

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise



Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

<http://www.club-rmm.be>

n°152 2008-5



Philippe réalise un chargement de wagon pour Paul.



Paul et Didier au stand de Tramways, Trains & Cie.



Démo de modélisme : Didier, Paul. Michel et Yves.



Michel donne des explications sur le RMM RR



Thierry école Douglas au pilotage du réseau N : pensons à la relève...



Dans la salle de la mini bourse.



Place de la gare : une partie d'un module de Luc Parant



Patrick devant la rotonde en construction sur l'un des six modules de Claude qui tente d'alimenter un module.



Les photos de cette page sont de Jacques De Jaeger.

Les "Portes ouvertes" du 27 septembre



Au stand de Guy Tyteca.

Raccordements au module comportant le pont transbordeur de conteneurs dont Jules attendait impatiemment le fonctionnement pour charger sa barge avec le pousseur.



Paul consulte le mode d'emploi avant d'assembler un kit du commerce.



160 sandwiches à garnir : Louise et Ilonka en plein travail

"Kit Nord" présente sa nouvelle maison

belge déclinée en 2 versions !

Nous n'avons pas beaucoup de documents photographiques de cette journée "portes ouvertes". Les habitués opérateurs étaient au travail de modélisme. Heureusement, Jacques De Jaeger et Paul Delescaille nous en ont fourni quelques-uns qui sont sur la page de gauche et sur celle-ci : l'honneur est néanmoins sauf. D'autres dans FFN 153 ?

Rail Miniature Mosan

Souper annuel "fromages" en ses locaux

le Vendredi 12 décembre dès 19 heures 30.

Merci de vous inscrire sans trop tarder auprès du Secrétaire Jean-Pierre LOBET.

Voyage RMM à Linz-am-Rhein

Notre Vice-président, André Delsemme, avait programmé de longue date un voyage sur les bords du Rhin, pas bien loin de chez nos amis de Bad-Neuenhar. Le but principal était l'un des réseaux de l'Eifelbahn : la section de Linz-am-Rhein à Kalenborn, sur la rive droite du fleuve.

que) : n'oublions pas que nous sommes en face de Remagen...

La traversée du fleuve s'effectue par les navettes fluviales dont la double rotation permanente réduit fortement le temps d'attente. Face au débarcadère : la ligne de chemin de fer de la DB vers Koblenz et la Suisse par la rive droite (photos, photos...). Qui, plus en amont,



Avant-goût le samedi en gare de Linz



Se sentir conducteur de Schienenbus, le temps d'une photo



Kasbachtalbahnhof
Linz - Kalenborn



Berg- u. Talfahrt
Gruppe

Zugtour

Personen Fahrpreis
(inkl. 7% MwSt)

EifelBahn

Eifelbahn Verkehrs GmbH
Rheinböllerweg 5 • 53545 Linz
Tel.: 0 26 44/80 88 03
Fax: 0 26 44/80 88 05
www.zugtouren.de
E-mail: eifelbahn@zugtouren.de

23442



Réversibilité des sièges

Une documentation, préparée par le Président, nous attendait sur place. Le samedi, à défaut d'avoir pu visiter le dépôt de la compagnie, nous nous sommes donnés rendez-vous dans la superbe localité rhénane (aux maisons restaurées dans le style d'épo-

Un passe dans le tunnel de la Loreley (Saint-Goar) : cette colline qui s'avance dans le Rhin formant un goulot étroit en "Z" où la navigation s'effectue en alternance, réglementée et surveillée.

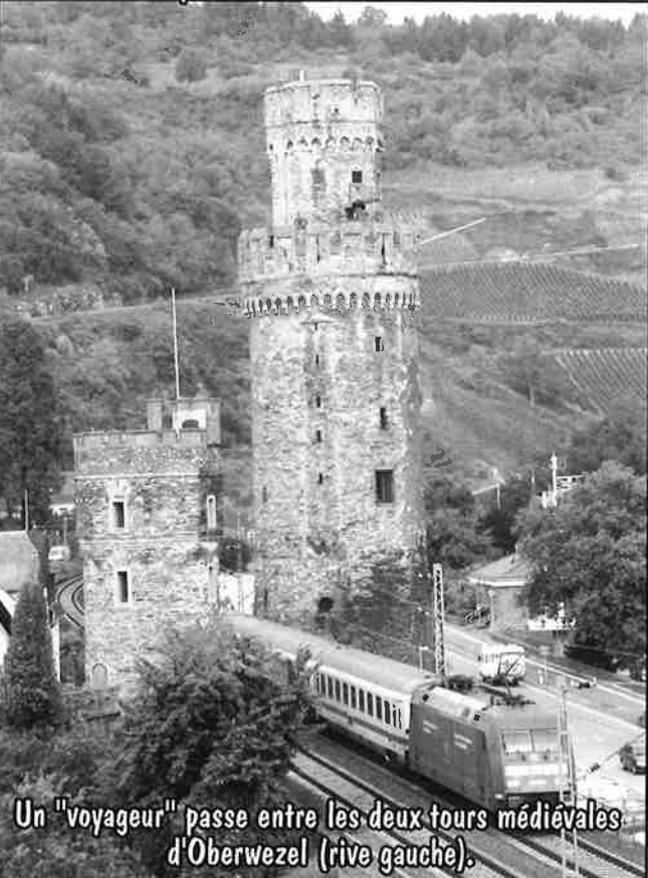
Lors de notre promenade, nous avons été jusqu'à la gare sur la rive droite et voici le Schienenbus avec sa remorque qui revient de Kalenborn. Petit conciliabule avec l'accompagnateur et le conducteur et nous sommes invités à un parcours "inaugural" gratuit (photos de la page à gauche, colonne de gauche). Comme rien ne pressait, et que l'horaire le permettait, certains d'entre nous ont pris la pose aux commandes de l'autorail.



Linz-am-Rhein : convoi vers Bâle



Un convoi "Railion" va entrer dans le fameux tunnel de la Loreley, rive droite, en face d'Oberwezel.



Un "voyageur" passe entre les deux tours médiévales d'Oberwezel (rive gauche).



Sur la place de Linz : trois enfants sages, Marie-Claude, Gérard, Christian, Danila plongée dans sa doc. Dirk, Charles, André, nos amis de Bad-Neuenahr, Michel.



Superbes sièges très confortables et réversibles suivant le groupe à former ou le sens de la marche.

Nous avons gravi la côte à 5%, remorque en avant.

Antérieurement, une bonne partie de la section était à crémaillère en raison du pourcentage élevé de la déclivité. La gare d'arrivée sur le plateau (Kalenborn) est en face de l'hôtel "Nattermann", très confortable, où nous avons logé après un délicieux repas.



Sur les remparts d'Oberwezel : Jules (à gauche), Claude et les Françaises, surpris par l'autre Claude monté dans la tour...



Entassés dans le Schienenbus...

Le lendemain, voyage prévu avec tout le groupe. La remorque était absente, un groupe d'allemands a bondi avant nous dans l'autorail et a occupé presque toutes les places... Il nous restait quand même le couloir !



Jules aux commandes du Schienenbus !



Au retour nous avions toute la place...

Devant l'entassement des passagers (nous étions debout à l'aller), André est même resté sur le quai !

De retour à Linz, nous sommes repartis, toujours par la rive droite, vers l'aval en direction de la banlieue sud de Bonn et du "Drachenfelsbahn" : un tramway électrique à crémaillère (obligatoire) certaines portions de la pente sont à 20% !

Ce chemin de fer a récemment fêté son 125ème anniversaire. Il possédait antérieurement deux locomotives à vapeur. L'une d'elles se trouve devant la gare d'aval au titre de monument. Ces dernières ont été retirées du service en raison d'un accident survenu par rupture d'attelage.

Quelle vue de là-haut sur la vallée du Rhin et l'horizon lointain !

Avant de repartir, nous avons été dans la localité le long du Rhin (Königswinter) pour le repas de midi avant de reprendre la route du retour.

Un week-end financièrement abordable où il nous a été donné de rouler sur deux chemins de fer bien différents. André avait bien organisé son coup !



La locomotive vapeur à crémaillère



Gare d'aval, le tram à crémaillère du Dragenfelsbahn



André nous renseigne sur l'historique de ce chemin de fer à pente jusqu'à 20% !



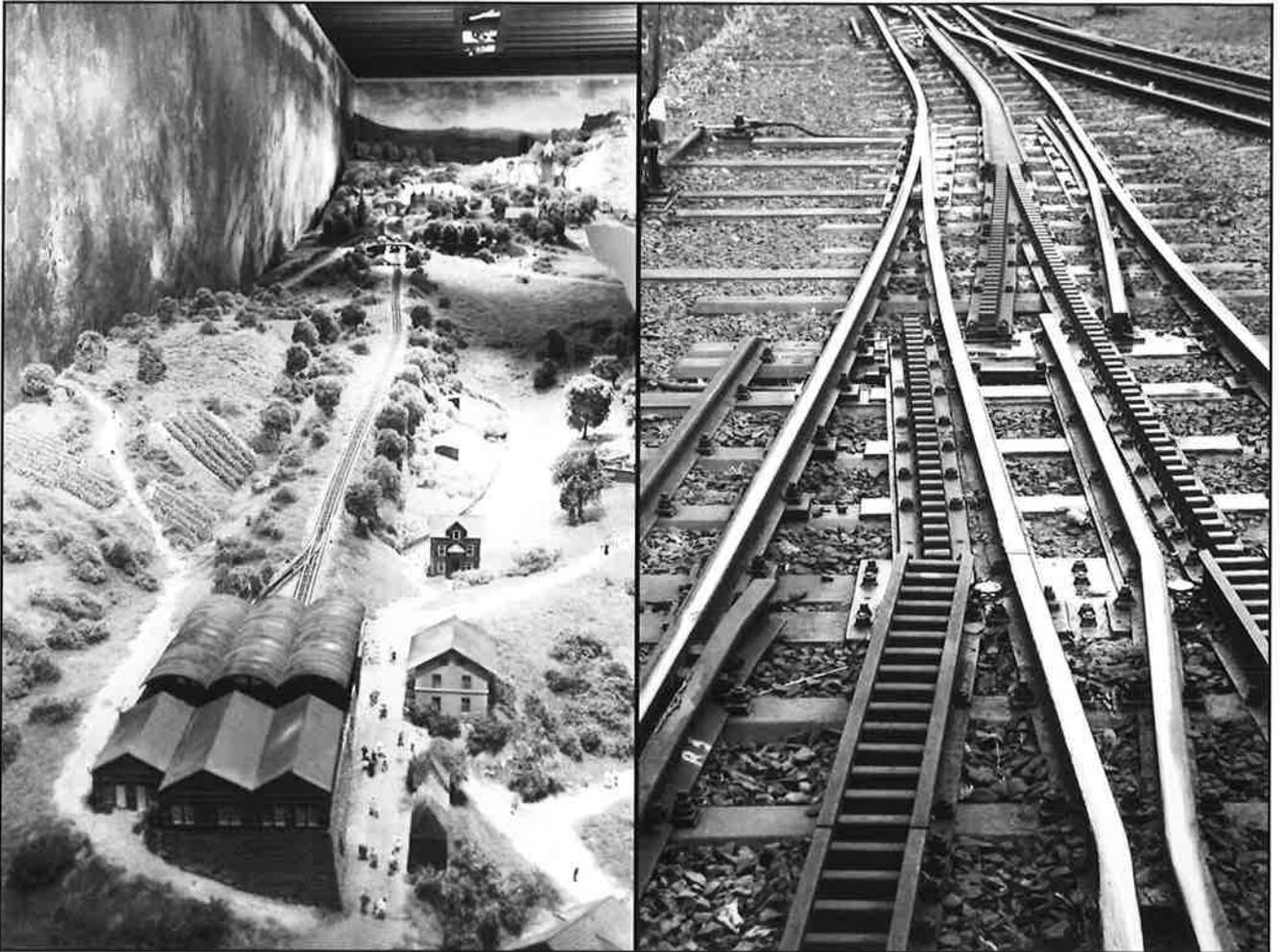
La rame arrive en gare supérieure



Une vue imprenable sur le trafic fluvial du dimanche sur le Rhin !

Certains d'entre-nous avaient débuté le W.E. par la ville de Kastellaun, son château et son "célèbre" magasin de trains Märklin...

Texte et photos des pages précédentes de Claude CARPET. Les photos de cette page et de la suivante sont de Didier DELFOSSE.



Au dessus, à gauche :

Un grand diorama reprend le site ferroviaire du Drachenfelsbahn à l'échelle 1/87.

En haut à droite :

Aiguillages au point d'arrêt central à mi-pente. Nous remarquons les détails de la crémaillère.



En bas :

Gare supérieure : le groupe des joyeux lurons du RMM attend le convoi de retour. Jules est assis (à l'extrême gauche), Charles filme tant et plus (à l'extrême droite). Trois enfants des plus sages (au centre).

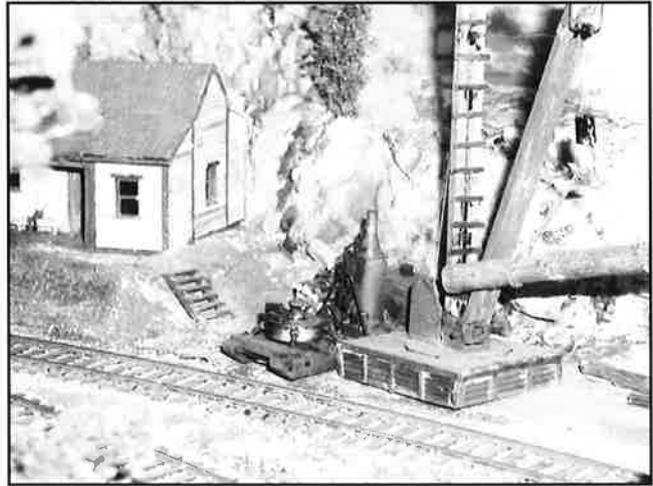


Quand un mulet valait plusieurs chevaux (vapeurs)

En Californie, au début des années 1880, on commence à utiliser, pour le débardage du bois, des treuils à vapeur en remplacement des mulets (donkey). On appellera ces treuils du nom de leur inventeur : «Dolbeer steam donkey engine».



Property of MECUA, University of Washington Libraries. Photo Coll 536



Ces treuils tiraient les troncs abattus sans frottement sur le sol au moyen de poulies et câbles suspendus à quelques arbres provisoirement maintenus (colonne de gauche, en haut). Ces troncs étaient ainsi acheminés vers une voie ferrée provisoire desservie par des locomotives à engrenages, principalement des "Shay".

Le déplacement des treuils à longue distance se faisait par chemin de fer (colonne de gauche, en bas). Dans la forêt, les treuils, qui étaient montés sur de lourds madriers en forme de traîneau. Ils se tiraient eux-mêmes au moyen de câbles accrochés aux arbres.

Les treuils à vapeur ont été utilisés à de multiples usages jusque dans les années 1950. Sur le réseau "RMM RR", il y a une reproduction d'un de ces «donkey» associé à un palan de chargement des troncs (photo ci-dessus).

Michel Marin.

Les deux premières photos proviennent de la collection de l'Université de Washington, la troisième est de Michel Marin.

Pour ceux qui veulent en savoir plus, ils peuvent consulter le site <http://www.skagitriverjournal.com/Logging/Nat/DolbeerShay.html>.



Property of MECUA, University of Washington Libraries. Photo Coll 536



Dimanche matin en gare de Kalenborn, le Schienenbus a effectué son changement de front.

Le conducteur s'interroge sur des traces d'huile laissées sur les traverses en métal.

Gérard (qui a laissé pousser sa barbe) prend la pose pendant que Charles est en bonne place derrière la vitre pour filmer, en cabine, le retour prudent vers Linz en pente de 5%.

(photo Didier Delfosse).

Les locomotives « Garratt » en Europe

Garratt... nom mythique dans le monde de la locomotive à vapeur !

Ce type de locomotive articulée évoque pour beaucoup d'amateurs de longs trains de marchandises dans de grandioses paysages africains.

Faits moins connus, ces fabuleuses locomotives se retrouveront également dans quelques contrées de notre vieux continent, telles les Midlands en Angleterre ou l'Aragon en Espagne !

Depuis des années, je rêvais de contempler une de ces imposantes machines... et mon rêve devint réalité lors d'un séjour en Catalogne.

Mais avant de partir vers la péninsule ibérique évoquons la genèse de ces monstres du rail et leur emploi en Europe.

Le concept

La paternité de la locomotive revient à Herbert William Garratt né à Londres le 8 juin 1864 et décédé à Richmond (Surrey) le 25 septembre 1913.

Après un début de carrière comme apprenti, il est engagé par le Chemin de Fer Central d'Argentine en 1889, nommé directeur de la traction en 1892.

A partir de 1900, il travaille successivement pour le CF Cuba Central, le gouvernement de Lagos, Lima (Pérou) et le CF du gouvernement de Nouvelles Galles du Sud en Australie !

Il rentre en Grande-Bretagne en 1906.

Il dépose, en 1907, un brevet pour une locomotive articulée. La locomotive se compose d'un châssis central, portant le corps cylindrique et l'abri, articulé sur deux trucks comportant chacun un mécanisme complet de moteur à vapeur (cylindre et distribution) et équipé d'essieux moteurs et porteurs. Ces trucks font en général office de tender. De cette manière Garratt permettait l'utilisation de locomotives puissantes sur des lignes sinueuses. Le recours à la double traction n'était donc plus nécessaire ce qui représentait un avantage économique non négligeable.

Après avoir approché sans succès plusieurs constructeurs britanniques (Kitson & co puis Kitson-Meyer) c'est finalement l'entreprise Beyer-Peacock & co (1) de Manchester qui s'associa avec Garratt et développa le concept.



Deux locomotives de type 020 + 020 compound furent construites en 1909 pour les CF du gouvernement de Tasmanie à voie de 2 pieds (61 cm). Une locomotive identique fut construite pour le chemin de fer du Darjeeling en 1910 (Inde).

Par la suite le mode compound fut abandonné pour la simple expansion.

La première série importante (6 locos) fut livrée en 1911 pour les CF de l'ouest Australiens.

Suite au décès inopiné d'Herbert William Garratt en 1913 le développement de la locomotive articulée incombait à la société Beyer-Peacock détentrice du brevet initial. (2)

La première guerre mondiale arrêta toute production ferroviaire, l'usine de Manchester produisant des canons et munitions.

Le véritable essor de la Garratt débuta dès la fin des hostilités.

La société de Manchester livra des nombreuses Garratt en Afrique, Asie, Amérique du Sud et Australie mais aussi en Europe, principalement dans des pays où les lignes avaient construites soit dans des conditions difficiles, soit à l'économie.

Le concept "Garratt" permettait de répartir le poids de la locomotive sur un grand nombre d'essieux, l'idéal pour de nombreuses lignes coloniales faiblement armées.

D'un point de vue technique, la locomotive Garratt offrait au bureau d'étude la liberté de concevoir la meilleure chaudière. La chaudière suspendue entre les deux mécanismes moteurs autorisait une large boîte à feu et un corps cylindrique de grand diamètre, d'où une puissance plus importante.

Cependant une telle chaudière nécessitait parfois deux chauffeurs, voir quatre pour les locomotives du CF du Benguela (Angola) chauffées au bois d'eucalyptus. (3)

L'inscription en courbe d'une locomotive Garratt est sensiblement supérieure aux locomotives de type Mallet car l'axe central de la chaudière s'adapte à l'arc que décrit la courbe et, par conséquent se déplace vers le centre de la courbe.

Du côté des désavantages, évoquons la commande des deux moteurs par un seul modérateur de vapeur, donc en cas de patinage d'un train de roues moteur l'admission de vapeur des deux était réduite durant la reprise de contrôle par le machiniste.

Les constructeurs

Beyer-Peacock produisit jusqu'en 1958, 1.023 locomotives (1.018 assemblées).

La concurrence des constructeurs "diesel" principalement nord-américains sur ses marchés traditionnels signa le glas de l'entreprise anglaise qui ferma ses portes en 1966 malgré une tardive reconversion aux nouveaux modes de traction.

A cette production, il faut ajouter les 628 Garratt (620 assemblées) construites sous licence par divers constructeurs en Grande-Bretagne, France, Espagne, Italie, Belgique, Afrique du Sud, Brésil et Australie.

Citons : Franco-belge sa, Krupp, Henschel, Hanomag, North British pour les plus connus.

Les ultimes Garratt furent construites sous licence par Hunslet Engine Co – Leeds et sa filiale sud-africaine Hunslet Taylor de Johannesburg en 1967-1968 – livraison de huit locomotives type NG.G 16 à voie de 61 cm pour les Chemins de Fer sud-africains (SAR).

La première Garratt Tasmanienne (K1) fut préservé par Beyer-Peacock au lendemain de la seconde guerre mondiale puis rachetée à la fermeture de l'usine par le Festiniog Railway au Pays de Galles. La K1 a été res-

taurée en état de marche et circule depuis septembre 2006 sur le Welsh Highland Railways. (Pays de Galles).

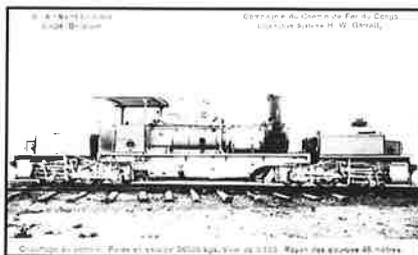
Quatre constructeurs belges ont produit une petite centaine de locomotives principalement pour des colonies africaines entre 1911 et 1953, année où Haine-St-Pierre livra une dernière série de 12 locomotives au réseau B.C.K (Bas-Congo-Katanga).

Le tableau de la page précédente reprend l'inventaire complet des locomotives sorties de nos usines : (le

N° constructeur et année	Ecartement	Compagnie	Classe	Type	Numéros	Notes
John Cockerill, Seraing : 4 locomotives						
3265 à 3268 (1936)	61 cm	South African Railways	NG.G 16	2-6-2 + 2-6-2	NG 85 à 88	Afrique du Sud
Forges Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre : 26 locomotives						
1752 (1936)	75 cm	Société Anonyme des Mines du Zaccar		0-4-0 + 0-4-0	8	Algérie
1783 (1937)	75 cm	Société Anonyme des Mines du Zaccar		0-4-0 + 0-4-0	9	Algérie
2059 à 2070 (1952)	1.067 mm	Chemins de fer du Mozambique	951	4-8-2 + 2-8-4	951 à 962	Mozambique
2097 à 2108 (1953)	1.067mm	Chemin de fer du Bas-Congo au Katanga	900	4-8-2 + 2-8-4	901 à 912	Congo
Société Anonyme Saint-Léonard, Liège : 67 locomotives						
1708 et 1709 (1911)	60 cm	Chemins de Fer Vicinaux du Mayumbe	A	0-4-0 + 0-4-0	1A et 2A	Congo
1715 et 1716 (1911)	60 cm	C.F. Vicinaux du Mayumbe	A	0-4-0 + 0-4-0	3A et 4A	Congo
1744 (1913)	75 cm	Compagnie du Chemin de Fer du Congo		0-6-0 + 0-6-0	111	Congo
1781 (1912)	75 cm	Société Anonyme des Mines du Zaccar		0-4-0 + 0-4-0	5	Algérie
1899 à 1900 (1919)	60 cm	Chemins de Fer Vicinaux du Mayumbe		0-4-0 + 0-4-0	1B et 2B	Congo
1901 à 1912 (1920 - 1921)	75 cm	Compagnie du Chemin de Fer du Congo		0-6-0 + 0-6-0	112 à 123	Congo
1953 à 1956 (1921)	60 cm	Chemins de Fer Vicinaux du Mayumbe	B	0-4-0 + 0-4-0	3B à 6B	Congo
1960 à 1963 (1922)	mètre	Compania General de Ferrocarriles Catalanes		2-6-2 + 2-6-2	101 à 104	Espagne
2001 à 2009 (1924-1925)	75 cm	Compagnie du Chemin de Fer du Congo		0-6-0 + 0-6-0	125 à 132	Congo
2021 à 2025 (1924)	60 cm	Chemins de Fer Vicinaux du Mayumbe	B	0-4-0 + 0-4-0	7B à 11B	Congo
2031 et 2032 (1926)	mètre	Chemins de Fer de Madagascar		2-6-2 + 2-6-2	101 et 102	Renumérotées 59-801 et 59-802
2035 à 2038 (1925)	mètre	Compania General de Ferrocarriles Catalanes		2-6-2 + 2-6-2	105 à 108	Espagne
2040 à 2049 (1925-1926)	75 cm	Compagnie du Chemin de Fer du Congo		0-6-0 + 0-6-0	133 à 142	Congo
2056 à 2059 (1926)	60 cm	Chemins de Fer Vicinaux du Mayumbe	C	0-4-0 + 0-4-0	1C à 4C	Congo
2091 (1927)	mètre	Port Feliz Sugar Company		0-4-0 + 0-4-0	5	Brésil
2096 (1927)	60 cm	Chemins de Fer Vicinaux du Mayumbe	E	0-4-0 + 0-4-0	1E	Congo
2108 (1927)	mètre	Piracicaga Sugar Company		0-4-0 + 0-4-0	6	Brésil
2121 (1929)	mètre	Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV)	Type 23	0-6-0 + 0-6-0	850	Belgique : loco fermée pour service tramways
2140 (1930)	mètre	Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV)	Type 23	0-6-0 + 0-6-0	851	Belgique : loco fermée pour service tramways
Société Franco-belge de Matériel de Chemins de Fer, La Croyère : 2 locos						
2506 et 2507 (1927)	61 cm	South African Railways	NG.G 16	2-6-2 + 2-6-2	NG 56 et 57	Sous-traitées chez Beyer-Peacock (n°6365 et 6366)

classement par nombre de roues selon le système britannique).

Les "Garratt" utilisées en Europe



La majorité des Garratt construites en Belgique étaient destinées aux réseaux coloniaux, comme cette 030 + 030, série

112 à 123, écartement de 75 cm de la Compagnie du Chemin de Fer du Congo. (Usine Saint-Léonard 1920-1921).

La société Saint-Léonard, établie à Ans, cessa toute activité en 1932.

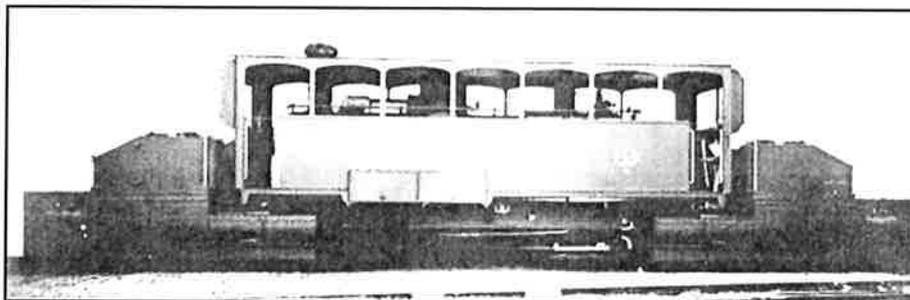
Ci-dessous : plaque constructeur de la locomotive Garratt n°2036 acquise par la Compagnie Générale de Ferrocarriles Catalanes (Espagne).



En Belgique

La Société Saint-Léonard a produit les deux seules Garratt utilisées en service commercial dans notre pays. Les locomotives 850 et 851 du type 23 de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV).

Remarquables par leur puissance et leur endurance, c'étaient les seules locos de ce type au monde construites carénées, un poste à chaque extrémité et toiture sur toute la longueur de la partie centrale, les deux bogies à trois essieux moteurs portaient les soutes à eau et les sablières, tandis que les soutes à charbon se trouvaient de part et d'autre de la chaudière sur le châssis principal. Tare de 49,7 tonnes permettant la remorque de trains de 350 tonnes en rampe de 2 % à 20km/h. Elles étaient employées en fin de carrière pour le transport de pierres à chaux dans le Limbourg et de betteraves dans l'ouest



de la province de Liège. Elles ont été démolies en 1954.

Elles ont été reproduites à l'échelle 1/87 par la firme JOCADIS dans leur livrée verte d'origine.



Garratt SNCV reproduite avec bonheur par Jocardis

En Grande-Bretagne

C'est le "London & North Eastern Railway" (LNER) qui utilisa la première "Garratt" du réseau britannique : l'unique Class U1, N°2395 (BP 6209) construite en 1925, de disposition d'essieu 1-4-0 + 0-4-1.

Le nouveau réseau fondé en 1923, souhaitait marquer sa création par la mise en service d'une locomotive révolutionnaire pour l'époque.

Le Chief Mechanical Engineer du LNER n'était autre que le fameux Nigel Gresley (4). Deux trains de roues moteurs d'anciennes locomotives à 3 cylindres type 1-4-0 de la classe 02 furent incorporés dans la construction de ce monstre de 178 tonnes.

Elle participa à la commémoration du centenaire du "Stockton et Darlington Railway" en juillet 1925.

Après les feux de la rampe, une autre allait l'accueillir... pendant près de 30 ans : le plan incliné de Worsborough et son service d'allège de trains de plus de 1.000 tonnes.

Dès le début des années 50, l'électrification (1.500 volts continu) diminua fortement son activité.

Cependant, elle retourna en août 1952 chez Beyer-Peacock à Gorton pour conversion à la chauffe au fuel-oil.

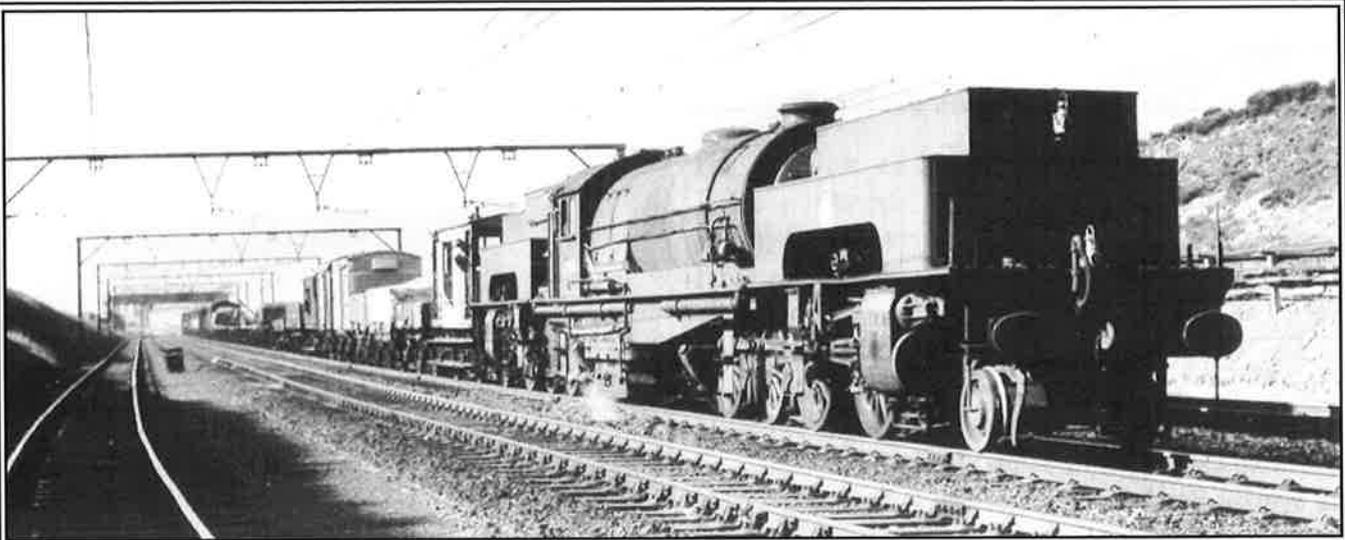
Elle fut finalement radiée en décembre 1955 et démolie le printemps suivant.

Contrairement à son concurrent, le LMS commanda une série importante de locomotives :

Trois locomotives de type 1-3-0 + 0-3-1 en 1927 puis trente locomotives identiques en 1930.

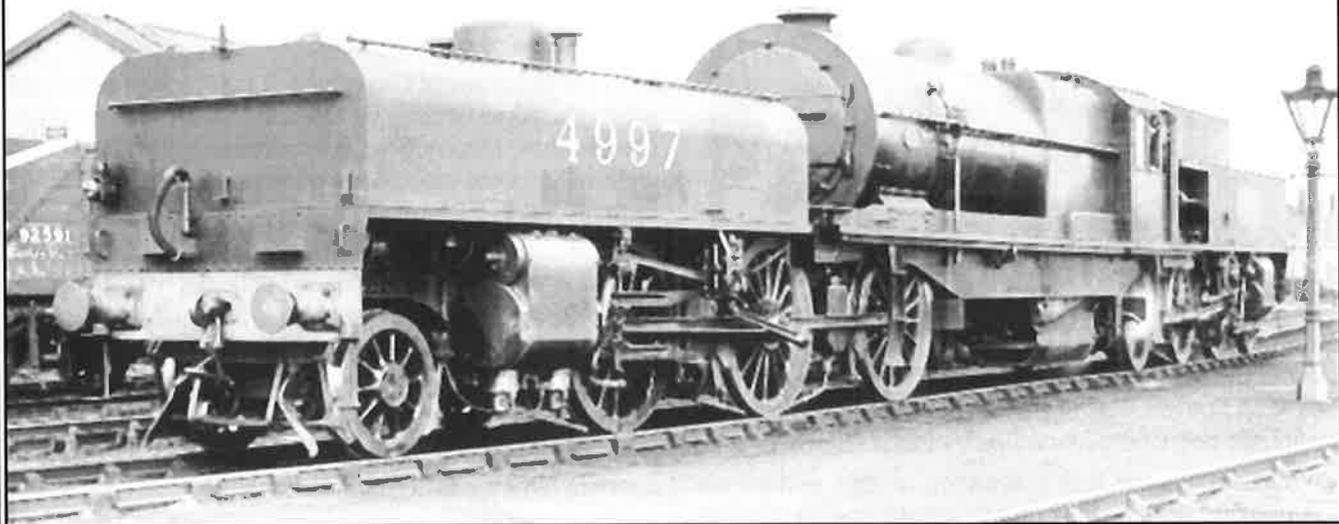
Ces "Garratt" numérotées de 4967-4999 au LMS tractaient de lourds trains de charbon entre les mines du Nottinghamshire et la gare de triage de Cricklewood, près de Londres.

Les Garratt LMS restèrent en service aux British Railways (BR)

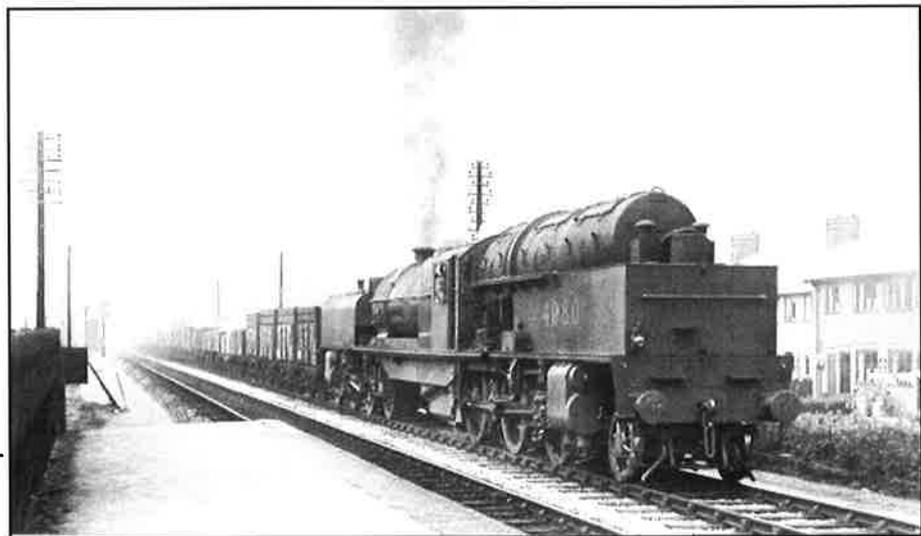


L'unique Garratt ex-LNER immatriculée aux "British Railways" n°69999 assure un service d'allège sur la ligne de Woodhead, important tronçon électrifié très tôt, partie du "Great Central Railway" dans le Lincolnshire (Midlands) desservant une vaste et productive zone de charbonnages non loin de Sheffield, Chesterfield, Derby, Masborough, Manchester et les ports de la côte Est... aux limites du LNER et du LMS. Cliché pris entre 1953 et 1955, périodes où la locomotive arborait le "cycling lion" : emblème des "British Railways" (Photographe inconnu).

Ci-dessous : la Garratt du LMS lors de sa mise en service.



Dans un décor de «Pays Noir», la 4980 (BP 6661 de 1930) tracte un lourd train de charbon. Elle a reçu, comme d'autres locos de la série, un tender à charbon cylindrique oscillant (rotary bunker) (Photographe inconnu).





Sur fond de haut-fourneau et cokerie la loco n°12 de la société Guest, Keen & Baldwins à Cardiff (BP 6779 de 1934).

Elle est photographiée en 1949.

Cette Garratt subsistera jusqu'en 1958.

(photographe inconnu, collection G. Hamilton).

jusqu'en 1958, malheureusement aucune n'a été préservée.

Divers réseaux de complexes industriels utilisèrent des petites 0-2-0+0-2-0.

En Russie

En 1932, Beyer-Peacock construisit la plus grande Garratt d'Europe pour les CF d'Union-Soviétique (SZD): une 2-4-1 + 1-4-2.

Saint-Léonard de Liège construisit huit locomotives à voie métrique 1-3-1 + 1-3-1 pour la Compania General de Ferrocarriles Catalanes (CGFC) (locomotives 101 à 108).

En ce qui concerne la voie métrique, citons également le Compania Ferrocarriles de la Robla (4 locos) et le réseau minier du Rio Tinto (2 locos) et de la Sierra Minera (2 locos).



Фиг. 264. Основные размеры паровоза Я-01

Malgré des essais prometteurs, aucune commande complémentaire ne fut passée auprès du constructeur britannique. La locomotive classée Ya.01 fut employée à la traction de trains de charbon dans la région du Donbass jusqu'au milieu des années 50.

En Espagne

En voie métrique

L'Espagne est sans aucun doute le pays européens le plus prolifique dans ce type de machines pas moins de cinq compagnies employaient sept classes de "Garratt".

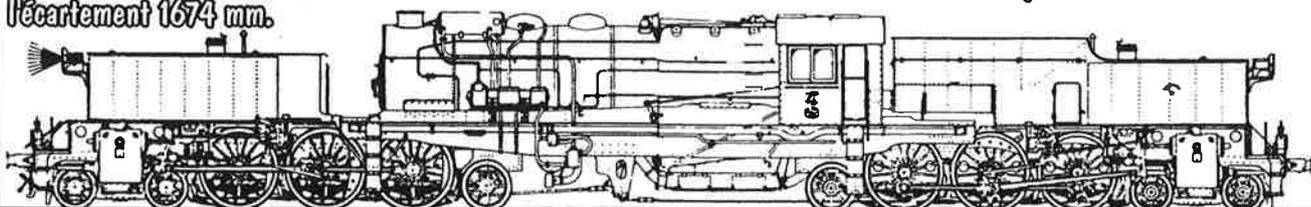
En voie large

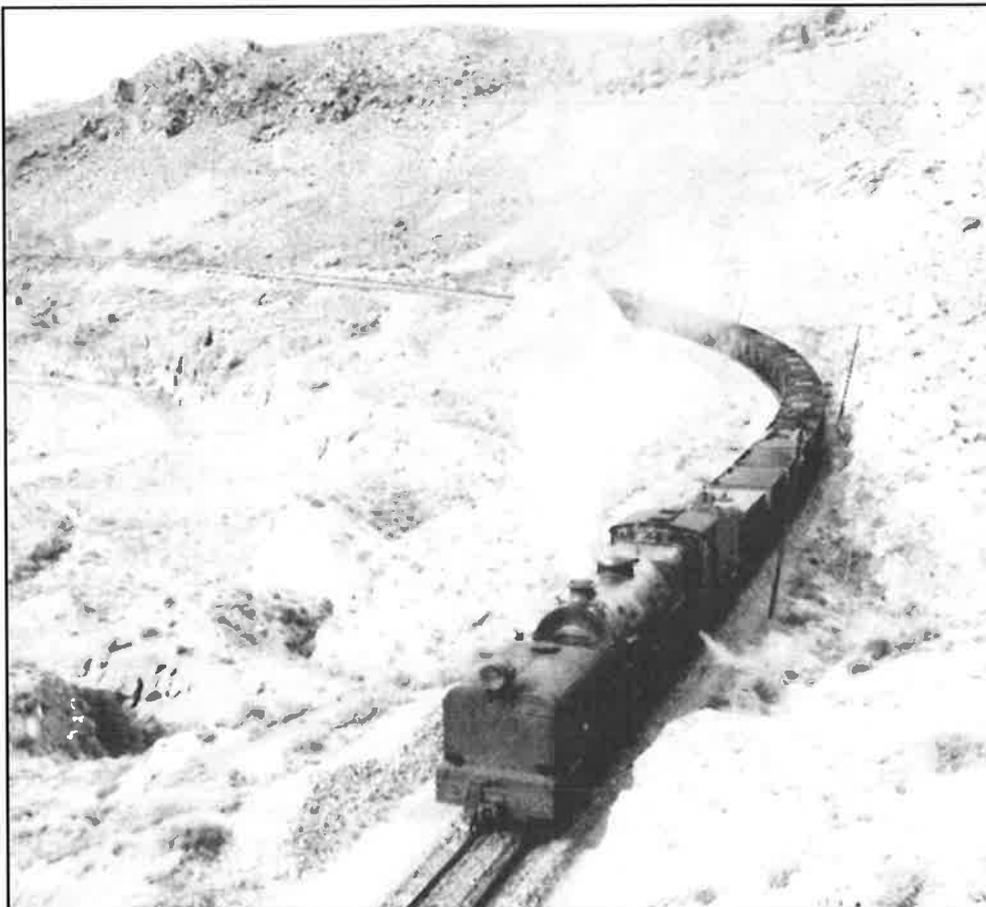
Mais c'est l'écartement de 1674 mm qui va recenser les plus imposantes Garratt européennes.

Dès 1931, la compagnie privée "Central d'Aragon" met en service six double "Pacific" 2-3-1 + 1-3-2 construites par Euskalduna à Bilbao. Ces locomotives seront les "Garratt" les plus imposantes d'Europe occidentale.

Leurs roues motrices de 1.750 mm les autorisaient à tracter des trains de 300 tonnes à 100 km/h en palier et à 40 km/h en rampe de 22 pour mille.

En 1931, le "Central Aragon" met en service des Garratt 2-3-1 + 1-3-2 construites par Euskalduna à Bilbao à l'écartement 1674 mm.





Voie étroite :

Une des deux garratt du réseau de la sierra Menera à Puerto Escandon, point culminant de la ligne de 300 kms entre les mines de charbon de Ojos Negros et le port de Sagunto.



Xativa (Jativa) à proximité de Valence, été 1967.

**Les deux types de Garratts à la Renfe :
à gauche, la double pacific en tête d'un lourd train de voyageur dépasse une 1-4-1 + 1-4-1.**

A noter la présence d'un réchauffeur d'eau du système français "ACFI".

Elles seront les seules Garratt européennes affectées exclusivement au service voyageur : traction des "express" Barcelone - Tarragone - Valence.

A la création de la RENFE, en 1941, elles reçurent les n°462-0401 à 462-0406.

Parallèlement à cette série, le "Central d'Aragon" introduisit une autre série de six Garratt mais cette fois des doubles Mikados (1-4-1+1-4-1) destinées au service marchandises. La "Garrafeta" (leur sobriquet), construite par "Balcok & Wilcox" de Bilbao, était née.

Cette série numérotée 282-0401 à 282-0406 à la Renfe donna entière satisfaction, si bien que la compagnie nationale commanda en... 1960, dix autres exemplaires identiques !

C'est Balcok & Wilcox qui livra ainsi la dernière série de locomotive à vapeur de la Renfe.

A l'origine les Garratt du central d'Aragon étaient chauffées au charbon mais par la suite comme bon nombre de



Une double Mikado 282F fait le plein d'eau en gare de Jativa, 1967

locomotives RENFE, elles furent transformées pour la chauffe au fuel-oil.



Autre vue d'une « garrafeta » en gare de Jativa

Les dernières Garratt de 1960, quant à elles, reçurent d'origine la chauffe au fuel-oil.

Toutes les "Garratt" de la Renfe furent mises hors service en 1970-1971.

L'industrie espagnole construisit sous licence Beyer-Peacock presque l'intégralité des "Garratt" de la péninsule.

Le marché fut confié à deux entreprises du pays Basque suivant le tableau ci-dessous :

actuellement exposée au dépôt des CF de la Generalitat de Catalunya à Martorell dans la banlieue de Barcelone. Sa restauration en ordre de marche n'est pas envisagée dans l'immédiat.

L'association "Rio Tinto" préserve la 1-3-1 + 1-3-1 une de deux Garratt construite par Beyer Peacock en 1928 pour le réseau minier Andalous situé près de Huelva. Ce réseau propriété de capitaux britanniques possédait un grand nombre de locomotives de même origine.



La Catalogne. localisation de Lérida (Lleida).

N° constructeur et année	Ecartement	Compagnie	Classe	Type	Numéros	Notes
Babcock & Wilcox, Bilbao (Espagne) : 18 locomotives						
402 à 407 (1931)	large	Central d'Aragon		2-8-2 + 2-8-2	201 à 206	Puis RENFE classe 282.0401
421 et 422 (1931)	métrique	Compania Ferrocarriles de La Robla		2-6-2 + 2-6-2	82 et 83	Espagne
730 à 739 (1960)	large	RENFE	282.0421	2-8-2 + 2-8-2	282.0421 à 282.0429	Espagne
Compania Euskalduna, Bilbao (Espagne) : 8 locomotives						
189 et 190 (1930)	métrique	Compania Minera de Sierra Minera		2-6-2 + 2-6-2	501 et 502	Espagne
191 à 196 (1931)	large	Centra d'Aragon		4-6-2 + 2-6-4	101 à 106	Puis RENFE classe 462.0401

Locomotives de la "Compania Ferrocarriles de La Robla"

Numéros	année	Constructeur	N° fabrication	Nom locomotive
80	1929	Hanomag	10646	Venancio De Echeverria
81	1929	Hanomag	10647	Jose J De Ampuero
82	1931	Babcock & Wilcox, Licence Hanomag (voir tableau ci-dessus)	421	Enrique De Borda
83	1931	Babcock & Wilcox, Licence Hanomag (voir tableau ci-dessus)	422	Jose M ^e De Basterra-Ortiz

Les locomotives préservées

Dernier pays européen à utiliser des Garratt, l'Espagne a le privilège de préserver les seules Garratt originaires du continent européen avec pas moins de quatre locomotives.

En voie métrique :

La locomotive n°106 (St Léonard de 1925) de type 2-6-2 + 2-6-2 a été préservée en 1973 par les amis des CF de Barcelone (*photos en page suivante*). Elle est

En voie large

Deux locomotives et une association l'A.R.M.F

En 1995, la députation de Lleida (gouvernement local de Lleida - Catalogne) élaborera un projet de reconversion de la ligne Lleida (Lérida) - Poble de Segur.

Cette ligne très montagneuse relie Lleida chef-lieu de la province du même nom à la cité pyrénéenne de Poble de Segur. Elle est actuellement exploitée par des auto-rails RENFE pour le compte du gouvernement régional Catalan.



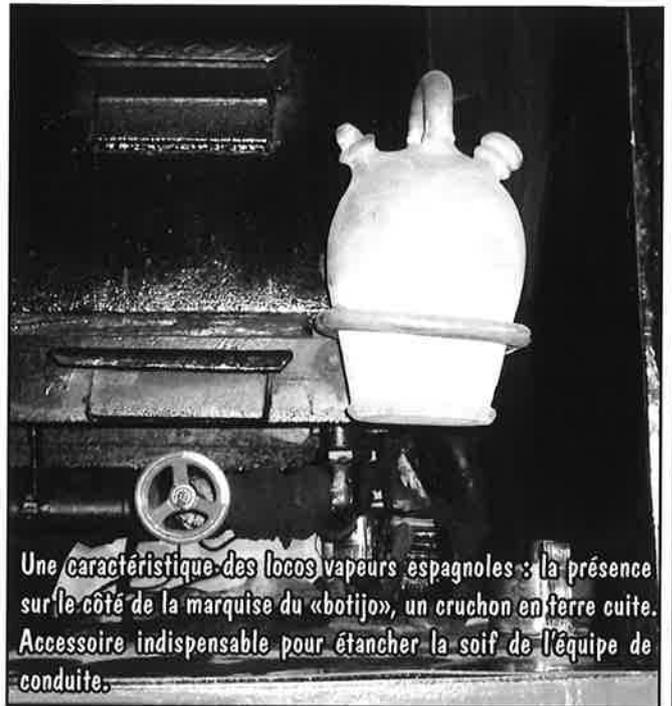
La 106 en livrée du Manresa a Olvan-berga (MO),
une compagnie constituante du réseau métrique
Catalan (Photo Etienne LABAR).



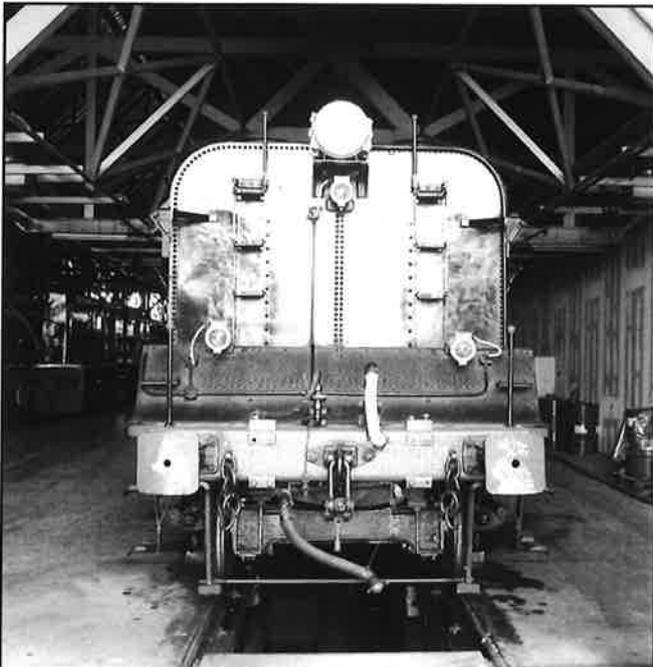
La Garratt St Léonard N° 106 au dépôt de Martorell,
14 septembre 2007 (photo Etienne Labar)
À noter l'inhabituel réservoir à eau de forme cylindrique.



La 146 du Rio Tinto = (Beyer-Peacock, 1928)

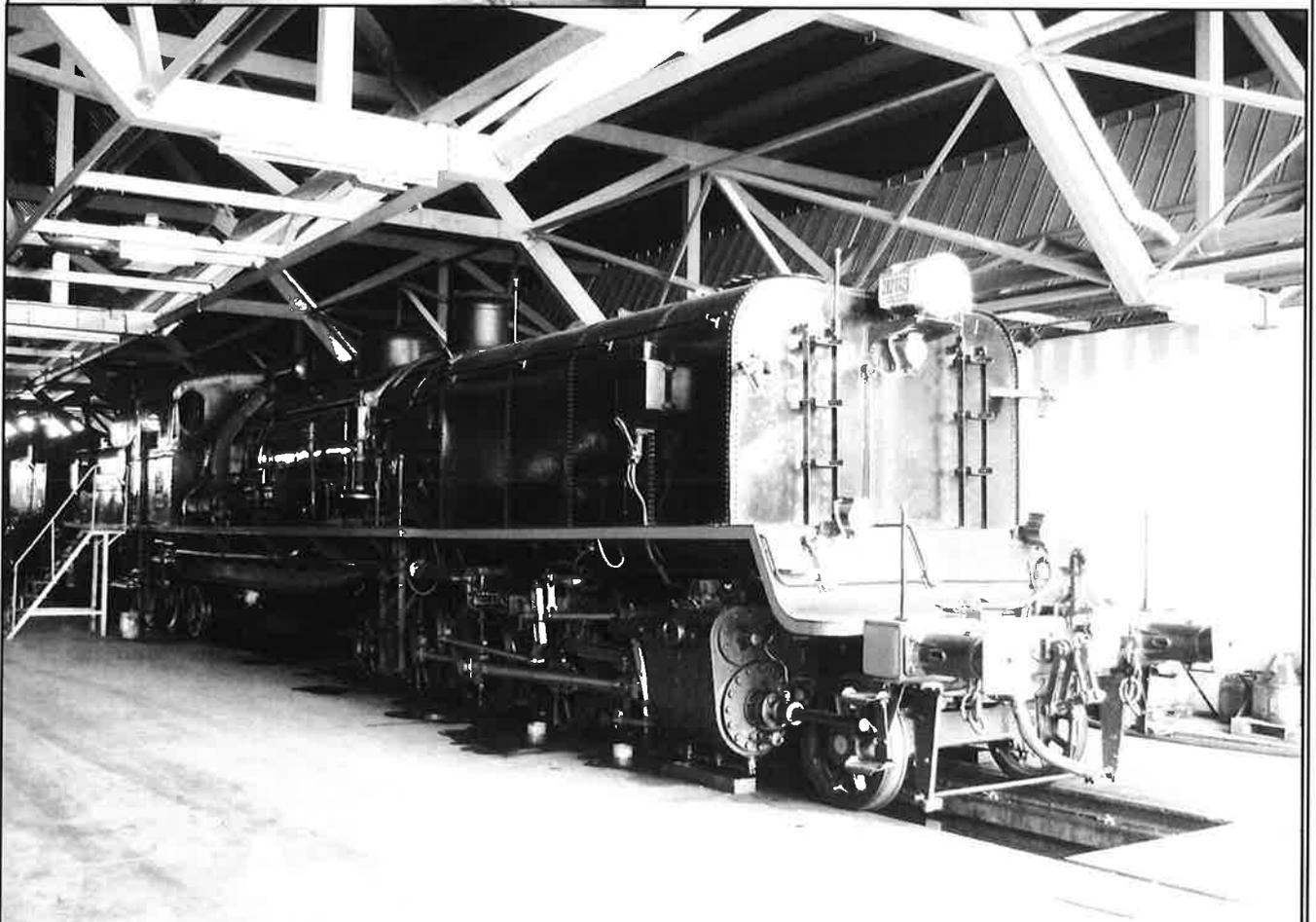


Une caractéristique des locos vapeurs espagnoles : la présence sur le côté de la marquise du «botijo», un cruchon en terre cuite. Accessoire indispensable pour étancher la soif de l'équipe de conduite.



C'est l'association locale A.R.M.F (Associacio per la Reconstruccio del Material Ferroviari Historic) qui fut chargée de l'exploitation d'un train à des fins «touristiques».

Très naturellement l'association opta pour une locomotive "Garratt" habituée de cette ligne sinueuse dans les années '60.



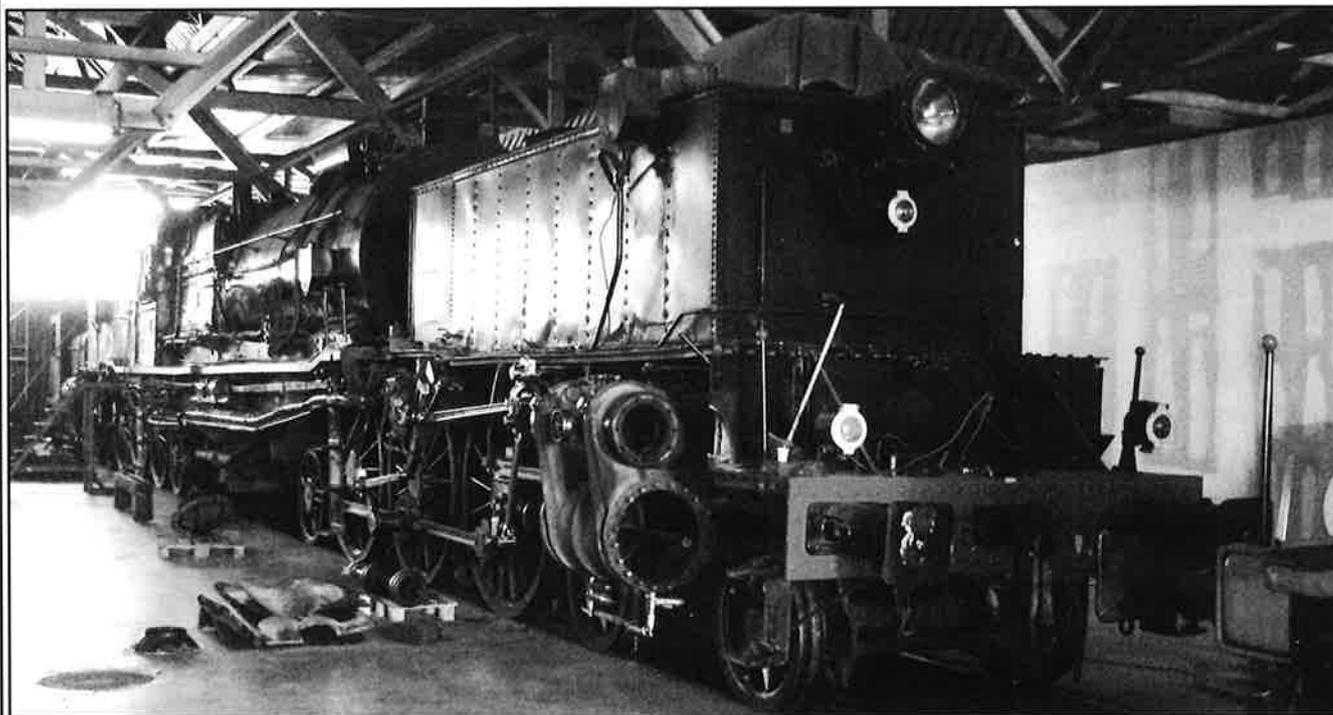
La 232F 0421 : une quadragénaire préservée au dépôt de Pla de Vinaoveta (Ulcida), (Photo Etienne Labar, septembre 2007).



Claudio Espinosa

Vue nocturne de la 282F-0421 (Photo Claudio Espinosa).

La double Pacific 462F 0401 à Lleida – construite par Euskaldunade Bilbao en 1931 (Photo Etienne Labar).



La Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) propriétaire du matériel vapeur RENFE sauvegardé confia la Garratt 282F-0421 à l'A.R.M.F en juillet 1996. Finalement en mars 1998 après 14.400 heures de travail la 282F effectuait ses premiers parcours.

L'A.R.M.F, subsidiée par les autorités locales, emploie du personnel salarié et effectue la restauration de matériel pour le compte d'associations, collectionneurs privés mais aussi pour la fondation pour les chemins de fer espagnols (FFE).

A cette fin, l'association dispose de l'ancien atelier Renfe de Pla de la Vilanoveta (dans le polygone industriel de Lleida).

Avec ses six voies, l'intégralité du matériel (locomotives et voitures) est abrité.

Outre la 282F, l'A.R.M.F reçu de la FFE une deuxième Garratt : la double Pacific 462F 0401 qui languissait en plein air au musée de Vilanova i la Geltru.

Quelques travaux de restauration ont été entrepris mais la chaudière requière une grande révision. L'atelier de Meinigen (RFA) serait pressenti, sous réserve de l'octroi de subsides.....

Sites internet :

L'incontournable "l'inventaire des Garratts" sur :

<http://users.powernet.co.uk/hamilton/htm>

Le site de l'A.R.M.F : www.armf.net

Divers articles sur Wikipédia.

Revue «El Tren» éditée par l'A.R.M.F.

"Les locomotives Garrat en Espagne et dans le monde"
D. Trevor Rowe - Manuel Alvarez, Editions MAF, Barcelone.

Divers articles de «The Industrial Railway Record»

British Railways illustrated volume 15- February and July 2006.

Notes dans le texte

(1) Société fondée en 1813 par Charles Frederick Beyer originaire de Dresde (Saxe). En 1834, il émigre en Angleterre et travaille chez le constructeur de locomotives Sharp Robert & Co à Manchester. En 1841, il installe ses ateliers à Gorton et en 1853, s'associe avec Richard Peacock, un responsable du Manchester & Sheffield railway.

(2) A l'échéance du brevet en 1928 elle prend le nom de Beyer-Garratt.

(3) La combustion de ce bois répandait une odeur agréable... une loco vapeur en partie écologique ?

(4) Concepteur des Pacific A4 du L.N.E.R dont la célèbre «Mallard»

Remerciements

Je tiens particulièrement à remercier :

M. Amadeu Parera de La Gariga (Catalogne), membre de l'association des amis des CF de Barcelone, modéliste talentueux (G2m) qui m'a très gentiment fait découvrir les trésors ferroviaires de sa Catalogne natale.

M. Claudio Espinosa de l'A.R.M.F qui nous a aimablement guidé lors de la visite de l'atelier de Lleida.

Texte et photos d'Etienne LABAR, septembre 2008.

Note de la Rédaction : au moment d'imprimer ce Ferro Flash Namur n°152, l'équipe de rédaction, en pleine correction orthographique, s'aperçoit qu'il y a, dans l'article qui précède, deux anomalies dans le calcul du nombre de locomotives par rapport aux numéros de fabrication :

dans le tableau de la page 8, "Saint-Léonard", ligne 9.

dans le tableau de la page 13, "Babcock & Wilcox", ligne 3.

Comme il nous est impossible de joindre l'auteur "à temps", la coquille sera réparée dans le prochain numéro. Mais la production de la revue ne peut plus attendre. (s) l'équipe de rédaction bien ennuyée.



Arrêt en gare de Kalenborn (D). Poste de pilotage d'un Schienenbus de l'Eifelbahn sur la relation Linz - Kalenborn. Charles a troqué, pendant un instant, sa caméra pour les photos (photo Didier Delfosse).

1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB

Les 22 dernières années de la traction vapeur à la SNCB : de la renumérotation des locomotives en janvier 1946 aux dernières mises hors-écritures en avril 1967.

Suite des FFN 136 à 143, 146 à 151

Année 1957

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1957 : 1.542 machines.

Type	Nombre	Type	Nombre	Type	Nombre
1	33	29	300	58	38
7	69	31	70	60	2
10	2	40	67	62	2
12	6	41	60	64	148
15	8	50	4	81	280
16	59	51	9	93	17
25	5	53	260	97	31
26	50	57	11	98	11
				Total	1.542

232 locomotives mises hors écritures en 1957

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
1	1	-	101	1.001	juin	Bruxelles-Midi	FBM	(D)
10	3	4529	1029	10.029	avril	Bruxelles-Midi	FBM	
		4543	1043	10.043	octobre	Bruxelles-Midi	FBM	
		4545	1045	10.045	octobre	Bruxelles-Midi	FBM	
15	3	931	1502	15.002	juin	Mariembourg	LMG	
		1060	1508	15.008	août	Mariembourg	LMG	
		2594	1527	15.027	décembre	Walcourt	LWC	
25	3	-	2503	25.003	février	Latour	MUT	(E)
		-	-	25.010	février	Latour	MUT	(H)
		-	-	25.023	août	Latour	MUT	(G)
26	35	-	2602	26.002	décembre	Bertrix	MBX	(F)
		-	2603	26.003	décembre	Bertrix	MBX	(F)
		-	2604	26.004	avril	Latour	MUT	(F)
		-	2606	26.006	décembre	Latour	MUT	(F)
		-	-	26.008	décembre	Latour	MUT	(G)
		-	-	26.011	décembre	Latour	MUT	(G)
		-	-	26.017	avril	Latour	MUT	(G)
		-	-	26.020	décembre	Kinkempois	NK	(G)
		-	-	26.021	avril	Latour	MUT	(G)
		-	-	26.022	avril	Latour	MUT	(G)
		-	-	26.025	décembre	Kinkempois	NK	(G)
		-	-	26.027	avril	Bertrix	MBX	(G)
		-	-	26.030	décembre	Latour	MUT	(G)
		-	-	26.032	décembre	Bertrix	MBX	(G)
		-	-	2651	26.051	décembre	Bertrix	MBX
-	-	2652	26.052	décembre	Bertrix	MBX	(F)	
-	-	2653	26.053	décembre	Kinkempois	NK	(F)	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
26	35	-	-	26.063	avril	Bertrix	MBX	(G)
		-	-	26.065	décembre	Kinkempois	NK	(G)
		-	-	26.069	décembre	Kinkempois	NK	(G)
		-	-	26.072	décembre	Kinkempois	NK	(G)
		-	-	26.073	décembre	Bertrix	MBX	(G)
		-	-	26.074	décembre	Latour	MUT	(H)
		-	-	26.080	décembre	Latour	MUT	(G)
		-	-	26.086	décembre	Latour	MUT	(G)
		-	-	26.087	décembre	Latour	MUT	(G)
		-	-	26.088	décembre	Kinkempois	NK	(H)
		-	-	26.089	décembre	Latour	MUT	(H)
		-	-	26.091	décembre	Latour	MUT	(H)
		-	-	26.092	décembre	Latour	MUT	(H)
		-	-	26.093	avril	Bertrix	MBX	(H)
		-	-	26.094	décembre	Bertrix	MBX	(H)
		-	-	26.096	avril	Bertrix	MBX	(H)
		-	-	26.099	avril	Bertrix	MBX	(H)
-	2600	26.100	avril	Bertrix	MBX	(Γ)		
31	61	5102	3102	31.002	décembre	Merelbeke	FKR	
		5106	3106	31.006	mars	Leuven	FLV	
		5107	3107	31.007	juillet	Tienen	FTL	
		5111	3111	31.011	octobre	Dendermonde	FT	
		5112	3112	31.012	février	Leuven	FLV	
		5116	3116	31.016	juillet	Tienen	FTL	
		5117	3117	31.017	octobre	Dendermonde	FT	
		5118	3118	31.018	février	Oostende	FSD	
		5120	3120	31.020	octobre	Merelbeke	FKR	
		5132	3132	31.032	octobre	Tienen	FTL	
		5134	3134	31.034	octobre	Leuven	FLV	
		5135	3135	31.035	octobre	Dendermonde	FT	
		5136	3136	31.036	octobre	Dendermonde	FT	
		5137	3137	31.037	décembre	Leuven	FLV	
		5138	3138	31.038	juillet	Merelbeke	FKR	
		5143	3143	31.043	octobre	Tienen	FTL	
		5154	3154	31.054	octobre	Oostende	FSD	
		5159	3159	31.059	octobre	Leuven	FLV	
		5166	3166	31.066	octobre	Dendermonde	FT	
		5168	3168	31.068	juillet	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5171	3171	31.071	février	Merelbeke	FKR	
		5174	3174	31.074	mai	Leuven	FLV	
		5178	3178	31.078	février	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5179	3179	31.079	octobre	Dendermonde	FT	
		5185	3185	31.085	décembre	Dendermonde	FT	
		5187	3187	31.087	juillet	Kortrijk	FC	
		5189	3189	31.089	juillet	Merelbeke	FKR	
		5190	3190	31.090	octobre	Dendermonde	FT	
		5194	3194	31.094	octobre	Leuven	FLV	
		5197	3197	31.097	octobre	Leuven	FLV	
5198	3198	31.098	février	Oostende	FSD			
5003	3203	31.103	octobre	Leuven	FLV			
5004	3204	31.104	juillet	Merelbeke	FKR			
5005	3205	31.105	juillet	Leuven	FLV			
5008	3208	31.108	juillet	Merelbeke	FKR			
5020	3220	31.120	juillet	Leuven	FLV			
5021	3221	31.121	octobre	Merelbeke	FKR			
5025	3225	31.125	juillet	Merelbeke	FKR			

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
31	61	5027	3227	31.127	octobre	Leuven	FLV	
		5030	3230	31.130	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		5035	3235	31.135	juillet	Leuven	FLV	
		5037	3237	31.137	février	Aarschot	FRST	
		5038	3238	31.138	octobre	Dendermonde	FT	
		5040	3240	31.140	octobre	Leuven	FLV	
		5045	3245	31.145	mars	Leuven	FLV	
		5046	3246	31.146	décembre	Tienen	FTL	
		5047	3247	31.147	octobre	Dendermonde	FT	
		5049	3249	31.148	octobre	Leuven	FLV	
		5053	3253	31.153	décembre	Dendermonde	FT	
		5056	3255	31.155	octobre	Kortrijk	FC	
		5056	3256	31.156	décembre	Dendermonde	FT	
		5059	3259	31.159	février	Dendermonde	FT	
		5061	3261	31.161	juillet	Merelbeke	FKR	
		5067	3267	31.167	février	Merelbeke	FKR	
		5069	3269	31.169	décembre	Leuven	FLV	
		5076	3276	31.176	février	Tienen	FTL	
		5077	3277	31.177	juillet	Kortrijk	FC	
		5086	3286	31.186	octobre	Leuven	FLV	
5090	3290	31.190	février	Dendermonde	FT			
5092	3292	31.192	juillet	Merelbeke	FKR			
5100	3100	31.200	juillet	Leuven	FLV			
38	5	5230	3830	38.030	mars	Monceau	LNC	
		5265	3865	38.065	mai	Monceau	LNC	
		5268	3868	38.068	juin	Monceau	LNC	
		5323	3923	38.123	mai	Monceau	LNC	
		5347	3947	38.147	août	Monceau	LNC	
41	45	3503	4103	41.003	octobre	Sint-Niklaas	FSN	
		3509	4109	41.009	octobre	Sint-Niklaas	FSN	
		3511	4111	41.011	septembre	Dendermonde	FT	
		3512	4112	41.012	octobre	Oudenaarde	FDN	
		3516	4116	41.016	septembre	Mol	LML	
		3527	4127	41.027	janvier	Kortrijk	FC	
		3531	4131	41.031	septembre	Oudenaarde	FDN	
		3152	4152	41.052	septembre	Tienen	FTL	
		3153	4153	41.053	octobre	Sint-Niklaas	FSN	
		3763	4163	41.063	septembre	Sint-Niklaas	FSN	
		3764	4164	41.064	septembre	Kortrijk	FC	
		3150	4168	41.068	septembre	Dendermonde	FT	
		3772	4172	41.072	octobre	Kortrijk	FC	
		3143	4173	41.073	octobre	Mol	LML	
		3404	4174	41.074	décembre	Kortrijk	FC	
		3424	4178	41.078	septembre	Sint-Niklaas	FSN	
		3780	4180	41.080	octobre	Mol	LML	
		3783	4183	41.083	octobre	Kortrijk	FC	
		3414	4184	41.084	septembre	Mol	LML	
		3797	4197	41.097	septembre	Tienen	FTL	
		3798	4198	41.098	janvier	Oudenaarde	FDN	
		3799	4199	41.099	septembre	Kortrijk	FC	
		4209	4209	41.109	septembre	Kortrijk	FC	
		4214	4214	41.114	octobre	Dendermonde	FT	
		4222	4222	41.122	septembre	Dendermonde	FT	
		4224	4224	41.124	octobre	Tienen	FTL	
4233	4233	41.133	septembre	Sint-Niklaas	FSN			
4237	4237	41.137	septembre	Mol	LML			

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
41	45	4241	4241	41.141	décembre	Tienen	FTL	
		4247	4247	41.147	octobre	Mol	LML	
		4252	4252	41.152	septembre	Kortrijk	FC	
		4254	4254	41.154	septembre	Sint-Niklaas	FSN	
		3437	4265	41.165	octobre	Mol	LML	
		4266	4266	41.166	septembre	Mol	LML	
		4269	4269	41.169	septembre	Kortrijk	FC	
		4274	4274	41.174	janvier	Dendermonde	FT	
		4276	4276	41.176	octobre	Sint-Niklaas	FSN	
		4277	4277	41.177	décembre	Dendermonde	FT	
		4287	4287	41.187	octobre	Oudenaarde	FDN	
		4290	4290	41.190	octobre	Kortrijk	FC	
		4295	4295	41.195	mai	Mol	LML	
		3496	4296	41.196	septembre	Mol	LML	
		4304	4304	41.204	octobre	Sint-Niklaas	FSN	
		4306	4306	41.206	octobre	Sint-Niklaas	FSN	
		4311	4311	41.211	octobre	Merelbeke	FKR	
51	5	102	5125	51.025	septembre	Merelbeke	FKR	
		165	5139	51.039	décembre	Merelbeke	FKR	
		347	5178	51.078	mai	Muizen	FYM	
		1331	5266	51.166	décembre	Merelbeke	FKR	
		2065	5297	51.197	août	Merelbeke	FKR	
53	36	4833	5333	53.033	décembre	Saint-Ghislain	FGH	
		4838	5338	53.038	décembre	Montignies	FMY	
		3382	5382	53.082	décembre	Saint-Ghislain	FGH	
		3383	5383	53.083	décembre	Monceau	LNC	
		1054	5404	53.104	décembre	Kinkempois	NK	
		577	5407	53.107	décembre	Merelbeke	FKR	
		3723	5423	53.123	décembre	Monceau	LNC	
		3682	5432	53.132	décembre	Kinkempois	NK	
		3686	5436	53.136	décembre	Merelbeke	FKR	
		3688	5438	53.138	décembre	Montignies	FMY	
		3697	5447	53.147	décembre	Monceau	LNC	
		3698	5448	53.148	décembre	Herbesthal	FHR	
		3376	5460	53.160	décembre	Ronet	FEO	
		1046	5466	53.166	décembre	Montignies	FMY	
		579	5479	53.179	décembre	Merelbeke	FKR	
		4084	5484	53.184	septembre	Kortrijk	FC	
		1001	5501	53.201	décembre	Montignies	FMY	
		4108	5508	53.208	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4115	5515	53.215	décembre	Schaerbeek	FSR	
		4124	5524	53.224	décembre	Schaerbeek	FSR	
		4129	5529	53.229	décembre	Kinkempois	NK	
		4134	5534	53.234	décembre	Montignies	FMY	
		4136	5536	53.236	décembre	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4143	5543	53.243	décembre	Ronet	FEO	
		4153	5553	53.253	décembre	Merelbeke	FKR	
		4156	5556	53.256	décembre	Kinkempois	NK	
		4164	5564	53.264	décembre	Schaerbeek	FSR	
		4175	5575	53.275	décembre	Merelbeke	FKR	
		576	5576	53.276	décembre	Brugge	FR	
701	5601	53.301	décembre	Kinkempois	NK			
705	5605	53.305	décembre	Monceau	LNC			
615	5615	53.315	juin	Jemelle	LJ			
946	5616	53.316	décembre	Kinkempois	NK			
808	5621	53.321	décembre	Montignies	FMY			

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
53	36	666	5666	53.366	décembre	Montignies	FMY	
		568	5668	53.368	décembre	Muizen	FYM	
57	8	4705	5705	57.005	avril	Kinkempois	NK	
		4708	5708	57.008	décembre	Bruxelles-Midi	FBM	
		4718	5718	57.018	avril	Bruxelles-Midi	FBM	
		4729	5729	57.029	octobre	Bruxelles-Midi	FBM	
		4733	5733	57.033	septembre	Luttre	FLU	
		4739	5739	57.039	septembre	Bruxelles-Midi	FBM	
		4754	5754	57.054	octobre	Bruxelles-Midi	FBM	
60	1	6033	6033	60.001	août	Bruxelles-Midi	FBM	
81	17	8106	8106	81.006	mars	Leuven	FLV	
		8131	8131	81.031	juin	Luttre	FLU	
		8136	8136	81.036	octobre	Schaerbeek	FSR	
		8137	8137	81.037	juin	Berchem	FCV	
		8165	8165	81.065	mai	Saint-Ghislain	FGH	
		8235	8235	81.135	juin	Kinkempois	NK	
		8410	8410	81.310	juin	Montignies	FMY	
		8474	8474	81.374	juin	Braine-le-Comte	FBC	
		8481	8481	81.381	janvier	Saint-Ghislain	FGH	
		8499	8499	81.399	mars	Brugge	FR	
		8500	8500	81.400	décembre	Merelbeke	FKR	
		8517	8517	81.417	décembre	Walcourt	LWC	
		8571	8571	81.471	décembre	Herbesthal	FHR	
		8577	8577	81.477	décembre	Hasselt	FHS	
		8586	8586	81.486	décembre	Montignies	FMY	
		8616	8616	81.516	juin	Montignies	FMY	
8634	8634	81.534	décembre	Kinkempois	NK			
93	5	9324	9324	93.024	juin	Brugge	FR	
		9328	9328	93.028	mai	Oostende	FSD	
		9339	9339	93.039	avril	Oostende	FSD	
		9350	9350	93.050	février	Antwerpen-Dam	FNDM	
		9398	9398	93.076	septembre	Oostende	FSD	
99	4	-	9901	99.001	avril	Antwerpen-Dam	FNDM	(A)
		-	9906	99.006	avril	Antwerpen-Dam	FNDM	(B)
		-	9915	99.015	avril	Antwerpen-Dam	FNDM	(C)
		-	9916	99.016	avril	Antwerpen-Dam	FNDM	(C)

Remarques :

A à C : Locomotives de la Compagnie du Nord-belge reprises à l'effectif de la SNCB le 10 mai 1940 (numérotation SNCB à partir du 5 février 1941)

(A) n°501

(D) Locomotive prise en écritures par la SNCB en février 1935.

(B) n°506

(E) Locomotive prise en écritures par la SNCB en décembre 1944.

(C) n°515 et 516

(F) Locomotives prises en écritures par la SNCB d'août à novembre 1945.

(G) et (H) : Locomotives prises à l'effectif par la SNCB après la renumérotation du 1 janvier 1946.

	1946 (G)	1947 (H)
Janvier	26.008	26.074
Février	26.011 - 26.025 - 26.027	-
Mars	26.030	26.088 - 26.089
Avril	26.032	-
Mai	26.017 - 26.063	26.091
Juin	26.020 - 26.021 - 26.080	26.092
Juillet	26.022 - 26.065	26.093 - 26.094
Septembre	26.069	25.010 - 26.096
Octobre	26.072 - 26.086	26.099
Novembre	25.023 - 26.073 - 26.087	-

Bilan de l'année 1957

Durant cette année, la SNCB a mis hors-écritures 232 locomotives :

- A. 231 locomotives visées par les mesures de standardisation émises au cours des années antérieures, à savoir types 10 (3); 15 (3); 25 (3); 26 (35); 31 (61); 38 (5); 41 (45); 51 (5); 53 (36); 57 (8); 60 (1); 81 (17); 93 (5) et 99 (4).
 B. La locomotive type 1 n°1.001, sérieusement endommagée le 2 décembre 1954 dans le déraillement de Wilsela près de Leuven (ligne 53), fut expédiée à l'AC Salzennes pour réparation. Mais le châssis ayant été trop abîmé, cette dernière ne fut pas envisagée. En 1955, la chaudière fut récupérée en remplacement de celle de la 1.010.

Au 31 décembre 1957, les locomotives des types 38 et 99 disparaissaient du paysage ferroviaire de notre pays. Notons que les locomotives du type 99 étaient les dernières héritées de la Compagnie du Nord-belge le 10 mai 1940.

Note de la Direction du 6 juillet 1957 pour le Conseil d'Administration du 12 juillet 1957.

Par application du programme approuvé par le Conseil d'Administration en sa séance du 27 janvier 1956, l'effectif standardisé des locomotives à vapeur a été ramené à 1.575 unités (1.234 locomotives de route et 341 locomotives de manoeuvres). Actuellement, cet effectif peut être ramené de 1.575 à 1.477 unités. Il se décomposerait comme suit :

- 347 locomotives à voyageurs;
- 537 locomotives mixtes;
- 280 locomotives à marchandises;
- 313 locomotives de manoeuvres.

La Direction propose, en conséquence, la vente ou la démolition des 98 locomotives à vapeur suivantes, en surabondance :

- 40 locomotives mixtes, type 26;
- 30 locomotives mixtes, type 41;
- 28 locomotives de manoeuvres, type 53.

Les locomotives du type 26 font partie d'un lot de 100 unités dont la construction avait été entamée en Belgique en 1944 pour le compte de l'occupant et qui furent achevées après 1945. Elles ont été fournies à la SNCB par l'Etat à charge des dommages de guerre.

Ces locomotives à 5 essieux couplés, sont d'un poids très élevé. Elles sont utilisées pour la traction des trains de marchandises à fort tonnage sur les lignes accidentées. L'électrification et la mise en ligne de locomotives Diesel de route ont rendu disponible une dizaine d'unités. Leur utilisation sur des lignes à profil moins accidenté étant trop onéreux, du fait du prix de revient élevé, il y a lieu de les mettre en vente comme matériel de remploi et, à défaut de trouver acquéreur, de les démolir comme les locomotives types 31, 41 et 53.

Les locomotives à démolir seraient choisies parmi celles qui doivent subir une réparation coûteuse et les pièces de rechange réutilisables serviraient pour les locomotives des mêmes types restant en service.

Photo de N. Claydon prise le 8 mai 1954 et nous faisant découvrir la remise de Antwerpen-Dam. A l'avant-plan, la 99.015 : l'une des quatre dernières locomotives du type 99 mises hors-écritures en 1957. A gauche de la photo, on distingue deux locomotives du type 93, trois du type 81 et juste derrière la 99.015 une locomotive type 38 (photo parue dans "Vapeur à la SNCB" tome 3 de Max Delie).



Octobre 2008

3 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs, DB – DR, époques IV et V.

4 HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. www.modelspoorbeurs.nl

10 RIXENSART (B) : au CFR, conférence-film de Michel Liégeois, "Portugal 2000".

10 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

17..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Conférence et présentation de la soudure sur le laiton et l'Arcap photographés.

18 DENAIN (F59) : Portes ouvertes au CEFNORD de 10h à 12 et de 14 à 18h, Rue de Turenne. Visite du dépôt musée, <http://www.cfnord.free.fr> 170ème anniversaire de la ligne Saint-Vaast (Valenciennes – Denain).

24 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

25 et 26 MECHELEN (B) : exposition organisée par "Train Miniature Magazine". Avec la participation des réseaux "N" accouplés du MOBOV et du RMM.

25 et 26. LIBRAMONT, MARBEHAN, ARLON. 150ème anniversaire de l'arrivée du chemin de fer. Navettes entre ces gares avec la 29.013 de la SNCB et des voitures M2. Exposition de véhicules anciens à Marbehan (locomotives, voitures), Exposition de matériel roulant moderne à Arlon, Exposition : "rêvons le chemin de fer de demain" à Libramont.

26 GENT-ZEEHAVEN (B) : portes ouvertes et bourse organisée par l'AMSAC dans les 2 voitures "K" en gare, Gare NMBS, Veenackerstraat 1. 09>13h.

Novembre 2008

2 WANZE (B) : bourse d'échanges. Organisée par l'AMAF : Trains, voitures, jouets. Nouvelle salle "Binamé Spirou", Rue de Leumont, 118; Antheit. 09>13h.

6 au 9. **KÖLN (D) ***** : Köln Messe, Osthalle n°14.2. Exposition ferroviaire. 09h > 18h.

7..... Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.

8 HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. www.modelspoorbeurs.nl

8 et 9 DUGREE (B) : Portes ouvertes organisées par l'ALAF. Rue de la gare 77. 09h>17h.

8 et 9 WALTERDANGE (L) *** : exposition de modélisme ferroviaire. Hall Prince Henri. 10h>18h.

8 au 11 MUIZEN (B) : "De trein in het klein" organisée par le club "De Pijl". Leuvensteeweg 443. 10h>18h.

8 au 11 CINEY (B) : Expotrails à CINEY-EXPO (ex-expo-trains de Jemeppe, ex-expo-trains au Wex de Marche). 09h30>18h30.

9 GILLY (B) : bourse organisée par le TMC, Rue Circulaire 27. 09h>13h.

13 au 16. STUTTGART (D) : Model Süd Bau en Bahn, Messe Congress Centrum, Am Kochenhof 16. 09h>18h.

14..... Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

15 MECHELEN (B) : expo organisée par la Fédération Belge de l'Echelle "D". Wijkzaal, Tervurensesteenweg. 10h>18h.

21 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : il figurera à temps sur le site du club : <http://www.club-rmm.be>

23 DISON (B) : bourse multi modélisme organisée par le RCFFB. Salle des fêtes, Place Luc Hommel. 09h>13h.

23 TOURNAI (B) : expo bourse "Tournai Toys". Halle aux Drap, Grand Place. 09h>18h.

23 au 25 VILLEBON-SUR-YVETTE (F) : RAILEXPO * (modélisme ferroviaire) ex-Expométrie, organisée par "Les Traverses des Secondaires". Place du Grand Dôme. 10h>19h, dimanche fermé à 18h. <http://www.railexpo.fr> Accès par l'A10 sortie 9; TGV-RER lignes B et C (gare de Massy-Palaiseau) + navettes de bus.**

28 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

30 CINEY - PURNODE (B) : Train de Saint-Nicolas organisé par le PFT : Ciney – Purnode. Animation + goûter. Sur réservation.

30 VILVORDE (B) : bourse organisée par "Hobby-Rail" asbl, "Den Ulenspeigel" zaal, Gevaertstraat 18. 09h>13h.

Décembre 2008

5 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs, CFF – ÖBB, FS, époques IV et V.

6 SAINT-GHISLAIN (B) : portes ouvertes et bourse à l'abri-musée, organisées par le PFT. 10h>17h.

6 et 7 BIRMINGHAM (GB) : expo organisée par le Warley Model Railway Club. National Exhibition Center, hall 1. Samedi 10h>18h, dimanche 10h>17h.

7 HAINE-SAINT-PIERRE (B) : portes ouvertes au CFC à la gare-musée. 14h>18h.

12..... SOUPER annuel "fromages" au local du RMM à 19h30.

13 HOUTEN (NL) : bourse. Euretco-expo-center, Industriezone Doorkade. 10>15h. www.modelspoorbeurs.nl

14 HOESELT (B) : bourse. Cultureel Centrum "Ter Kommen" 09h>13h.

19..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : il figurera à temps sur le site du club : <http://www.club-rmm.be>

26 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Janvier 2009

2 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Programme pas encore communiqué.

9 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

16..... ASSEMBLEE GENERALE du Rail Miniature Mosan, Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Février 2009

5 au 10 NURENBERG (D) : "Spielwarenmesse 2009"

Mars 2009

10 au 12 LONDON (GB) : 9th exhibition of Railway Equipment Systems and Services, Earls Court Two.

Juin 2009

14 et 15 CHATHAM (GB) : exposition de modélisme ferroviaire toutes échelles.

Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer. Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônêche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2008) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Jean-Pierre Lobet
 Trésorier, *Rédac/chef Ferro Flash Namur* Claude Carpet
 Webmaster, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Relations Publiques Luc Parant

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Michel Archambeau,
 et Claude Riguelle.
 Réseau H0 "US" Jean-Claude Botspoel,
 et Jules Falque.
 Réseau N "Athus-Meuse" Didier Delfosse,

Bibliothèque Luc Parant,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Le Membre :

Membre bienfaiteur 45,00 €.
 Membre ordinaire * 30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.

Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur.

L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique 20,00 €.
 Pour l'étranger 25,00 €.

* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président Jean-Claude Botspoel Rue Saint Hadelin, 25 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60 GSM : 0477.39.69.99 Courriel : president@club-rmm.be

Vice-Président André Delsemme Rue de Hesbaye, 30 5310 NOVILLE-SUR-MEHAIGNE.
 Tél : 081.81.25.39 Courriel : vice-president@club-rmm.be

Secrétaire Jean-Pierre Lobet Rue Auguste Leblanc, 36 ... 5002 SAINT-SERVAIS.
 Tél : 081.73.12.24 GSM : 0477-55.49.04 Courriel : secretaire@club-rmm.be

Trésorier Claude Carpet Rue Saint Marcoux, 35 5651 LANEFFE
 Tél : 071-72.95.61 GSM : 0475-48.62.60 Courriel : tresorier@club-rmm.be

Compte Banque .. 360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".
 De l'étranger BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.
 Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.be>.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 0475.48.62.60. et 071.72.95.61.
 Courriel : redac-chef@club-rmm.be

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

Diffusion Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. webmaster@club-rmm.be

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être inféodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme. Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

Vie du club

Portes ouvertes du 27 septembre	page 2 de couverture et page 1
Vooyage RMM à Linz-am-Rhein.....	pages 2 à 5
Les amis nous informent	pages 24

Documentation

Quand un mulet valait plusieurs cheveaux vapeur	page 6
Les locomotives "Garratt"	pages 7 à 17

Rétrorail

1946 - 2006 : le 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB (année 1956).....	pages 18 à 23
---	---------------

ferro flash Namur n°152 (2008-5)

Ce cinquième numéro de l'année 2008 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles, photos ou toute autre collaboration : Jean-Pierre Bayet, Didier Delfosse, Jacques De Jaeger, Paul Delescaille, Etienne Labar, Michel Marin et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait certainement bien moins fournie !...

Ferro Flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561.

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Avenue Eugène Mascaux, 203; 6001 Marcinelle. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

Page de couverture :

En haut : la 29.013 de la SNCB en visite en gare de Treignes au CFV3V lors du "Festival vapeur" des 27 et 28 septembre 2008 (photo Jean-Pierre Bayet).

En bas : La "Garratt" 282F 0421 sous la neige dans la gare monumentale de Canfranc (Frontière Franco-Espagnole) lors du tournage d'un film (Photo Claudio Espinosa).

Page 2 de couverture : photos des Portes Ouvertes du 27 septembre au RMM.