau fin et de beaucoup de patience. J'ai utilisé la peinture HUMBROL HB 14. Si on a tout de même débordé sur la vitre, on peut avec une allumette taillée en biseau et imbibée de thinner, enlever l'excédent de peinture. (Ladite allumette devrait être préparée d'avance. N.D.L.R.)

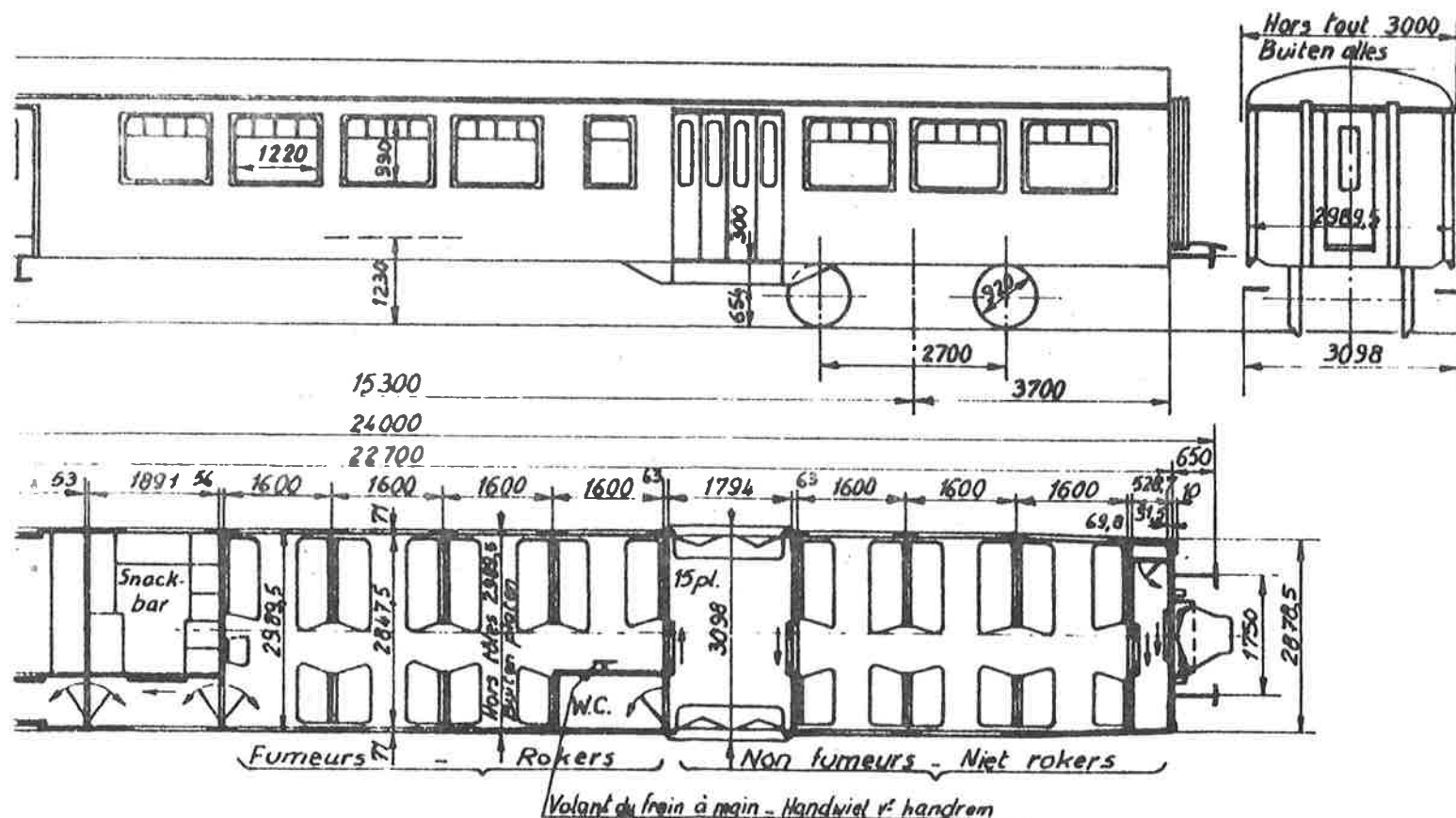
Quand la peinture est sèche (assez rapidement), on enduit l'intérieur de l'encadrement de la fenêtre de colle liquide pour plastique, au moyen du pinceau fixé au bouchon du flacon. On introduit la vitre dans son encadrement et on l'ajuste pour qu'elle affleure la face extérieure. On veillera au cours de cette opération à ne pas amener de colle sur le vitrage car il en résulterait une tache impossible à faire partir.

La peinture et la mise en place des fenêtres sont très délicates et éprouvantes pour les nerfs. En conséquence, je pense qu'il y a lieu de les interrompre dès le moment où on commet des maladresses et de les reprendre plus tard.

De mon expérience, je dois dire que le résultat de ces opérations n'est pas parfait, malgré le soin apporté.

A SUIVRE ( Finition du modèle )

C.R.



# les nouveautés de l'été

## WAGON PLAT À BOGIES RS, TYPE 3514 B6, DE LA SNCB (LILIPUT 201 90)

Il s'agit d'une simple variante de décoration d'un modèle depuis longtemps au catalogue de la firme autrichienne.

Si le marquage est fort bien fait, exact et parfaitement lisible, le wagon, lui, accuse le poids des ans : fort peu de détails (haussettes de bout, notamment) en comparaison avec ce qu'on peut trouver chez FLEISCHMANN ou JOUEF, hauteur trop importante, et, surtout, bogies d'un type incorrect.

Vu le prix auquel ce modèle est vendu, ce n'est pas une affaire. Dommage...

## FOURGON MÉTALLIQUE À 2 ESSIEUX, TYPE 4012 B1, DE LA SNCB (DACKER)

Depuis quelques temps, ce modèle était disponible en boîte de quatre pièces (un tic chez ce producteur). On trouve enfin, vendus séparément à un prix raisonnable pour de la petite série, un fourgon brun en marquage actuel et son frère en vert foncé avec ancien marquage en jaune, soit les deux versions les plus utiles pour le modéliste.

La comparaison de ce petit kit avec les (superbes) minéraliers déjà décrits fait apparaître un important progrès chez DACKER : les boîtes d'essieux sont moulées en polyamide et non plus en polystyrène, ce qui devrait garantir une résistance à l'usure normale. Espérons qu'à l'avenir les bogies Y 25 de cette firme seront moulés dans le même matériau.

A part cela, le wagon est bien gravé, facile à monter. Comme le suggère la notice de montage, il y a lieu d'amincir les marchepieds et les plateaux de tampons, ce qui n'est pas bien difficile. De même, il est préférable de peindre et patiner le modèle avant de coller les vitres et d'achever le montage.

Pour la version ancienne, il faudra aussi rehausser quelque peu la vigie, qui ne permet certes pas de voir par dessus autre chose que des plats ou des tombereaux ! Néanmoins, c'est un beau modèle, idéal comme première approche d'un kit...

Un vœu maintenant : que DACKER se penche un peu sur les voitures "K". De tels modèles, dans la ligne des derniers produits de la maison, devraient faire un vrai malheur !

## LOCOMOTIVE DIESEL SÉRIE 60/61 DE LA SNCB (KIT JOCADIS)

Si vous avez peur de monter un kit métal de locomotive, cette fois n'hésitez plus car ce modèle ne devrait pas vous poser de problèmes. La caisse, en laiton et en métal blanc, est fournie assemblée. Il faut y adapter les fenêtres et quelques autres détails... Le châssis est un LIMA (BB 15000 SNCF) : il faudra le modifier un peu à l'aide des pièces fournies dans le kit. De même devra-t-on araser les côtés des bogies et y coller les flancs de bogies typiques de la 60.

Le modèle terminé et peint est fort séduisant, bien qu'on puisse regretter une gravure un peu trop "légère". Un salissage bien réalisé des grilles de ventilation devrait y porter remède en les rendant plus visibles.

Mr Witmeur envisage la réalisation ultérieure d'autres séries d'engins belges. Pour ma part, j'apprécierais les diesel 52 modernisées, et les électriques 20 et 26 que j'entends par ma fenêtre... On peut toujours espérer, non ?

Mais quand aurons-nous une automotrice double à un prix raisonnable ?

En attendant, préparons-nous à déboursier pour les modèles belges de la fin d'année (électrique série 27 LIMA, wagon plat Ks ROCO...)

A.-M. D.

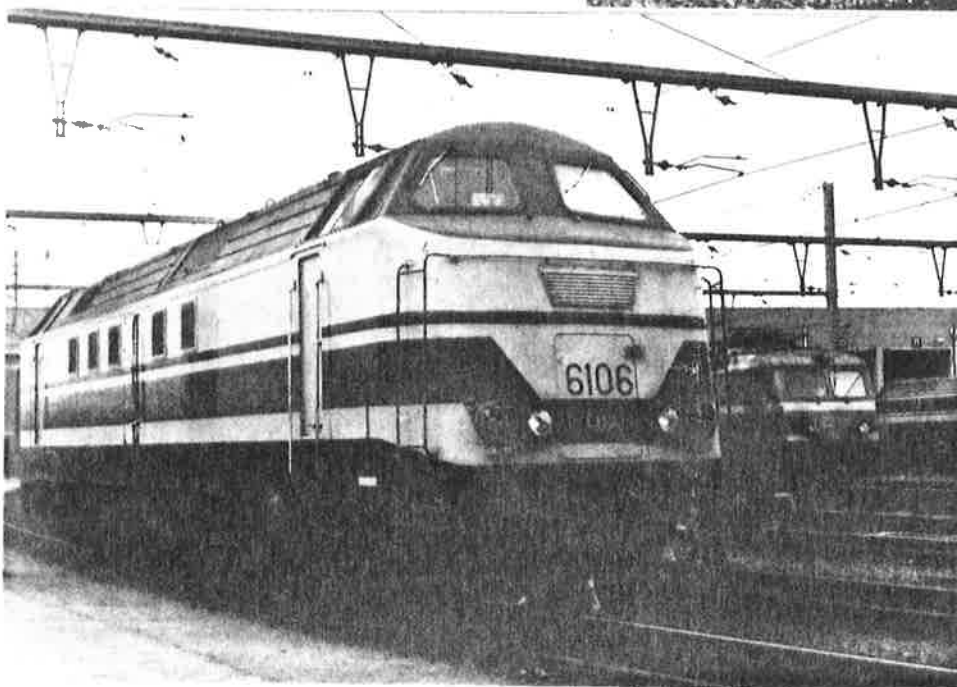
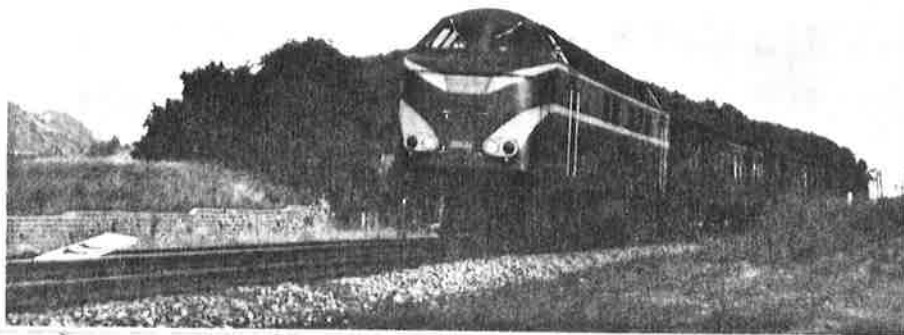
# JOCADIS MODELS

Rue de Bruxelles 53 Brusselstraat  
ENGHEN 1390 EDINGEN  
T. 02/395 22 96

**★NEW★**  
EXCLUSIEF  
EN EXCLUSIVITE

SERIE  
REEKS

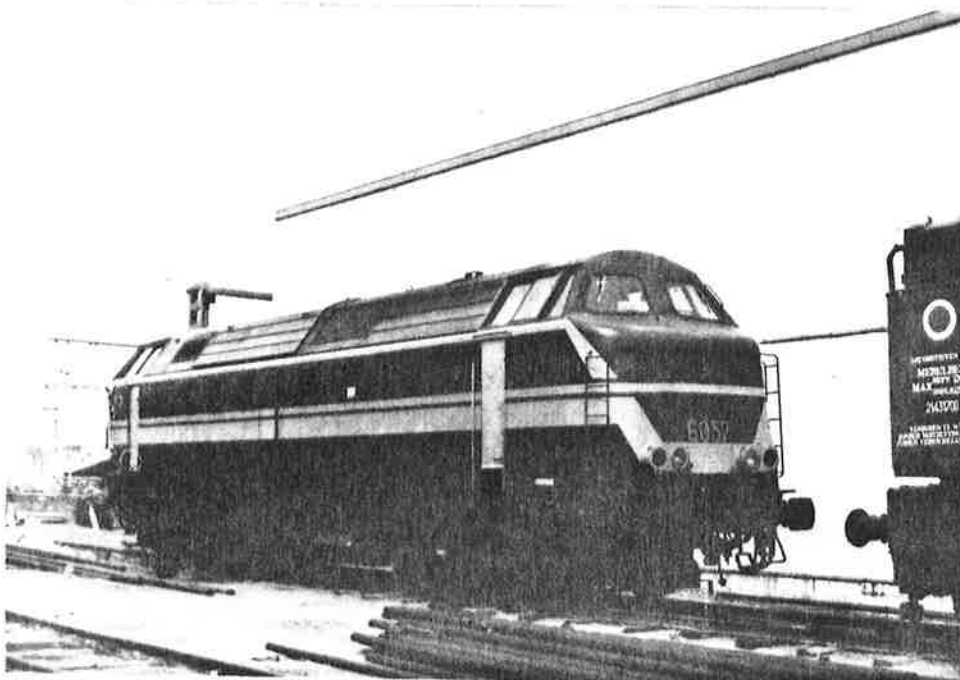
**60/61**



- KIT**
- LAITON/METAL BLANC
  - CHASSIS MOTEUR LIMA PRET A ROULER
  - FLANCS DE BOGIES CONFORMES A APPLIQUER
  - CAISSE FOURNIE D'UNE PIECE PRECINTREE ET SOUDEE



- KIT**
- IN MESSING EN WIT METAAL
  - LIMA ONDERSTEL KLAAR OM TE RIJDEN
  - CARROSSERIE IN EEN STUK GELEVERD VOOR GEPLOOID EN GESOLDEERD



**4.490** Frs

PAR  
PER

**2**

**4.350** FRs  
PIECE  
STUK

**JOCADIS** \*ZWART-ROOD

SPRL JOCADIS PVBA Rue de Bruxelles 53 - Brusselstraat ENGHEN 1390 EDINGEN  
T. 02/ 395 22 96

ART	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0
11223344556677889900	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)
1234567890	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)
1234567890	(J)	(J)	(J)	(J)	(J)	(J)	(J)	(J)	(J)	(J)
1234567890	(K)	(K)	(K)	(K)	(K)	(K)	(K)	(K)	(K)	(K)
1234567890	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)
1234567890	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)
1234567890	(N)	(N)	(N)	(N)	(N)	(N)	(N)	(N)	(N)	(N)
1234567890	(O)	(O)	(O)	(O)	(O)	(O)	(O)	(O)	(O)	(O)
1234567890	(P)	(P)	(P)	(P)	(P)	(P)	(P)	(P)	(P)	(P)
1234567890	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)
1234567890	(R)	(R)	(R)	(R)	(R)	(R)	(R)	(R)	(R)	(R)
1234567890	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)
1234567890	(T)	(T)	(T)	(T)	(T)	(T)	(T)	(T)	(T)	(T)
1234567890	(U)	(U)	(U)	(U)	(U)	(U)	(U)	(U)	(U)	(U)
1234567890	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)
1234567890	(W)	(W)	(W)	(W)	(W)	(W)	(W)	(W)	(W)	(W)
1234567890	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
1234567890	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)
1234567890	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)

**NMVB / SNCV**

ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)	(I)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)	(B)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(J)	(J)	(J)	(J)	(J)	(J)	(J)	(J)	(J)	(J)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(K)	(K)	(K)	(K)	(K)	(K)	(K)	(K)	(K)	(K)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)	(L)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)	(M)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(N)	(N)	(N)	(N)	(N)	(N)	(N)	(N)	(N)	(N)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(O)	(O)	(O)	(O)	(O)	(O)	(O)	(O)	(O)	(O)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(P)	(P)	(P)	(P)	(P)	(P)	(P)	(P)	(P)	(P)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)	(Q)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(R)	(R)	(R)	(R)	(R)	(R)	(R)	(R)	(R)	(R)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)	(S)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(T)	(T)	(T)	(T)	(T)	(T)	(T)	(T)	(T)	(T)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(U)	(U)	(U)	(U)	(U)	(U)	(U)	(U)	(U)	(U)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)	(V)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(W)	(W)	(W)	(W)	(W)	(W)	(W)	(W)	(W)	(W)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)	(Y)
ART 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)	(Z)

FEUILLE EN TROIS COULEURS : ZWART-WIT-ROOD ROUGE  
BLANC EN TROIS COULEURS : ZWART-WIT-ROOD ROUGE

Witte doordrukcijfers voor elektrische locomotieven  
Transfers blancs pour locomotives électriques

111111122222333333444444555555
111111122222333333444444555555
111111122222333333444444555555
111111122222333333444444555555
6666677777788888999999000000
6666677777788888999999000000
6666677777788888999999000000

SPRL JOCADIS PVBA  
Rue de Bruxelles 53 Brusselstraat  
ENGHEN 1390 EDINGEN



# informations

## CALENDRIER DES ACTIVITÉS DES ASSOCIATIONS MEMBRES DE FEBELRAIL

- : dimanches et jours fériés jusqu'au 30 septembre : LI TRIMBLEU voie métrique tram diesel de TREMBLEUR a MORTOUX via DALHEM. 041/874332 jusqu'au 9 septembre à BASTOGNE, exposition modélorama.
- : club "CFV3V", tous les jours sauf mercredi et vendredi, vapeur et autorail.
- : club "TTA", tous les jours d'aout, les week-end jusqu'au 7 octobre traction vapeur et diesel à EREZEE DOCHAMPS, voie métrique.
- : club "RRR", dimanches et jours fériés jusque fin septembre. ligne à voie étroite 60 cm. traction vapeur.
- : club "CFC" jusqu'à fin août, plan incliné de RONQUIERES, exposition sur l'histoire du jouet.
- : club "MTUB/MSVB" musée des trams à WOLUME, samedi et dimanche jusqu'à fin septembre 13h/19h. le samedi, circulation du tram entre WOLUME et TERVUREN.
- : club "AMUTRA" tous dimanches et j.f. jusque fin octobre musée du tram à SCHEPDAAL, de 14/18h.
- : club "DBV", tous les week-end et j.f. STROOMCENTRUM à MALDEGEM.

AOUT : 5,12,19,22 : club "MSTB", (voir septembre 2).  
5,12,18,19 : club "TTZ", (voir septembre 2).

SEPTEMBRE : 2 : club "TTZ", traction vapeur ligne musée ZOLDER/mijn - GENEBOSS.  
2 : club "ASVi", ligne musée de tram, LOBBES - THUIN, voie métrique.  
2 : club "MSTB" ligne musée VILVOORDE BUDABRUG - HOUTKAAI/VLANDEREN-  
STRAAT - INTERCOMPARK traction vapeur.  
2 : club "CFS", ligne musée de DARME (carrières de SPRIMONT) voie  
étroite 60cm, traction diesel industrielle.

7 au 16: palais des exposition NAMUR, les communications au temps du Roi  
ALBERT. + visite de l'A.C. SALZINNES.

8 et 9 : club "VeBOV", w.e. modélisme au musée des trams à EDEGEM (14/18h)  
9 : club "ASVi" (voir septembre 2).  
9 : club "MSTB" (voir septembre 2).  
8 et 9 : club "TTA"  
8 et 9 : club "CFV3V"

9 au 15: congrès international du MOROP à LINZ (AUTRICHE). tt.rens.  
071/87.76.97. Mr VEKEMANS, président de FEBELRAIL).

16 : club "MSTB" (voir 2).  
15 et 16: club "CFV3V" festival vapeur.  
15 et 16: club "RRR" exposition de modélisme vapeur, voie étroite, modèles  
et modules, moulin d'ARENBERG à REBECQ (réseau modulaire HOen 24  
pièces en construction au CFC BRUXELLES ainsi que le réseau  
modulaire N du CFC HOUDENG)

- 15 et 16: club "LMS", exposition de modélisme au "VLEESHUIS" Grote Markt LIER. (9h/19h)  
 15 et 16: club "TTA"  
 15,16,19: club "DBW", centre vapeur (stroomcentrum) de MALDEGEM exposition "railparade"  
 16 : club "CFS", ligne musée de DARME (carrières de PRIMONT) voie étroite 60cm, traction diesel industrielle.
- 22 et 23: club "RRR", (voir 15 et 16).  
 22 : club "MTUB/MSVB" voyage en tram sur le réseau de la STIB et visite des installations à HAREN.  
 22 : club "TTZ" visite du dépôt de SCHAERBEEK.  
 22 et 23: club "DBW" (voir 15,16,19)  
 23 : club "MSTB" (voir 2.)  
 22 et 23: club "TTA"  
 22 et 23: club "CFV3V"
- 29 : club "GTF" excursion en autorail dans la région de LIEGE.  
 30 : club "MSTB" fête de fin de saison.  
 29 et 30: club "TTA"  
 29 et 30: club "CFV3V"

- OCTOBRE : : club "CFEB", fête ses 30 ans d'existence ! exposition au Centre culturel rue G. Maissier à DOLHAIN-LIMBOURG. 13,14,20,21,27,28 de (10/18h); 17,19,24,26 (14/18h).  
 6 et 7 : club "DE PIJL" exposition des modules dans les locaux du club à MUIZEN (Mechelen).  
 6 et 7 : club "ASMOCO" exposition de modules salle st.Raphael à Aywaille  
 6 : club "VeBOV" voyage en autorail sur les lignes GENT - EECKLO - MALDEGEM et GENT-ZELZATE.  
 6 : club "TTZ" visite du dépôt SNCB de KINKEMPOIS.  
 6 et 7 : club "TTA"  
 6 et 7 : club "CFV3V"
- 20 : club "VeBOV" journée à AACHEN, avec visite d'une association de modélistes amie.
- 27 au 11/11 club "ARBAC", exposition nationale du chemin de fer Gare Centrale à BRUXELLES

- NOVEMBRE 3 et 4 : club "RMM", exposition de modélisme. centre socio-culturel JAMBES.  
 25 : club "MSTB", bourse d'échange, salle De Ster, de Brauwerestraat 21 à VILVOORDE.

#### PUBLICATIONS DIVERSES

- "Effectifs du Matériel à Voyageurs de l'Etat Belge et de ses Réseaux Concédés (1835-1926)" auteur : J. VANDENBERGHEN.  
Disponible au Musée du Chemin de fer à Bruxelles-Nord.
- "Les attaques aériennes alliées et les sabotages ferroviaires contre le réseau belge pendant l'occupation 1940-1944, tableaux géographiques et chronologiques - inventaire n°15 - 1984" auteur : J. VANBELLINGEN.  
Edition du Centre de Recherches et d'Etudes Historiques de la Seconde Guerre Mondiale  
Place de Louvain 4, boîte 19 1000 BRUXELLES.



TRANS-FER spécial n°2. -315 FB.

Luxueuse édition de 120 pages en photocomposition avec 110 photos et plans. Monographie consacrée à l'ENTRE-SAMBRE ET MEUSE ferroviaire. Histoire complète de la ligne internationale CHARLEROI-MARIEMBOURG-VIREUX/MOLHAIN et ses antennes. Tout sur la treise en service de la ligne MARIEMBOURG-COUVIN le 3 juin 1984. Etude et description du Chemin de fer à Vapeur des 3 Vallées, avec catalogue complet du matériel de ce célèbre réseau touristique.

TRANS-FER spécial n° 3. en préparation.

"Tous les chemins mènent à ANVERS. (Trans-fer Hors série) -70 FB.

Historique des lignes de chemin de fer ANVERS-LOUVAIN par AARSCHOT, ANVERS-BOOM, ANVERS-SAINT-NICOLAS-GAND, BRUXELLES-TERMONDE-LOKEREN. Présentation des nouvelles automotrices doubles "BREAK" de la SNCB. 50 pages, 10 illustrations, broché.

"Histoire des moyens de transport de la vallée de l'Ourthe".(Trans-fer hors série)110FB

Histoire du canal de l'OURTHE. Histoire de la ligne de chemin de fer LIEGE-RIVAGE-JEMELLE. Evocation du vicinal à voie normale de TROOZ-SPRIMONT-POULSEUR. Note sur Georges NAGELMACKERS, natif de la vallée et sur la CIWL. 60 pages, 40 illustrations.

"Promenade ferroviaire en HAINAUT". -80 FB.

4 articles sur le réseau hennuyer : le chemin de fer à la conquête du HAINAUT. La pénétration du chemin de fer dans la région du CENTRE. L'influence des ROTHSCHILD sur le chemin de fer du BORINAGE. Notice sur les voies ferrées du CENTRE. 46 pages, 10 illustrations.

