

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° 159 2009-6



Vues du monorail (Schwebbahn) de Wuppertal.

Colonne de gauche,

- en haut : système d'aiguillage en position continuité.
- au centre : en position "continuer vers le dépôt".
- en bas : même position d'aiguillage montrant cette continuité. Le système est monobloc sur un pont roulant.

Colonne de droite,

- en haut : la rame "impériale".
- au centre : moteur et système de suspension à deux roues freinées.
- en bas : rame moderne à deux caisses articulées et quatre bras de suspension.

Le "monorail" ou train suspendu de Wuppertal (D) une excursion d'un jour du RMM

Samedi 26 septembre, André Delsemme nous avait organisé une excursion à Wuppertal afin de nous faire découvrir le fameux monorail. Le rendez-vous était la gare d'Aachen Hbf à 08h30 d'où nous embarquerions à 09h13 avec le RE 10415 vers la ville industrielle de Wuppertal (arrivée 11h00). Retour Wuppertal Hbf à 16:58 par le RE40426, Aachen Hbf 18h45.

Historique

Le véritable nom de cette invention unique dans le domaine du transport est le "**Wuppertal Schwebebahn**".

Son nom technique est : "EINSCHIENIGE HANGEBAHN SYSTEM EUGEN LANGEN" : chemin de fer à suspension par monorail d'Eugen Langen (ingénieur et concepteur de cette invention).

Initialement, le monorail de Wuppertal avait été conçu par l'ingénieur allemand Eugen Langen et il était destiné à la ville de Berlin. C'est finalement Wuppertal, grande cité industrielle du 19ème siècle qui en bénéficiera !

La construction débuta en 1898 pour se terminer en 1901, année de son inauguration. Il est toujours en fonction à l'heure actuelle et est considéré comme le plus vieux système de monorail au monde.

Son génial inventeur, Eugen Langen, ne put malheureusement assister à son inauguration le 1 mars 1901. Il disparut tragiquement peu de temps avant, victime d'un empoisonnement.

La ligne aérienne est longue de 13 kilomètres et comporte 20 stations. Les stations terminus sont Vohwinkel et Oberbarmen. Le développement de la ligne suspendue se fait essentiellement au-dessus de la vallée de la rivière Wupper (Wuppertal) mais aussi surplombs le piétonnier de Wuppertal.

Les voitures sont suspendues à 12 mètres de hauteur et à 8 mètres au dessus des toits de la ville et de sa banlieue industrielle.

Le tracé de la ligne coupe également l'autoroute A46 et la ligne de chemin de fer (DB) Aachen - Dortmund.

Le chiffre de fréquentation du monorail de Wuppertal est impressionnant : environ 82.000 passagers par jour (écoliers, habitants, touristes...) et environ 23.000.000 par an...

Il faut dire que la circulation est intense : on peut compter environ un passage d'une rame (motrice et remorque), dans chaque station, toutes les cinq minutes.

Ajoutons qu'au cours de son histoire, le développement urbain de Wuppertal s'est réalisé essentiellement le long de la Wupper. Les concepteurs du monorail ont profité de cette particularité géographique en implantant la ligne suspendue au-dessus de la cité et de sa banlieue industrielle.

Les motrices sont alimentées en 600 volts continus et

peuvent atteindre une vitesse de 60 km/h. En réalité, la vitesse moyenne actuelle est de 21 km/h. Cette vitesse limitée s'explique facilement par le nombre élevé de stations (20) sur une distance à parcourir de 13.300 mètres (13,3 km).

Les premiers véhicules pouvaient circuler au début du 20ème siècle à une vitesse moyenne de 50 km/h. A cette époque, le nombre de point d'arrêt était moindre.

La circulation est assurée par un ensemble de 27 automotrices articulées dont une double datant de l'époque de l'empereur Guillaume II.

Les 26 automotrices modernes sont articulées en trois parties, selon le principe de nos trams modernes urbains. L'inter circulation entre les trois éléments est assurée par des soufflets. Cette articulation en trois parties peut s'expliquer par l'obligation de retournement de chaque rame aux stations terminus (*Vohwinkel et Oberbarmen*). Il y a obligation pour les passagers de débarquer à l'une ou l'autre de ces deux stations. Ensuite, la rame amorce un virage très serré et se positionne pour repartir dans l'autre sens.

On comprendra très facilement ce genre de manoeuvre par le fait que le réseau du monorail est en forme d'os de chien !

La rame "impériale"

Avec un peu de chance, en flânant dans le piétonnier de Wuppertal, on peut apercevoir la rame "impériale" datant de l'époque de l'empereur Guillaume II. Elle a été préservée et repeinte. A la différence des 26 rames modernes articulées, la rame "impériale" comprend une motrice et une remorque reliées par une barre d'attelage. Les roues de suspension au monorail sont toujours celles d'origine. Elles sont à rayons. Cette rame historique ne sort qu'à l'occasion de circonstances exceptionnelles : mariage, anniversaire, fêtes de famille... Elle peut donc être louée.

Voilà une façon originale de célébrer une fête tout en parcourant la ville à 12 mètres de hauteur juste au dessus du cours de la rivière.

En 2005, elle fut entièrement remise en état pour célébrer le jubilé du monorail. A cette occasion, elle fut entièrement démontée et subit une inspection générale minutieuse des organes de suspension et des deux moteurs de traction. Elle retrouva son état d'origine grâce à une remise en peinture et à une décoration telles que ses premiers utilisateurs l'avaient connues.

Il est inutile de vous dire qu'aujourd'hui cette rame historique est la plus photographiée du monorail de Wuppertal.

Les stations, rappelons-le, sont au nombre de vingt. Suite à des dégâts provoqués par des bombardements au cours de la seconde guerre mondiale (1943), des stations furent restaurées et entièrement modernisées.

La station "Werther Brücke" retrouva ainsi sa décoration "Jugendstil" caractéristique des années 1900.

Les stations terminales

Au début du 20^{ème} siècle, les deux stations terminales rivalisaient dans leur audace architecturale.

Actuellement, ces deux stations présentent des caractéristiques essentielles :

- la boucle de retournement très serrée dont nous avons parlé précédemment. Rappelons qu'elle permet à chaque rame de repartir dans l'autre direction.
- un bras suspendu, sorte d'aiguillage, permet à une rame de quitter le réseau urbain afin de gagner le dépôt où elle sera éventuellement garée. C'est dans ces mêmes dépôts des stations terminales que la maintenance technique est assurée.

Les accidents sur le réseau

Le monorail suspendu de Wuppertal connut heureusement peu d'accidents au cours de sa longue histoire.

Le 2 janvier 1903, un conducteur du Schwebebahn essayait de couvrir d'une bâche son matériel afin de le protéger des intempéries hivernales lorsqu'il fut heurté par une rame et projeté au sol. Ce grave accident s'est produit sur la section comprise entre les stations Sonbron et Vohwinkel.

Le 1 mai 1917, vers 15h30, une collision se produisit entre une rame et une remorque défectueuse restée dans le circuit de circulation. Sous le choc, la remorque fut projetée dans la rivière Wupper. Le journal local de l'époque rapporte que les quatre passagers purent s'extraire d'eux-mêmes du véhicule accidenté.

Durant la seconde guerre mondiale, la ville industrielle allemande de Wuppertal fut bien évidemment la cible des bombardements alliés. Des bâtiments civils et industriels, mais aussi le monorail suspendu subirent des dommages sérieux. On ne déplorera aucun accident de circulation.

L'accident le plus connu dans la longue histoire du monorail de Wuppertal reste certes l'épisode de la "promenade" d'une jeune femelle éléphant sur la ligne du Schwebebahn ! Oui, vous avez bien lu ! Ce fait divers, plus cocasse que dramatique, se produisit lors de l'été 1950. Il mérite d'être relaté en détail.

Une carte postale touristique nous montre un éléphant traversant la cloison de la motrice pour être précipité douze mètres plus bas dans la Wupper. Publicité ou réalité ?

Lorsque des touristes amusés ou intrigués par l'épisode demandent aujourd'hui au personnel du Schwebebahn de Wuppertal si cette histoire est bien authentique, celui-ci s'empresse de confirmer la véracité de l'histoire.

La vérité est plus nuancée... L'histoire se passe le 21 juillet 1950. Le cirque Althoff s'était installé à Wuppertal pour une représentation sur la place Carnaper. Le programme du cirque annonçait que "Tuffi", un jeune éléphant, serait l'ambassadrice du cirque. Tuffi avait déjà visité les bureaux d'un journal. Il était donc normal qu'elle découvre le monorail...

Le directeur du cirque Franz Althoff, ses employés et

Tuffi se dirigèrent vers la station de Rathaus Brücke (aujourd'hui Alter Markt) pour acheter cinq billets. La presse locale était sur place, évidemment.

On laissa passer la première rame. A 10h43, tout le monde embarqua dans le convoi suivant. Le Schwebebahn avait mis en service la rame impériale (époque Guillaume II).

Après quelques minutes, Tuffi commença à manifester son impatience. Était-ce le bruit, le léger balancement de la rame, les flashes des photographes ? La jeune femelle éléphant s'est alors dressée sur ses pattes arrières tout en s'appuyant sur une des portes qui s'est détachée précipitant le pauvre animal dans la Wupper d'une hauteur de 12 mètres.

Le patron du cirque et les journalistes descendirent à la station suivante (Adler Brücke) et se précipitèrent sur les lieux de l'accident s'attendant au pire. On devait retrouver Tuffi dans la Wupper avec seulement quelques égratignures ! Même les éléphants peuvent avoir un ange-gardien.

La carte postale n'est donc qu'un photomontage puisqu'on y voit le jeune éléphant déchirant littéralement la paroi de la voiture suspendue.

On a écrit par la suite un livre illustré pour les enfants avec les aventures de Tuffi l'éléphant sur le Schwebebahn. Ce récit pour les plus jeunes a eu tellement de succès qu'il fut traduit en plusieurs langues.

L'affaire passa au tribunal. Les directeurs du cirque et du monorail suspendu furent accusés de négligence grave. En outre, le directeur du cirque aurait menti sur le poids réel de l'animal !

Les deux directeurs furent sévèrement sanctionnés.

Aujourd'hui encore, le règlement interne du monorail suspendu stipule clairement qu'aucun animal, excepté les chiens d'aveugles, ne peut embarquer à bord des rames.

La catastrophe de 1999

Cet accident grave reste encore dans la mémoire des habitants de Wuppertal. Il est considéré comme l'accident le plus grave du monorail depuis un siècle.

Le 12 avril, très tôt le matin, la première rame en provenance de la station Vohwinkel percuta un serre-joint oublié par des ouvriers sur le rail de suspension. Ce serre-joint provenait du dernier entretien technique du monorail. La motrice sortit du rail entraînant sa remorque dans sa chute, douze mètres plus bas dans la Wupper. On déplora la mort de cinq passagers et il y eut 47 blessés graves.

Une plaque commémorative dans la station Robert-Daum-Platz rappelle cette tragédie.

Le monorail de Wuppertal et sa reproduction en modèle réduit

On peut affirmer que depuis l'avènement de la révolution industrielle au 19^{ème} siècle et le développement des grandes cités, les spécialistes du transport urbain ont réfléchi et expérimenté divers systèmes de trains suspendus, tous originaux et audacieux pour l'époque.

Seul le monorail de Wuppertal a survécu et continue son service plus d'un siècle plus tard !

Les fabricants de jouets de l'époque ont bien saisi l'opportunité de reproduire ce moyen de transport urbain original et révolutionnaire.

Le fabricant allemand CARETTE réalisa, dès 1905, une version électrique du "Barmen - Eberfeld".

La gravure illustrant le catalogue Carette en 1905 nous montre un jouet élaboré et réaliste pour l'époque.

Lutz HIELSCHER, un artisan allemand contemporain, réalise au 1:87 (H0) une superbe reproduction du Schwebebahn du début du 20ème siècle. Il s'agit de l'automotrice "impériale" accompagnée de sa remorque. Uniquement pour amateur au portefeuille bien garni...

André Delsemme

Bibliographie

"Lok Magazin" n°9 (2006), pp 174 et 175.

"Wuppertal Suspension Railway". Schöning Verlag (première édition).

"Trains 1870 - 1970". Modèles réduits et jouets. Allen Levy, Edita Vilo, Lausanne (1977), p.160.

"Der Rhein - The Rhine". Koch/Röhr. Les moyens de transport au coeur de l'Europe. Röhr-Verlag, Krefeld.

"Eisenbahn Journal" 4/87. Eisenbahn zwischen Rhein und Ruhr. Die Westdeutsche Eisenbahn seit 1838. Peter Schiebel und Winand Perilleux.

"Eisenbahn Journal" 6/96. Eisenbahn zwischen Rhein und Ruhr. Von Düsseldorf über Wuppertal und Hagen nach Siegen. Peter Schiebel und Winand Perilleux.

L'excursion

Pas moins de 30 personnes se sont inscrites pour cette merveilleuse excursion, parfaitement organisée par André. Elle nous a permis de découvrir un moyen de transport public inédit : un autobus double articulé qui circule au dessus des têtes... avec ses roues au dessus

du toit, ses stations au dessus de.... Tout est au dessus. Une prouesse technique pour l'époque !



Rassemblement matinal en gare d'Aachen Hbf



Rame en sortie de gare



Dames et demoiselle sur le pont enjambant la Wupper



Le groupe de "touristes" du RMM pose sur l'escalier vers le souterrain en gare de Wuppertal (photo Didier Delfosse).

Excursion RMM à Charleville

L'excursion avait été prévue pour le samedi 24 octobre mais dépendait du temps annoncé. Or l'annonce de fin de semaine donnait une météo maussade pour le samedi et bonne pour dimanche. Quelques amis avaient de plus annoncé leur indisponibilité pour le dit samedi... Donc tout devait s'arranger pour dimanche ?

Le rendez-vous était fixé en gare SNCF de Givet pour le départ du train TER de 10h25 à destination de Charleville.

Bravant le brouillard de la vallée de la Meuse, quelques optimistes se sont alors retrouvés dans la salle des pas-perdus de Givet : Guy et Anne, Claude et Françoise, Christian et Danila, Marc et Laurent Bouchat.

Un superbe autorail Diesel flambant neuf de la série 78000 vient se ranger le long du quai nous montrant son décor, pèliculé sur ses faces latérales, une publicité pour le transport dans le département de Champagne-Ardenne.

Il y avait de la place dans l'autorail... Nombre de candidats au voyage avaient eu peur du brouillard !

Néanmoins, à quelques kilomètres de Charleville ce dernier s'est complètement levé découvrant un ciel bleu azur et un chaud soleil. Arrivés sur la place Ducale et la première surprise passée de la découverte de son architecture spéciale, nous nous sommes interrogés à savoir si nous mangerions en terrasse ou dans le bistrot tellement il faisait bon !!!

Avant et après le dîner, nous sommes partis à la découverte de la ville dans laquelle il y a, entre-autre, une école de marionnettes et un piétonnier rempli de magasins fermés le dimanche...

Une liaison TGV partant de Sedan, relie Charleville à

Paris via Reims.

Une superbe journée entre-amis . Comme toujours, les absents ont eu tort.



Le TGV Réseau est en voie 1, notre train de retour en voie 2.



Le groupe des dames en vis à vis dans le TER



La place Ducale sous le soleil inespéré !!!



Attelage automatique du TER



Caméra vidéo permettant au conducteur de surveiller l'accès au véhicule



Gare de Charleville : à gauche le TER pelliculé, à droite, accouplée une rame n'ayant pas encore reçu sa publicité départementale.

Hirson
Valenciennes



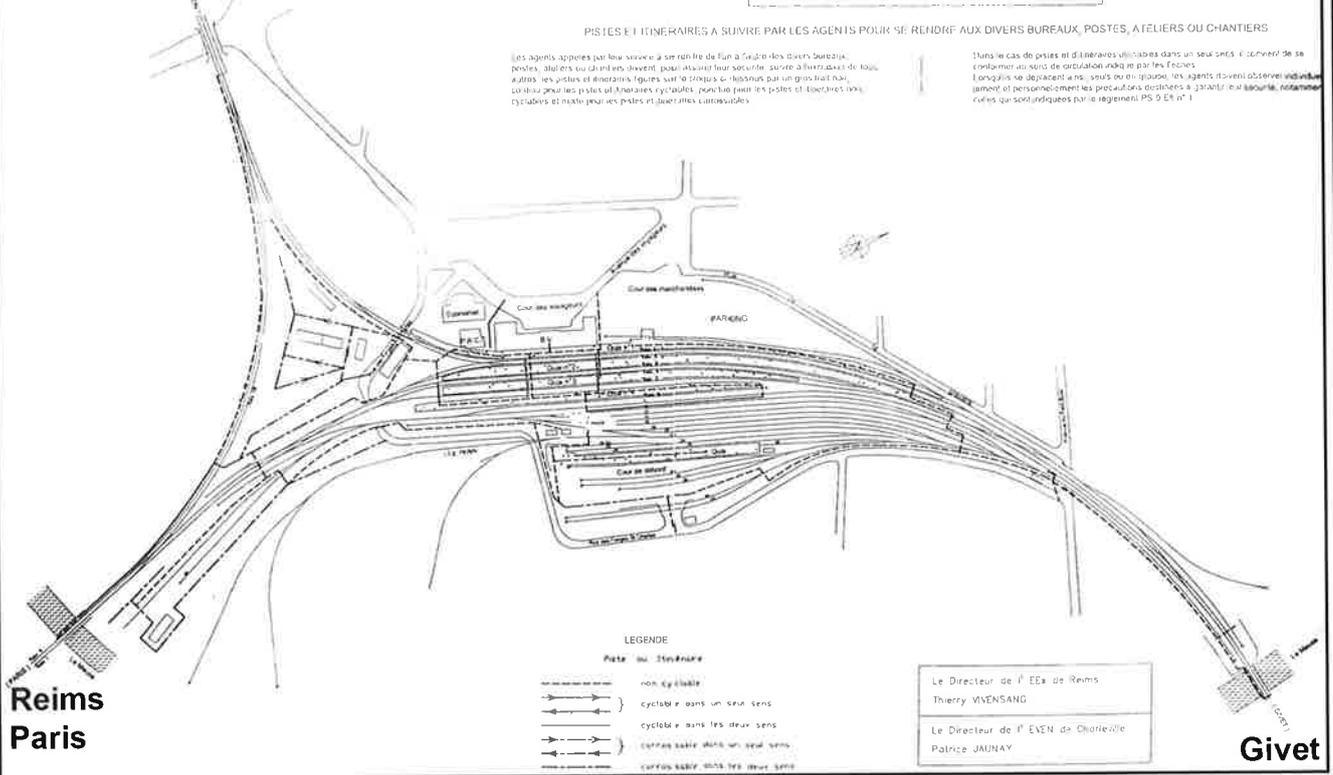
ANNEXE 26 au REFERENTIEL D'ETABLISSEMENT EVEN CV RS RH 009 (Ex PS 9 E n° 53)

CHARLEVILLE-MEZIERES

Pistes et itinéraires à suivre par les agents pour se rendre aux divers bureaux, postes, ateliers ou chantiers

Les agents apprennent par leur service à se rendre de l'un à l'autre des divers bureaux, postes, ateliers ou chantiers, doivent pour assurer leur sécurité sur les passages de voies, utiliser les pistes et itinéraires indiqués sur le tableau ci-dessous par un gros trait noir, ou à défaut les pistes et itinéraires cyclables, pour la partie des pistes et itinéraires non cyclables et aussi pour les pistes et itinéraires autorisables.

Dans le cas de pistes et d'itinéraires utilisés dans un seul sens, il convient de se conformer au sens de circulation indiqué par les flèches. L'obligation de respecter les sens de circulation, les agents doivent observer individuellement et personnellement les prescriptions destinées à garantir leur sécurité, notamment celles qui sont indiquées par le règlement PS 9 E n° 1.



Plan officiel des voies de la gare de Charleville

En gare de Charleville : une partie de la rame TER et de sa publicité départementale "Champagne - Ardenne".



FLANDRAIL 2009 à COUDEKERQUE

L'Exposition /bourse Flandrail 2009 a été organisée les samedi 3 et dimanche 4 octobre par nos amis coudekerquois. Une très belle organisation du RMC (Rail Modélisme Coudekerquois) avec la présence de 16 réseaux ou modules d'exposition, quelques associations de modélistes, mais peu, très peu de marchands et de participants à la bourse. La Belgique était dignement représentée par nos collègues de KIT NORD et du Club MSA d'Oostkamp.



Club de Sedan

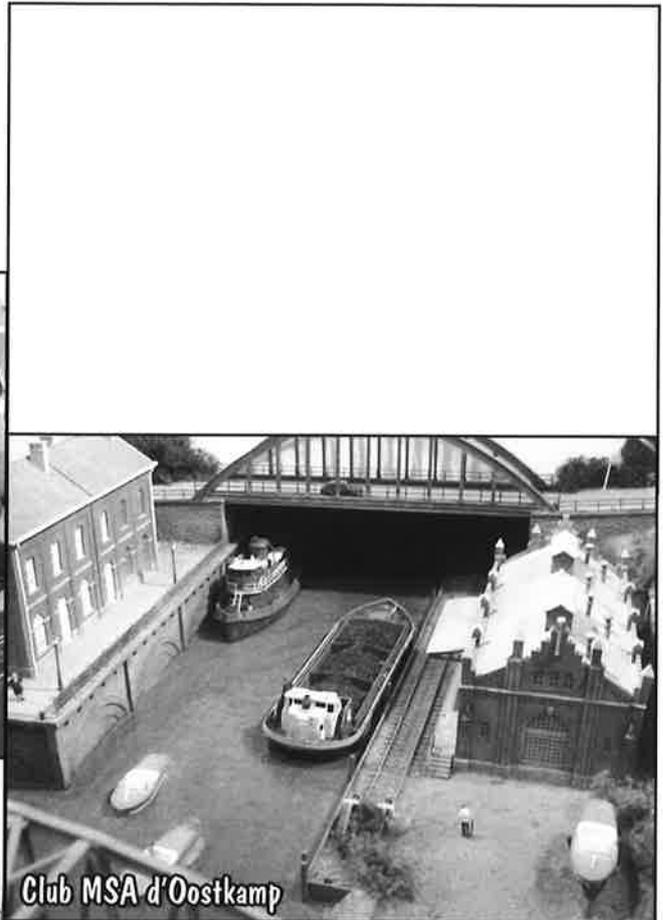
Le Club des Ferroviophiles du Calaisais exposait un beau module en Oe (voie étroite à l'échelle du 1/43^{ème}) avec une petite halte de marchandises et de très beaux bâtiments réalisés en carton.

Le Club MSA d'Oostkamp participait avec un réseau à l'échelle HO représentant l'environnement (très clean) d'un puits de mine, une belle petite scène de marché et une darse de chargement d'une péniche.

L'AMAL (Amiens Longueau) et le RMC59 présentaient un réseau modulaire commun en H0 où quelques maisons en carton (à nouveau) et toit en plastique constituaient une rue assez réaliste. L'inévitable zone de ferrailage présente sur 90% des réseaux était ici assez réussie sous le nom de RMC (Recyclage Matériaux Coudekerquois).

Monsieur Stéphane Dupont (membre de l'AFSA, Maubeuge) montrait un beau réseau américain en N avec des courbes à grand rayon et de longues rames dont une en quadruple traction !

Le Club MKSB de Boulogne Billancourt a séduit beau-



coup de visiteurs avec son "Quai des brumes", double module en N représentant un quai céréalier, de nuit. Le fond de module est remarquable pour son éclairage par transparence et fluorescence rendant très bien l'ambiance nocturne.

Le RMC 50 (Cherbourg) était présent avec un assez grand réseau modulaire en H0 où quelques détails devaient inévitablement accrocher l'oeil des spectateurs: une zone d'abattage forestier, une scène de funérailles, une zone de baignade avec une barque rappelant Michel Galabru dans «Le Petit Baigneur»...

Le club de Sedan faisait une remarquable démonstration des possibilités de construction en carton avec des réalisations spectaculaires de bâtiments détaillés jusqu'à l'équipement intérieur: une boulangerie, un "Shopi".

Enfin, last but not least, une splendide réalisation (de Monsieur Alain Duchesne de Antony avec un module Oe 16,5 (voie étroite à l'échelle du 1/43^{ème}) nous ramenait à la belle époque avec un souci du détail est une animation allant jusqu'à l'intérieur des bâtiments: il faut voir l'atelier de mécanique où tout fonctionne (déchargement des marchandises, tour, soufflet de forge, ...); une note d'admiration aussi pour la qualité des modèles de bateaux.

En somme, il faut congratuler nos amis de Coudekerque pour cette très belle exposition qui méritait certainement davantage de visiteurs. Il y avait malheureusement assez peu de monde (il est vrai que j'ai visité l'exposition le dimanche entre 12h30 et 14h30, heure à laquelle toute la France est à table !).

Jacques De Jaeger



"Impressionen aus DDR"

Impressions d'Allemagne de l'Est

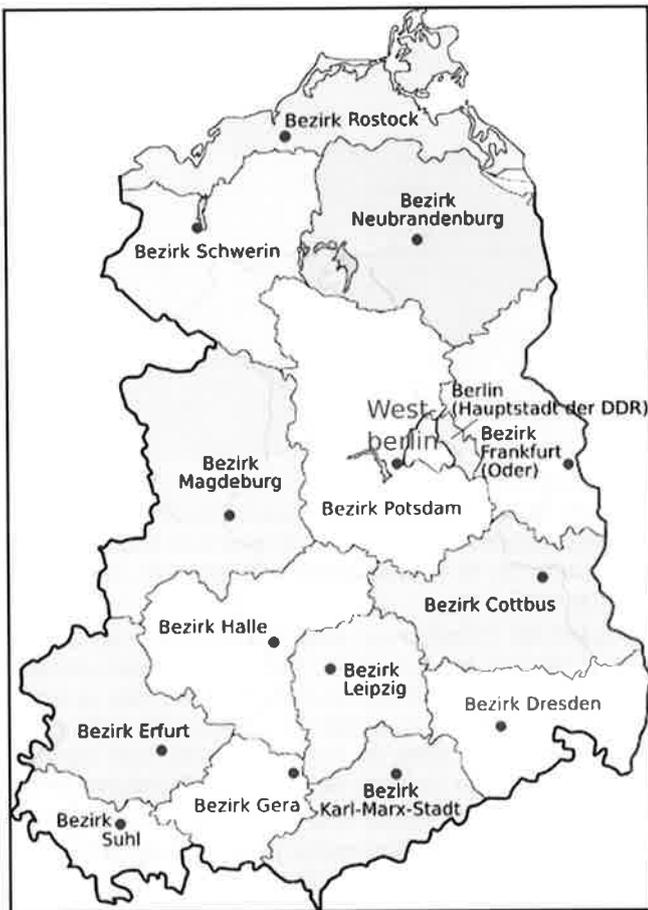


9 novembre 1989 :

Chute du mur de Berlin. 20 ans déjà !

Cet anniversaire m'amène à évoquer quelques souvenirs de la République Démocratique Allemande et de son réseau ferré, impressions d'un périple consacré à la traque des dernières "Dampflok" en service régulier.

Après la fin de la vapeur en République Fédérale au printemps 1977, beaucoup d'amateurs ouest européens effectuèrent des visites dans un des derniers bastions de la vapeur : la Deutsche Demokratische Republik, la "DDR".



La République Démocratique Allemande (DDR) et ses districts (Bezirk).

Au milieu des années '70, la traction vapeur était encore bien présente, des élégantes pacific BR 01 en tête d'express de et vers Berlin aux decapods à trois cylindres BR 44 tractant de lourds trains de minerais en Thuringe (Thuringen).

Mais très bientôt, même dans une économie dirigée, le progrès allait condamner ces chaudrons à la ferraille.

Namur, automne 1987

Avec deux amis de la région, Guy et Patrick nous décidons qu'il est grand temps de rendre une dernière visite

aux vapeurs de la Deutsche Reichsbahn. Le parc de traction se limitant à deux ou trois séries de locomotives, en majorité des 150. Il est clair que nos chères vieilles bouilloires vivent leurs derniers mois.

Samedi 26 décembre 1987

Départ en milieu de soirée, cap plein est, direction Cologne et Kassel. Dans une nuit glaciale, notre voiture s'immobilise au restoroute d'Helmstedt pour un dernier vrai café « ouest » avant de passer le rideau de fer.

De part et d'autre de l'autoroute : des miradors, des clôtures hérissées de barbelés et des "Vopos"...

Halt!
Hier
Grenze
Bundesgrenzschutz

Le tristement célèbre panneau placé côté ouest indiquant la frontière inter-allemande.

Quelques kilomètres plus loin un éclairage aveuglant annonce la douane est-allemande de Marienborn⁽¹⁾, le plus important point de passage du rideau de fer, sur l'axe de transit vers Berlin-Ouest.

En ce lendemain de Noël, peu de véhicules, l'ambiance est sinistre. De part et d'autre de l'autoroute : des miradors, des clôtures hérissées de barbelés et des "Vopos" (Volkspolizei : police populaire) et "Grenztruppen" (gardes frontaliers) et leurs chiens peu accommodants, un univers en feldgrau digne d'un bon film d'espionnage... malheureusement, tout cela est bien réel.

L'autoroute est même barrée dans le sens est-ouest (qui penserait à forcer le barrage dans l'autre sens...) par une énorme poutre métallique actionnée par un système hydraulique.

Dès le premier contrôle, nos passeports sont acheminés via un tapis roulant vers un bureau pour examen approfondi....

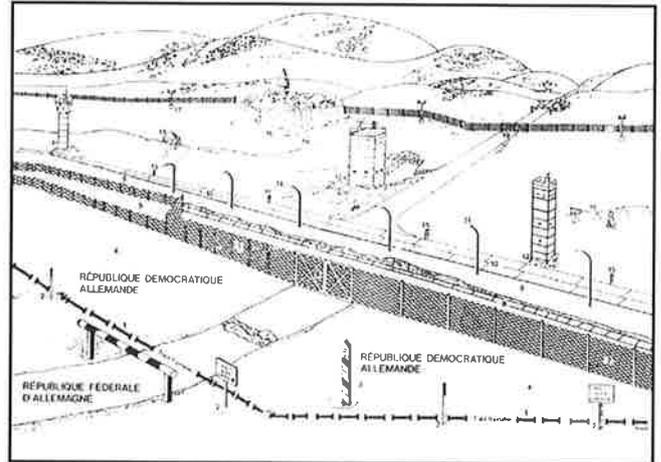
Nous sommes toujours en pleine guerre froide. Comment imaginer l'effondrement du mur dans moins de deux ans ? Cette fois, les formalités (obtention du visa, change minimum obligatoire de Ostmark) et les trois contrôles se sont déroulés assez rapidement (ouverture du coffre et passage de miroirs sous le véhicule, sonde dans le réservoir).

Lendemain de fêtes ?

A notre plus grand soulagement nous avons évité le passage sur le pont élévateur... Léger stress lié à l'im-



A gauche et ci-dessus : Marienborn, porte d'entrée de la DDR : projecteurs, miradors, chicanes, la guerre froide.



Représentation du rideau de fer, fin des années '80

portation illégale des devises : nos mark «est» sont camouflés dans le capot moteur !

Les marks DDR, achetés dans une banque belge au cours de 8 BEF (0,20 €) pour un Ostmark viendront à point pour s'offrir quelques «extra» à (très) bon compte. (Le taux de change officiel étant aligné sur le cours du Deutsche Mark ouest soit +/- 20 BEF (0,50 €).

Dès les premiers kilomètres, nous avons l'impression de remonter le temps, comme si tout s'était arrêté 50 ans auparavant. La vitesse sur autoroute est limitée à 100 Km/h, l'état du revêtement en béton ne permet guère des vitesses supérieures, gare aux amortisseurs !

Nous croisons quelques rares automobiles, Trabant et autres Wartburg pétaradantes dans un nuage de fumée bleutée.

Quel étrange véhicule que cette Trabant (satellite en allemand) au moteur 2 temps en ligne ou 4 temps de 595 cc (26 CV) pour le modèle P 601 des dernières années de production, surnommée affectueusement "Trabi" par les "Osti" (habitants de l'Est).

A cette époque, posséder une Trabant, était le signe d'une certaine réussite et surtout d'une grande patience tant les délais de livraison étaient longs (en moyenne entre dix et quinze ans).



Billet de cinq Ostmark : le Mark de l'Est

Entre 1957 et 1991, 3.051.385 véhicules sortirent de l'usine VEB(*) Sachsenring Automobilwerke de Zwickau une ancienne usine Auto-Union AG, ex-Horch expropriée en 1945).

(*) VEB signifie Volks Eigene Betrieb : Entreprise propriété du Peuple. Pour en savoir plus : le club français des amateurs de Trabant :

<http://www.jlbcollections.com/eurotrabi/index.php>

La Trabi était on ne peut plus basique : ni pompe à eau, ni pompe à huile, ni circuit de lubrification, pas même de pompe à



Visas, cachets d'entrée et de sortie, autres permis sur le passeport.



La "Trabant" : omniprésente sur les routes d'Europe de l'Est (Pologne avril 1991, photo E. Labar).

essence puisque la gravité assure l'alimentation du carburateur ! La suspension à lames transversales, quoique sommaire, est suffisante pour les performances du véhicule. Côté freinage, l'efficacité est remarquable car conçu en tenant compte de l'absence totale de frein moteur.

La carrosserie est composite à base de Duroplast (matériau combinant phénol et fibres de coton) et se décline en gris, blanc cassé, bleu ciel ou encore moutarde !

Je me rappelle des véhicules de jeunes conducteurs, équipés de gros phares antibrouillard ("casseroles") et d'autres artifices afin de créer un "look" plus sportif !

Après la réunification, elles disparurent rapidement des

routes est-allemandes remplacées par des véhicules plus performants, toutefois en 2007, il en restait encore 52.400 en circulation.

Aujourd'hui, elle retrouve un certain succès en Allemagne auprès d'amateurs passionnés et fait partie de la vague « d'Ostalgie ». ("Die Ostalgie" en allemand, depuis les mots Ost (Est) et Nostalgie). L'Ostalgie désigne les regards en arrière sur des éléments de la vie de tous les jours dans l'ancienne République démocratique allemande (RDA).

NDLR : une nouvelle "Trabant" (à moteur amélioré, moins polluant) vient d'être présentée à la presse en septembre 2009.

Cà et là des restrictions à une seule bande de circulation afin de franchir l'unique travée d'un pont (la recons-

truction de la seconde travée détruite lors du dernier conflit mondial n'étant nullement envisageable).

Chose étonnante, nous rencontrerons, en Saxe, des sections de l'Autobahn laissées à l'abandon, la nature reprenant ses droits... bouleaux et autres arbustes poussant entre les plaques de béton.

Après avoir quitté l'autoroute, nous abordons les premiers villages de Thuringe avec leurs routes en petits pavés, les façades décrépies. L'odeur âcre de la combustion du lignite dans les foyers domestiques nous prend à la gorge.

Aux fenêtres les décorations de Noël, toutes semblables, renforcent la monotonie ambiante.

Notre premier contact avec la vapeur est-allemande approche, Gernrode est la gare terminus de la branche orientale du Selketalbahn – partie du déjà célèbre réseau à voie métrique du Harz.

Au dépôt une des impressionnantes 151 T se ravitaille en charbon pendant qu'un train en provenance d'Alexisbad entre en gare tracté par une des dernières Mallet 020 + 020 T.

Le passage à niveau à la sortie de la gare, nous permet d'immortaliser une scène "classique" DDR – Dampfloek et voiture Lada. (photo ci-dessous).

La matinée déjà bien avancée nous décidons de rejoindre le "grand chemin de fer" à Halberstadt. La DR y maintient une activité vapeur minimum. Le dépôt ⁽²⁾ possède quelques "Décapod" BR 50.35 pour assurer le trafic marchandises et voyageurs vers Quedlinburg et Thalle (ligne 716).

A l'approche de la gare, nous croisons une vieille motrice brinquebalante du réseau urbain de tramways.

Tout est bien calme dans la station et à notre grand désespoir pas un seul panache en vue.

Sous l'œil étonné d'un policier militaire soviétique, nous photographions une locomotive diesel série 132.

Et dire que quelques années plus tard ces locos viendraient régulièrement en gare frontière belgo – allemande de Montzen !

Si la vapeur ne vient pas à toi... (tirade connue).

Nous décidons de rejoindre Thalle, gare terminus d'un embranchement à partir de Quedlinburg.



En haut :
La 151 T 99 7239 quitte Gernrode, le 26 décembre 1987 (photo E. Labar).



En bas :
Dans un environnement typique de la DDR (peu de véhicules, voiries pavées) la motrice à deux essieux n°36 (construction est-allemande par VEB Gotha 1956) du réseau d'Halberstadt, approche de la gare DR (26 décembre 1987).



Page suivante en haut :
Carte du réseau ferré de la DR en 1987, partie sud : Thuringe et Saxe. Indicateur de la DR.

En haut :
Gare de Thale, la Decapod BR 50 3662 en tête du train P 19413. 26 décembre 1987.

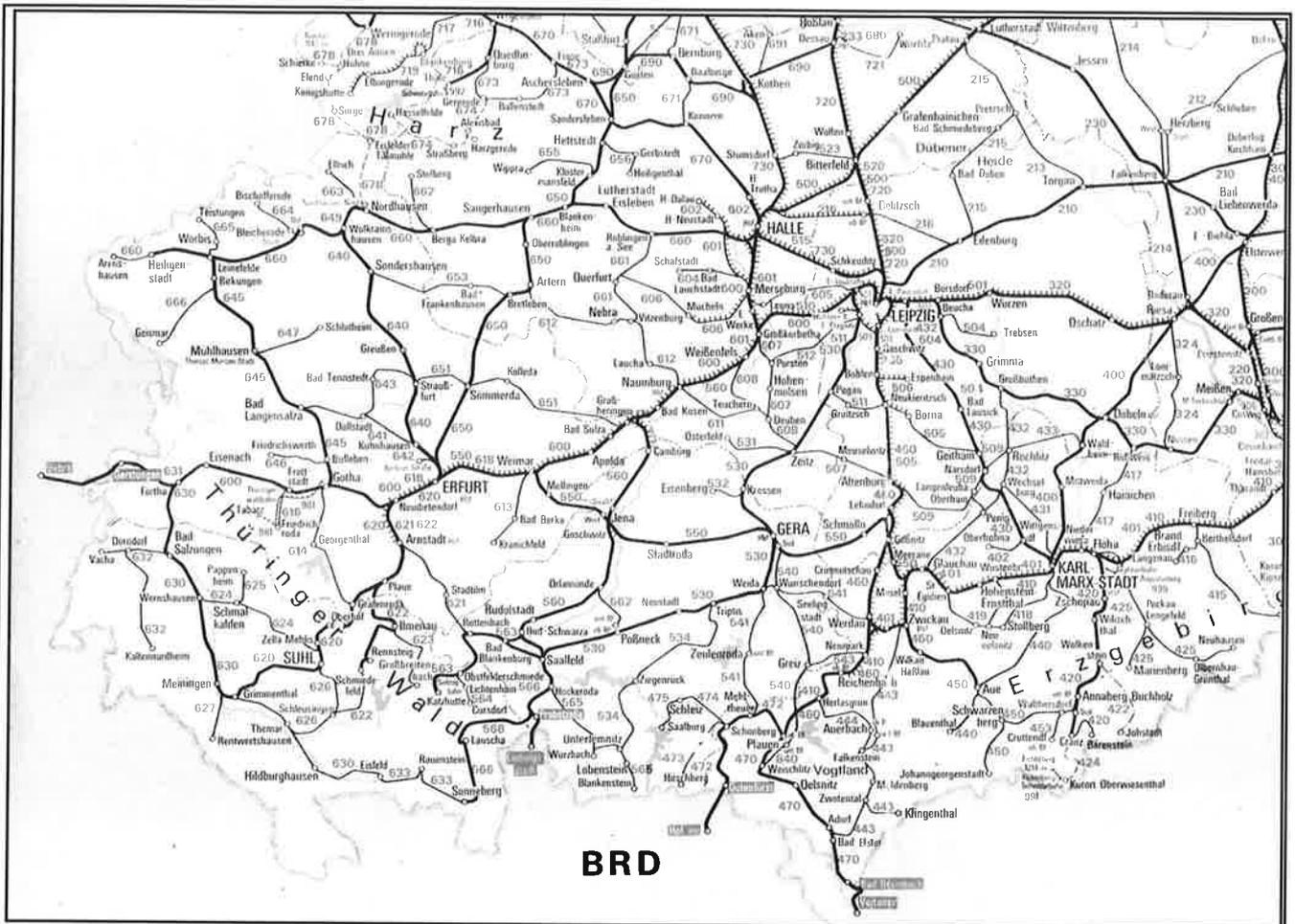


Au centre :
La 50 3606 entre en gare de Bad-Suderobe. 26 décembre 1987.



En bas :
Un long train de marchandises tracté par la 50 3554 approche d'Aue. 27 décembre 1987.

Page suivante en bas :
Le train de sable à la sortie de Rochlitz, locomotive 50 3654, 27 décembre 1987.



Après une collation au buffet Mitropa, fréquenté par des indigènes passablement éméchés, nous rencontrons notre première loco, la 50 3662 une BR 50.35 pimpante en tête du voyageur n°19413 pour Halberstadt.

Sur les voies adjacentes un curieux locotracteur manœuvre quelques wagons sur le raccordement d'une usine qui arbore un panneau de propagande.

13h58 : départ pour la "poursuite" de l'omnibus (le seul train voyageurs de notre périple) jusqu'à Quedlinburg. Dans cette dernière gare, nous croisons la 50 3606 en tête d'un train de marchandises prête au départ pour Frose (ligne 673).

Les cheminots nous offrent, en contrepartie d'un filet d'oranges, des calendriers 1988 et indicateurs DR

Lors d'un arrêt photos en gare de Bad Suderobe (3), nous sympathisons avec le personnel de la gare. Les cheminots nous offrent en contrepartie d'un... filet d'oranges des calendriers 1988 et indicateurs DR, exemple caractéristique

du système "D" érigé en véritable mode de vie dans la RDA d'Honecker. Par après, nous apprendrons l'existence d'un échange de carburant militaire soviétique contre du schnaps...

Aux environs de 16h, la nuit tombante nous condamne à reprendre la route vers Glauchau en Saxe, où se situe notre hôtel.

Dimanche 27 décembre 1987

Grâce aux contacts de mes compagnons de voyage, nous allons passer les jours suivants en compagnie d'un cheminot est-allemand, magasinier au dépôt de Saalfeld, passionné de la traction vapeur : Henry Riedel. (4)

Henry a le grand avantage de connaître la topographie

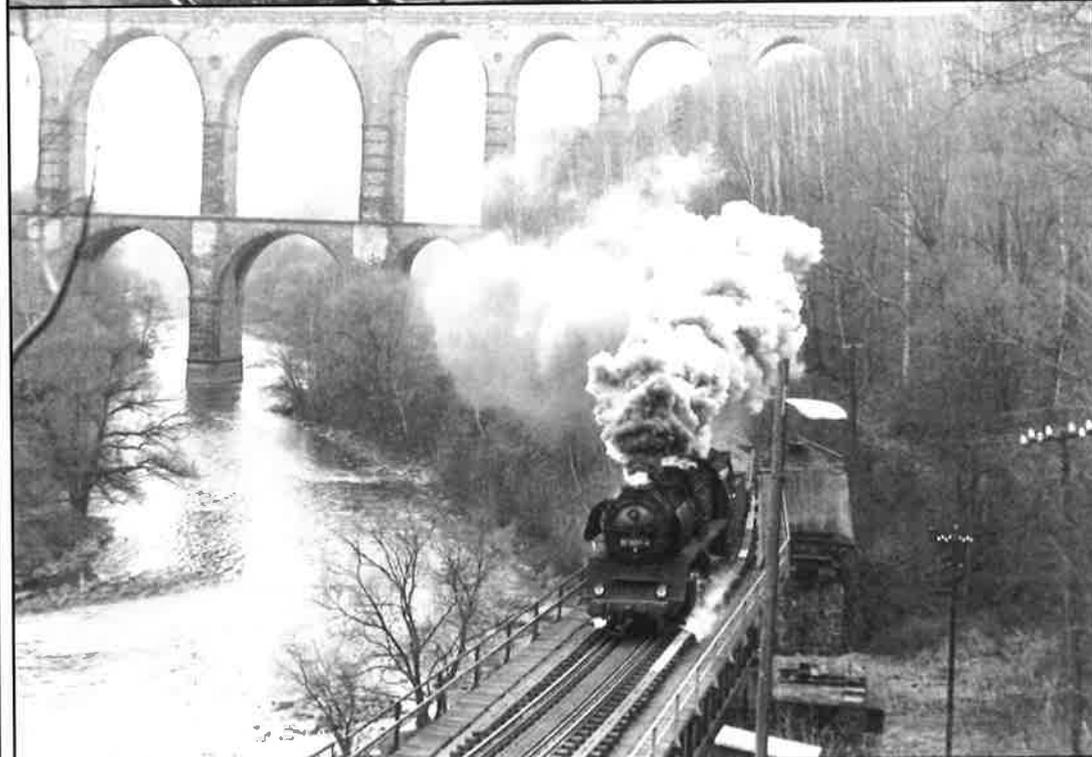




**Waldenburg, la
50 3551 attend le
croisement.
27 décembre 1987.**



**Une des derniè-
res BR 52.8
(52 8119) au pas-
sage en gare de
Beucha.
28 décembre 1987.**



**Un train de sable
vient de passer sous
le Muldebrücke à
Göhren.
28 décembre 1987.**

ferroviaire et surtout les horaires des trains de marchandises.

En ce dimanche matin, nous nous retrouvons sur la ligne 450 Zwickau-Aue. Cette ligne longe la rivière Zwickau dans un décor vallonné et boisé semblable à nos Ardennes. Quelques industries bordent la ligne dont une mine d'uranium.

A l'entrée d'Aue, la ligne est parallèle avec la double voie vers Karl-Marx Stadt (Chemnitz : ville natale du célèbre personnage renommée à son nom jusqu'en 1990).

La 50 3554, équipée d'une étrave chasse-neige, se présente à nos objectifs.

Après quelques photos de la prise d'eau en gare d'Aue, nous nous dirigeons vers le nord et la ligne à voie unique 432 – Glauchau-Großbothen : le Muldentalbahn.

Un trafic marchandises local allait focaliser l'attention de nombreux photographes jusqu'à la fin de la vapeur: le sandzug : les trains de sable quotidiens Rochlitz – Glauchau.

Nous terminons la journée à Waldenburg, gare de croisement des "Décapod" BR 50.35 en tête des rames vides et chargées composées de plats ou tombereaux à boggies.

Lundi 28 décembre 1987

Nous débutons notre journée par une visite à la Volkspolizei kreisamt : le poste de police local de Glauchau en effet la législation est-allemande nous oblige à enregistrer notre présence au lieu de séjour choisi.

Le préposé nous ouvre son bureau après avoir enlevé les scellés (cachets en cire) sur la porte... visiblement la confiance règne au sein même de la Volkspolizei.

Après ces formalités, Henry nous amène sur la ligne 330 Dresden-Leipzig.

Après avoir traversé la petite ville de Colditz dominée par sa sinistre forteresse, connue pour avoir été un Oflag (camp d'internement pour officiers) disciplinaire lors de seconde guerre mondiale nous atteignons la petite bourgade de Grimma.

Le dépôt de Leipzig engage ses dernières 150 BR 52.8 en tête de trains de marchandises ou de travaux. Nous n'attendons pas longtemps avant de rencontrer une "Kriegslok Reko" et sa rame de trémies de ballast.

Nous constatons qu'une station radar militaire se trouve de l'autre côté de la voie ferrée !

Le photographe ferroviaire étant toujours à la recherche d'un endroit dégagé, nous optons pour la sortie de la gare de Beucha.

A peine sorti de la voiture nous constatons qu'une station... radar militaire se trouve de l'autre côté de la voie ferrée !

Conclusion : repli stratégique immédiat ... adieu le beau cliché !

Malgré la Glasnost et la Perestroïka, il est préférable de ne pas badiner avec les militaires de l'armée rouge ou de la Volksarmee DDR.



Environs de Leipzig et Muldentalbahn : Ligne 432.

Photographier des locomotives à vapeur ne posait aucun problème dans les dernières années de la vapeur, ce qui n'était pas le cas quelques années auparavant.

Guy se souvenait d'un interrogatoire au poste de police après avoir été poursuivi en Trabant par un citoyen (trop) zélé....

Frustrés de cette occasion manquée, nous retournons à Rochlitz pour retrouver le train de sable à un endroit typique de la ligne : la traversée de la rivière Mulde avec le château médiéval en arrière plan... de toute beauté ! (page de gauche en bas)

Pour clôturer la journée, arrêt au site le plus photographié des derniers mois de la vapeur le Muldebrücke à Göhren ou la ligne Leipzig - Karl-Marx Stadt (Chemnitz) surplombe notre convoi marchandises !

Mardi 29 décembre 1987

Milieu de matinée, toute l'équipe est à pied d'œuvre en gare de Sankt-Egidien où la 50 3670 forme son caboteur marchandises.

Sankt-Egidien est situé sur la grande ligne électrifiée Glauchau-Karl Marx Stadt (Chemnitz) et l'origine d'une ligne secondaire vers Oelsnitz (ligne 419).

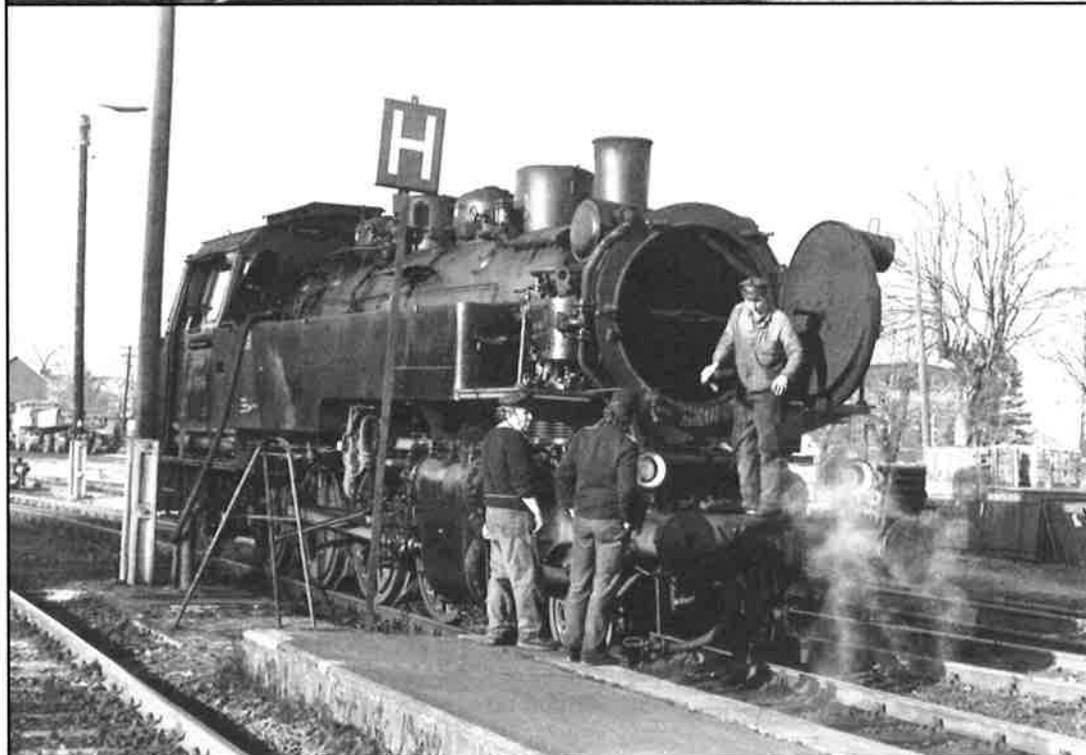
Notre vaillante BR 50 a un service bien léger, 10 wagons à tracter sur quelques kilomètres ! Train de fin de règne pour des horizons pas très lointains.

Après quelques photos sur la ligne Zwickau-Aue, cap vers la région vallonnée de l'Erzgebirge (Monts métallifères) à proximité de la frontière tchèque.

La petite ligne d'embranchement de Schlettau à Crotendorf recèle un véritable trésor : elle est l'ultime refuge



**Soleil d'hiver en gare de Sankt-Egidiën.
29 décembre 1987.**



**La 1' D 1' T 86 1501 en gare de Schlettau.
Ultime préparatifs avant la marche d'essai.
29 décembre 1987.**

de dernières locos tenders de la Reichbahn, les 141T BR 86 !

Les 1' D 1' T BR 86

Cette série unifiée de la DRG a été produite à 775 exemplaires entre 1928 et 1943 pour les services mixtes sur les lignes secondaires.

Après 1945, 175 locos furent intégrées à la nouvelle DR.

La DR utilisa les BR 86 sur les lignes de l'Erzgebirge au départ du dépôt d'Aue.

La série a été officiellement amortie en 1976 mais quelques unités continuèrent à rouler dans les années 80 (dépôt d'Annaberg-Buchholz).

La ligne Schlettau-Crottendorf a été exploitée en traction vapeur par les 1'D1' T BR 86 jusqu'en 1976.

Après un intermède en traction diesel de 1976 à 1982, la vapeur est réapparue jusqu'au 26 mai 1988 – dernier jour de circulation de la 86 1501. Comme la ligne comportait de nombreux passages à niveau non gardés, il était nécessaire de disposer d'une équipe de deux hommes, le retour de la vapeur en 1982 s'imposait tout naturellement !

Le but était aussi de diminuer la consommation de produits pétroliers (crise pétrolière du début des années 80).

La réunification et son cortège inévitable de rationalisation fut fatale à la ligne qui cessa tout trafic fin 1996.

**La BR 86 1501
en tête d'un train
mixte. Gare de
Schlettau.
30 décembre 1987.**



Elle est aujourd'hui défermée.

De 1982 à 1988 quatre locomotives de cette série (la plus ancienne de la DR à cette époque) se sont relayées sur cet embranchement : 86 1001, 86 1056, 86 1333 et 86 1501.

Alors que la plupart des petites lignes rurales sont déjà exploitées en traction diesel, la ligne 453 Schlettau-Crottendorf, résiste toujours. Une seule locomotive assure les 5 allers-retours quotidiens.

Jour de chance, la 86 501 ⁽⁵⁾ qui sort d'un entretien est prévue pour assurer le train de marchandises vers Annaberg-Buchholz Sud.

En tête de la rame d'une douzaine de wagons, deux wagons-plats à bogies chargés de conteneurs... pour les modélistes nous sommes bien à l'époque IV !

Cette circulation semble exceptionnelle et plusieurs amateurs est-allemands en Trabant suivent le convoi.

Les "eisenbahnfreunde" est-allemands mitraillent, bien souvent en noir et blanc tant la qualité des films couleurs DDR est médiocre...

Henry, lui, a trouvé la solution : il utilise des pellicules Kodak ou Fuji fournies par des amateurs de république fédérale, quant au développement, il s'effectue à l'ouest.

*Notre guide est intrigué par la présence
d'un photographe inconnu*

Parmi les quelques amateurs locaux présents à Annaberg-Buchholz Sud, notre guide est intrigué par la présence d'un photographe inconnu.

Il nous fait part de ses doutes sur la présence de cet individu... peut-être un agent de la sureté me confie-t-il ?

Paranoïa ou réalité difficile à dire mais les révélations sur la surveillance de la société est-allemande par la Stasi ⁽⁶⁾ semblent accréditer sa thèse.

Toutes réunions de citoyens, associations, groupements faisaient l'objet de l'attention et du contrôle de l'appareil d'Etat.

Mercredi 30 décembre 1987

Déjà le dernier jour de notre safari vapeur. Le programme de la journée s'annonce chargé.

Retour sur la ligne 419 en gare de Lichtenstein pour quelques vues du caboteur régulier avant de rejoindre la gare de Wilkau-Hablaue sur la ligne 450 Zwickau-Aue.

Le passage supérieur à la sortie de la gare nous permet de suivre les évolutions d'un minuscule locotracteur Köf (BR 100). Ce 30 décembre est l'avant-dernier jour de circulation vapeur, la 50.3554 se présente en tête d'un long train de marchandises. Cette locomotive est la dernière "vapeur" du dépôt d'Hilsberdorf -Karl Marx Stadt.

Comme point final, nous retrouvons la magnifique BR 86, cette fois sur sa ligne attirée en tête du train mixte n°19639 à destination de Crottendorf. Cette très courte ligne de 6,5 km ne manque pas de charme particulièrement à l'approche du terminus où elle longe une rivière.

Ainsi s'achève quatre journées menées à un train... d'enfer !

Fourbus mais heureux, nous prenons le chemin de retour vers l'Ouest et un autre monde !

*Texte et photos ferroviaires : Etienne LABAR,
Septembre 2009.*



Annexe

L'effectif des dépôts d'Halberstadt et Glauchau, situation au 1er décembre 1987 :

(Explications des abréviations qui suivent :

HS : hors service.

RD : en réparation différée.

Lch : loco affectée à un service de chauffe).

Glauchau

50 2146-4 (HS), 50 3519-1, 50 3551-4, 50 3654-6, 50 3670-2, 50 3688-4, 58 3047-6 (RD) (G12 Reko) (7 locos).

Halberstadt

50 3512-6 (HS), 50 3520-9, 50 3531-6 (HS), 50 3552-2, 50 3553-0, 50 3556-3, 50 3557-1 (Lch), 50 3562-1 (HS), 50 3579-5 (HS), 50 3606-6, 50 3631-4 (Lch), 50 3632-2 (HS), 50 3652-0 (Lch), 50 3662-9, 50 3684-3 (Lch), 50 3700-7, 50 3705-6, 50 3708-0 (RD), 52 8150-6 (HS) (19 locos).

Le dernier dépôt titulaire des 50 REKO fut celui d'Halberstadt.

Notes

(1) Les installations douanières de Marienborn sont devenues un musée de la division inter-allemande.

(2) La 50.3559 du dépôt d'Halberstadt assura, le 29 octobre 1988, le train officiel d'adieu à la traction vapeur voie normale de la DR.

(3) La section de 9 kms de Quedlinburg à Genrode via Bad Suderobe, fermée en 2004, a depuis été convertie à l'écartement métrique et est exploitée depuis le 26 juin 2006. Ce qui permet aux trains du Harz Schmalspurr Bahn d'atteindre la cité historique de Quedlinburg classée au patrimoine mondial de l'Unesco.

(4) Henry Riedel est actuellement l'un des organisateurs

des fameux "Plandampf" des circulations régulières voyageurs et marchandises assurées en traction vapeur.

(5) La 86 1501 est préservée en Autriche.

(6) Stasi : abréviation pour Ministerium für Staatssicherheit - Ministère de la sécurité d'Etat service de police politique, de renseignements, d'espionnage et de contre-espionnage. En RDA, il y avait environ 91.000 agents officiels travaillant pour la Stasi et 175.000 informateurs non officiels.



**Waldenburg, la 50 3551 attend le croisement.
27 décembre 1987.**



35 locomotives "Pacific" de la série 01 furent reconstruites entre le 30 avril 1962 et le 31 mai 1965.

Ici la 01 0529 qui stationne à Saalfeld en juin 1978.

(Photo Jules LABAR)

Cette photo se rapporte à l'article en page suivante.

Dernières vapeurs de la Deutsche Reichbahn : Les « Decapod » BR 50.35 Reko

Le programme de reconstruction de la DR : les Reko loks ⁽¹⁾

Le concept de la reconstruction couvrait de nombreux aspects en république démocratique allemande (RDA), cette politique de modernisation à moindre coût était révélatrice de sa précarité économique.

Après la défaite de la seconde guerre mondiale, la Deutsche Reichbahn hérita d'un parc varié de locomotives, toutes en assez mauvais état, dont les chaudières en acier étaient souvent corrodées. La DR s'attela d'abord à réparer les multiples dommages causés par la guerre au réseau ferroviaire même qui se trouvait en zone d'occupation soviétique. Elle décida aussi de rationaliser le parc de locomotives. La DR qui ne bénéficiait pas du plan Marshall d'aide accordée au pays de l'Europe occidentale, dut étudier la remise en état de ses locomotives endommagées. Ces machines avaient prouvé leurs bonnes qualités en service commercial ou sur les divers fronts de l'armée allemande. La direction de la DR s'attela à l'étude d'un programme de "reconstruction" apte à assurer l'utilisation des meilleures séries de locomotives pendant de nombreuses années.

La reconstruction visait à augmenter la puissance des locomotives et à éliminer les défauts apparus en service normal. Les voitures de voyageurs furent aussi reconstruites : les compartiments furent réaménagés afin de procurer un meilleur confort (par exemple le remplacement du chauffage à la vapeur par le chauffage électrique). La reconstruction est donc une étape intermédiaire entre la grande révision et la construction de matériel neuf.

Elle permet d'effectuer des économies élevées par rapport à l'achat de matériel neuf (le prix d'une locomotive neuve reconstruite représente 60 % de celui d'une locomotive neuve).

De 1957 à 1965, la DR entreprit de reconstruire 662 locomotives à vapeur (Rekoloks). Le 12 novembre 1957, le programme fut inauguré par la locomotive 50 3501, il fut bouclé le 31 mai 1965 par la locomotive 01 535-7 séries de locomotives : 01.5, 03.2 (Pacific), 39 et 41 (Mikado), 50, 52, 58.3 (Decapod) et 5 locomotives isolées de l'atelier central du matériel (VES-M) de Halle furent reconstruites.

La série 50 de la DRG

Dans les années 30, la Deutsche Reichbahn Gesellschaft (DRG) se pencha sur le remplacement des locomotives d'origine prussiennes BR 57.10 (G10) qui, bien que très puissantes avec leurs 5 essieux moteurs, montraient des signes de fatigue.

En 1939, la DRG entreprit la construction d'une série unifiée de locomotives, BR 50, pour la traction de trains de marchandises. La seconde guerre mondiale et les besoins militaires exigèrent de construire des locomotives simples et fiables en grand nombre. Jusqu'en 1948 3.164 locomotives sortirent des usines allemandes mais aussi de celles de Belgique, France, Pologne, Tchécoslovaquie, etc., dont le poids à l'essieu était d'environ 15 tonnes. Ces locomotives étaient à l'origine destinées à circuler sur les voies secondaires à armement léger d'Allemagne mais aussi et surtout des pays conquis.

En 1945, la série 50 était dispersée dans toute l'Europe.



La 50-3554 (ex 50 1320) se ravitaille en eau en gare d'Aue, 27 décembre 1987. Cette locomotive est préservée à Tuttlingen (Photo Etienne LABAR).

Cependant un assez grand nombre de locomotives avait trouvé refuge en Allemagne occidentale.

Pas moins de 2.159 locomotives furent prises en écriture par la Deutsche Bundesbahn (DB), (1.452 locomotives reprises dans les classes 050, 051, 052 et 053 lors de l'introduction de la numérotation informatisée en 1968).

La DB radia sa dernière BR 50 au dépôt de Duisburg-Wedau en 1977.

La série 50.35 reconstruite ou Rekolok

A l'est, les forces soviétiques réquisitionnèrent un grand nombre de locomotives, les plus modernes transformées pour l'écartement de 1520 mm partirent en URSS. (Partie occidentale, pays baltes).

Seules 350 locomotives BR 50 intégrèrent la nouvelle Deutsche Reichbahn (DR) – les CF de la république démocratique allemande RDA fondée en 1948.

compresseur à une console spéciale boulonnée au châssis.

Le réchauffeur est placé au sommet de la boîte à fumée et remplace le vieux réchauffeur Knorr. Le cendrier est fixé au châssis et est équipé de 2 clapets d'aération. Le modérateur est du type unifié Wagner à commande latérale.

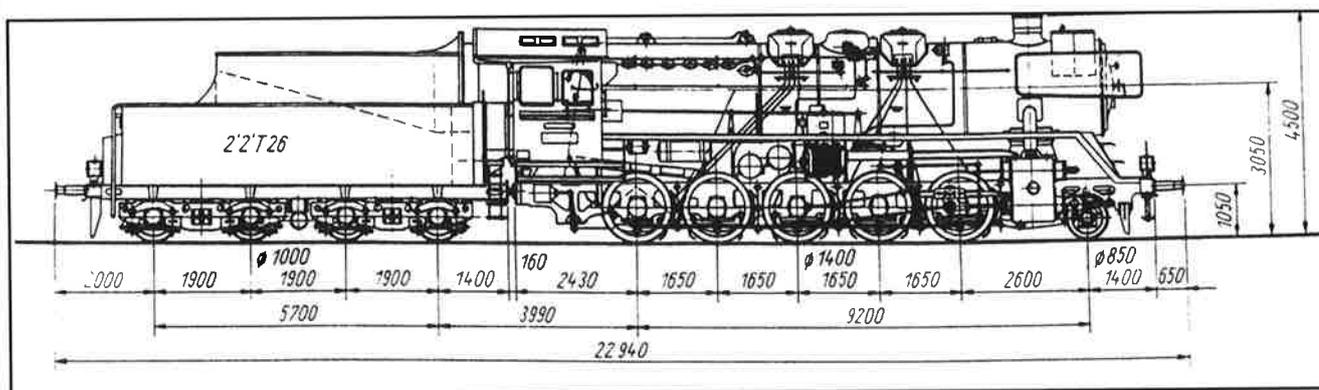
Le surchauffeur est du type classique "Schmidt" à 38 éléments. Les prises de vapeur furent modifiées et équipées de commande articulées.

Plusieurs locomotives reçurent l'échappement Giesl.

La première locomotive ainsi modifiée, la 50 380, quitta l'atelier de Stendal le 12 novembre 1957 et reçut le numéro 50 3501.

Ces « rekoloks » devinrent la sous série 50.35 et furent numérotées 50 3501 à 3708.

La dernière locomotive reconstruite fut la 50 3708 en septembre 1962.



Après 15 ans de service, les chaudières en acier (St 47K) commençaient à montrer de graves signes de corrosion. La DR décida de reconstruire 208 locomotives. En 1957 une nouvelle chaudière de remplacement pour la série 50 fut étudiée sur base de celle de la série 23.10.

La nouvelle chaudière devrait donc être "légère" mais aussi plus robuste que l'ancienne et pourrait remplacer celle de plusieurs autres séries de locomotives (BR 52.8 et 58.10).

Cette chaudière était entièrement soudée et sa longueur fut adaptée au châssis de la série 50, plus long que celui de la série 23, afin de profiter des bonnes qualités de roulement de son train de roues. Par rapport à la BR 23.10, dont les tubes avaient une longueur de 4,2 m, ceux de la BR 50.35 furent portés à 4,7m.

Les ateliers centraux de Raw Halberstadt et les ateliers de constructions mécaniques lourdes VEB "Karl Liebknecht" de Magdeburg fournirent les nouvelles chaudières de remplacement.

La reconstruction de la série 50 incombait aux ateliers centraux de Stendal.

Les 208 locomotives furent reconstruites de 1958 à 1963, selon les principes définis par la direction de la DR.

Les locomotives furent équipées d'un réchauffeur d'eau à mélange direct VES-M et d'une pompe alimentaire du type VMP 20/15 fixée diamétralement opposée au

Entre 1966 et 1971, 72 locomotives BR 50.35 furent converties pour la chauffe au fuel-lourd.

Pour les distinguer elles devinrent la série 50.50.

Cette transformation causa des pannes aux tiroirs équilibrés Karl Schulz, car ils étaient très sensibles aux températures plus élevées que la chauffe au fuel permettait d'atteindre.

La direction de la DR décida de démonter des tiroirs unifiés classiques et des by-pass type Winterthur sur les locomotives la série 52 mises hors service et de les placer sur les locomotives de la série 50.50.

L'atelier central de Stendal effectua la transformation sur quelques locomotives mais le by-pass Winterthur n'est pas comme sur la série 52 protégé par un capot. Ces pannes se produisaient surtout lors de marches haut-le-pied.

Les locomotives BR 50.50 fuel-oil circulèrent surtout sur les lignes de la plaine du nord de la RDA, dépôts de Wismar, Wittengerghé, Güstrow, Paserwalk et Angermünde.

Le 1^{er} juin 1972, la 50 0043 inaugura la numérotation informatisée (elle devint la 50 0043-5) qui fut généralisée à toute la série :

- Les locomotives chauffées au fuel portèrent les numéros 50 001-3 à 50 0072-4 (0 pour Ölfeuerung : chauffe au fuel-oil).
- Les BR 50.35 charbon les numéros 50 3501-9 à 50 3708.

Les nouvelles locomotives BR 50 Reko furent attribuées aux directions DR de Schwerin, Greifswald et Magdeburg. Les dépôts (Bahnbetriebwerk-Bw) de Angermünde, Eberswalde et Wittenberge reçurent les locomotives chauffées au fuel lourd.

Les "Décapod" BR 50.35 et BR 50.50 tractèrent de lourds trains de marchandises sur les lignes principales (Wustermark - Wittenberge - Schwerin) ainsi que des trains de voyageurs sur les lignes secondaires.

Lorsque la traction diesel prit de plus en plus d'importance à partir de 1975, les locomotives de la série 50 Reko immigrèrent du nord vers le sud de la RDA.

Dès 1980, les locomotives 50.35 Reko remplacèrent les dernières locomotives non transformées. (Dépôts de Reichenbach, Nossen, Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), Glauchau).

Elles montrèrent ce dont elles étaient capables sur les lignes à fortes rampes des montagnes de l'Erzgebirge. (Monts métallifères).

Côté performances, les 50 Reko tractaient des trains de marchandises de 1.370 tonnes en palier à 60 Km/h, de 990 tonnes en rampe de 0,3% à 50 Km/h et de 480 tonnes en rampe de 0,1% à 45 Km/h.

Il n'était pas rare qu'elles tractaient des trains de voyageurs composés de trois voitures sur les lignes secondaires de la région de Magdeburg. Les locomotives

tractaient des trains de voyageurs de 800 tonnes en palier, de 440 tonnes en rampe de 0,3 % à la vitesse de 80 Km/h.

Lors de la crise pétrolière de 1981, les locomotives 50 Reko au fuel furent retirées du service. On envisagea même de les retransformer pour la chauffe au charbon mais ce projet avorta.

Le dernier titulaire des 50 Reko fut celui d'Halberstadt, la 50.3559 tracta, le 29 octobre 1988, le train officiel d'adieu à la traction vapeur, voie normale de la DR, sur un parcours circulaire d'Halberstadt à Magdeburg, Thale et retour à Halberstadt.

Caractéristiques techniques des BR 50 Reko

Voir le tableau des caractéristiques à la page suivante.

Effet de la fin tardive de la vapeur à l'Est en 1988 et de la réunification qui a suivi deux ans plus tard : pas moins de 72 locomotives BR 50.35 sont préservées à divers stades de restauration ! ⁽²⁾

Ce qui représente plus d'un tiers de l'effectif initial : soit 60 en Allemagne, 4 en Autriche, 6 au Pays-Bas ; une en France et une en Belgique : le Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées possède depuis 1994 la locomotive 50 3696, heureusement préservée dans son état d'origine.

Texte et photos Etienne LABAR.



**La 50 3696 du CFV3V manœuvre à Mariembourg lors du Festival Vapeur 2009.
Construite par Krupp en 1939 ex-50 193 de la DRG et reconstruite entre le 27 septembre 1961 et le 29 novembre 1961 par l'atelier de Stendal. Dernier dépôt : Glauchau en Saxe. (photo Paul Delescaille)**

	BR 50.35	BR 50.50 Öl (fuel-oil)	La 50.35 en modélisme
Distribution Heusinger ou Walschaerts	2-10-0 ou 150, type Decapod	2-10-0 ou 150, type Decapod	A ma connaissance, seul Roco propose un modèle en H0, époque III et IV.
Diamètre des roues motrices	1400 mm	1400 mm	Cette même firme produit également une version de la BR 50 DR en version d'origine.
Diamètre bissel avant	850 mm	850 mm	
Longueur hors tampons	22600 mm	22600 mm	
Vitesse maximum	80 Km/h	80 Km/h	
Puissance	1600 CV	1760 CV	
Pression de la chaudière	16 Kg/cm ²	16 Kg/cm ²	
Surface de la grille	3,71 m ²	3,71 m ²	
Surface de vaporisation	172,3 m ²	172,3 m ²	
Surface de surchauffe	65,4 m ²	65,4 m ²	
Diamètre des cylindres	600 mm	600 mm	
Course des pistons	660 mm	660 mm	
Poids à l'essieu	14,8 T	14,8 T	
Poids total à vide	78,1 T	78,1 T	
Poids total en service	88,2 T	88,5 T	
Tender	2'2'T 26	2'2'T 26	
Capacité en eau	26 m ³	26 m ³	
Capacité en charbon/fuel	10 T	11,2 m ³	
Année de construction	1939-45	1939-45	
Année de reconstruction	1957-1965	1957-1965	
Mise hors service	1988	1981	
Numérotation	50 3501 à 3708	50 0007 à 0072	

Notes
 (1) Rekalaks : rekonstruktions lokomotiven
 (2) selon www.museumslak.de

Sources
 - "Die Baureihe 50", éditions-Eisenbahn-Kurier.
 - "Dampflokomotiven deutscher eisenbahn", Alba buchverlag.
 - "Die DR in farbe 2/91", Bahn Welt.

Remerciements
 Traduction des documents Jean-Pierre Collignon.
 André Delsemme pour les précisions modélistiques ci-dessus.

Infos diverses, (communiquées par Michel Marin)

Site du club de l'Estrie (Canada)

<http://www.cmfe.ca>

Votre Cotisation pour l'année 2010 : voir page 35

Convocation

à L'ASSEMBLEE GENERALE du RAIL MINIATURE MOSAN

Vendredi 15 janvier 2010 à 20h00

au local du club : Centre associatif et culturel de Géronsart, Rue du Trèfle n°3, JAMBES

Ordre du jour :

1. Bilan des effectifs du club (Secrétaire).
2. Bilan financier et approbation des comptes 2009 (Trésorier).
3. Rapport des Commissaires aux Comptes, décharge au Comité pour sa gestion 2009 (Patrick Allen et Michel Hosselet).
4. Election de quatre membres au Comité en remplacement des mandats arrivant à échéance biennale : Jean-Claude Botspoel, Philippe Bruniaux et des deux autres membres qui ont démissionné en cours d'année (André Delsemme et Luc Parant).
Les candidatures éventuelles doivent parvenir par écrit au Secrétaire du club pour le 1 janvier 2010 au plus tard (article 405 des statuts).
5. Election d'un Commissaire aux Comptes en remplacement du mandat de Michel Hosselet arrivant à échéance biennale.
6. Modification éventuelle des statuts. Toute demande de modification accompagnée d'une suggestion doit parvenir par écrit au Secrétaire pour le 1 janvier 2010 au plus tard.

Tous les membres sont invités à l'Assemblée Générale. Seuls, les membres en règle de cotisation 2010 peuvent participer aux différents votes.

"Abreschviller"

Un chemin de fer forestier à voie de 70 cm (suite de FFN 158)

La reconversion touristique

Au moment de la cessation de l'exploitation du réseau pour le transport du bois, l'administration forestière l'avait mis depuis plusieurs années déjà à la disposition de groupes de touristes qui en faisaient la demande. Certains samedis et dimanches, des voyages touristiques étaient organisés par les soins et sous la responsabilité de cette administration.

Aussi, dès que fut connue la décision des Eaux et Forêts d'abandonner l'usage de la voie ferrée pour le transport du bois, l'idée de maintenir une section de ligne aux fins d'exploitation touristique prit corps.

En accord avec le syndicat d'initiative d'Abreschviller et avec l'appui de l'administration forestière, la délégation strasbourgeoise de la Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaires (FACS) présidée par le Dr. Singer, constitue bientôt un Comité en vue d'étudier la reprise d'une section de ligne et son exploitation régulière les week-ends d'été.



Choix du parcours

Il fut d'abord envisagé d'exploiter le parcours "Abreschviller - Brechpukt", soit environ une dizaine de kilomètres. Or, l'extrémité de ce parcours était particulièrement accidentée puisqu'elle comptait deux rebroussements successifs pour permettre de franchir une dénivellation brutale : cette situation aurait nécessité des sujétions et des précautions particulières à partir du moment où il devenait question de transporter des voyageurs en toute sécurité.

Il est bien vite apparu au Comité que cette circonstance ainsi que la distance à parcourir, auraient considérablement alourdi les frais d'exploitation. Aussi, afin d'être en mesure de proposer le voyage à prix raisonnable, le Comité s'est vite rendu compte qu'il fallait limiter ses ambitions, à son grand regret d'ailleurs.

C'est ainsi qu'a été retenu le parcours "Abreschviller - Grand-Soldat", soit 6,1 km.

Fondation de l'Association ACFA

Le Comité initial, après sa transformation en "**Association du Chemin de fer Forestier d'Abreschviller**" (ACFA), sous la présidence du Docteur Singer, a pu bénéficier de diverses subventions et, dès juin 1968, un service régulier de week-end a fonctionné avec le locomoteur Diesel (qui nécessitait le moins de frais de remise en état) et trois plate-formes aménagées en voitures ouvertes.



Voiture "Wengen" achetée au Wengenalpbahn

Cette première année de fonctionnement fut un succès dépassant les prévisions les plus optimistes puisque pas moins de 10.000 touristes furent transportés tout au long de la saison.

Encouragée par ce succès, l'Association redoubla d'efforts, ce qui lui permit d'aménager le terminus de Grand-Soldat, de refaire quelques tronçons de voie qui en avaient besoin, de remettre en état la locomotive à vapeur "Heilbronn" 020+020 T, système Mallet, de se procurer deux voitures à voyageurs fermées. Ces dernières furent cédées à des conditions très favorables par le chemin de fer suisse de la Wengenalpbahn (ligne qui dessert le massif de la Jungfrau, près d'Interlaken) qui a même effectué dans ses ateliers la transformation des organes de roulement pour permettre à ces voitures de circuler sur l'écartement de 0,70 alors qu'elles étaient conçues pour circuler sur des voies à l'écartement de 0,80 m.

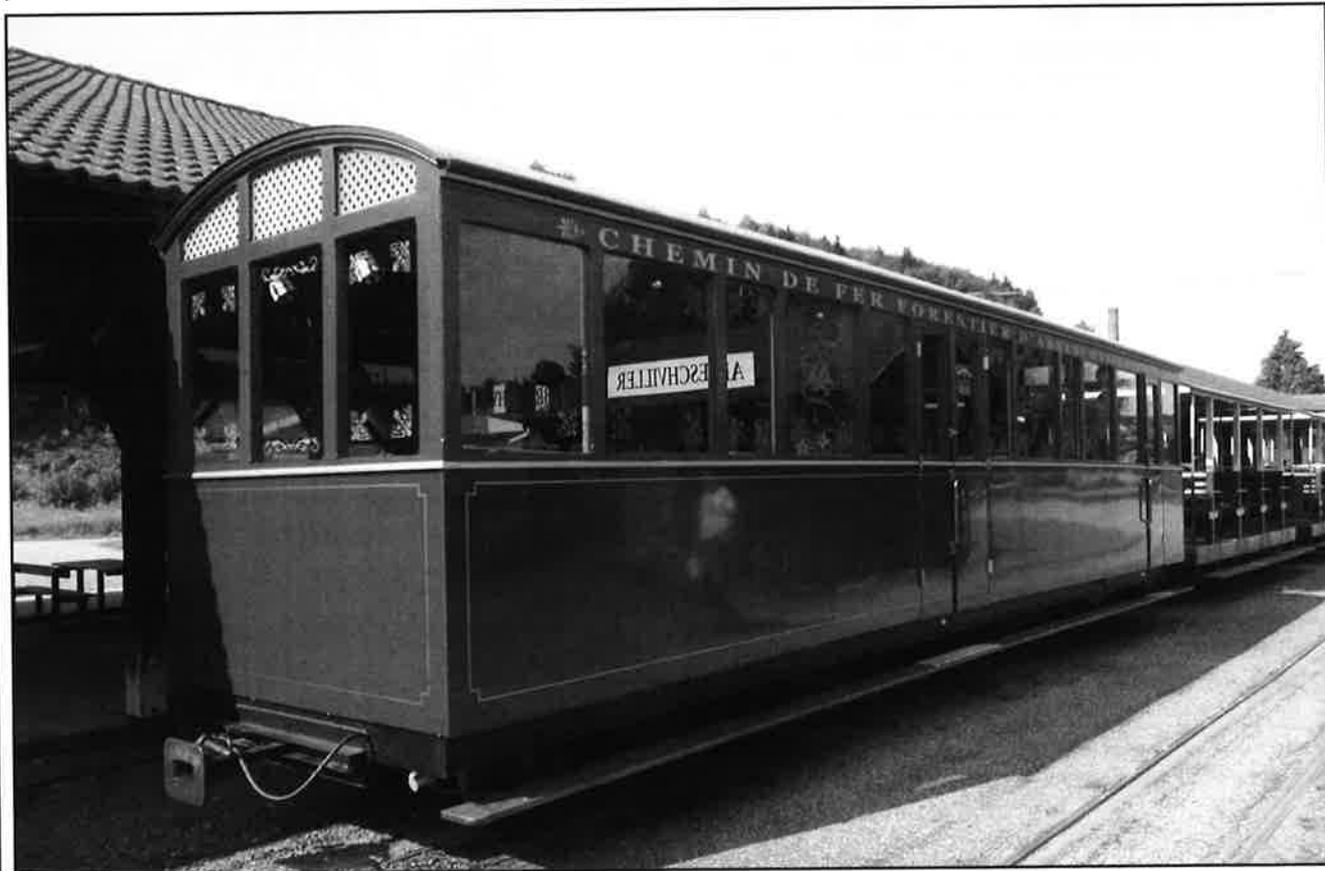
Parallèlement, la section locale du Club Vosgien s'est préoccupée de baliser quelques nouvelles promenades circulaires aux abords du terminus de Grand-Soldat, qui est également un hameau connu, puisqu'on peut y voir la maison natale d'Alexandre Chatrian, né en 1826, écrivain et cheminot, auteur avec son ami Erckmann, originaire de Phalsbourg, d'une série de romans (exemple : l'Ami Fritz).

C'est ainsi que nous arrivons le 20 avril 1969, qui marque la date officielle de la seconde naissance du Chemin de fer forestier.

Ce jour là, sous une giboulée de neige et en présence de nombreuses personnalités locales et départementales, Monsieur Pierre Messmer, alors Ministre des Armées, coupa le ruban symbolique barrant la voie au train inaugural qui s'ébranla peu après vers sa nouvelle destinée en crachant fumée et vapeur, sous les acclamations de la foule et aux accents d'un air du folklore joué par l'harmonie d'Abreschviller.



Au plafond de la voiture : trois superbes reproductions d'oeuvres d'inspiration de l'artiste Muscha, peintes en 2009 par M. Oswald.



Voiture métallique, peinte dans les tons "Orient-Express", intérieur en bois, décoration "Modern-Style", considérée comme véhicule de 1ère classe. Propriété du Chemin de Fer Forestier d'Abreschviller. En arrière-plan deux des trois balladeuses formant les trains de l'après-midi (photos Claude Carpet).

Depuis ce jour, la 2^{ème} locomotive à vapeur a été remise en état (Decauville), 2 voitures achetées à Orléans, deux construites sur des bogies existants, une 3^{ème} locomotive à vapeur 030 à tender séparé (Jung 1944), en couverture de FFN 158, achetée en Autriche, les voies aménagées au départ et au terminus, une grande partie de la ligne entièrement reconstruite et ballastée, des pavillons gare-guichets construits au départ et au terminus, grâce au concours du Syndicat d'initiative d'Abreschviller.

Les 10.000 voyageurs par saison (mai-octobre) de la première année sont passés à 25.000 puis à 35.000 dès 1971. Depuis, la fréquentation varie de 25 à 30.000 par saison.

La voiture dite "Orient-Express"

Cette superbe voiture a été entièrement aménagée au départ d'une voiture "Wengen" : un bijou d'ébénisterie. "Inaugurée par M. le sous-préfet Patrick VENANT, M. le vice-président du Conseil Général Jean-Luc CHAI-



Vue intérieure de la voiture dite "Orient-Express". Un compartiment à une extrémité avec bancs et table, séparations réalisées en bois avec panneaux en vitraux, reproduction "Modern-Style". Les vitrages de la voiture sont décorés avec des motifs gravés. Lampes en verres opalescents découpés, assemblés au plomb.

La voiture de première classe, vidée de ses occupants, au terminus de Grand-Soldat, attend la remise en tête de la locomotive Jung qui repartira tender en avant.





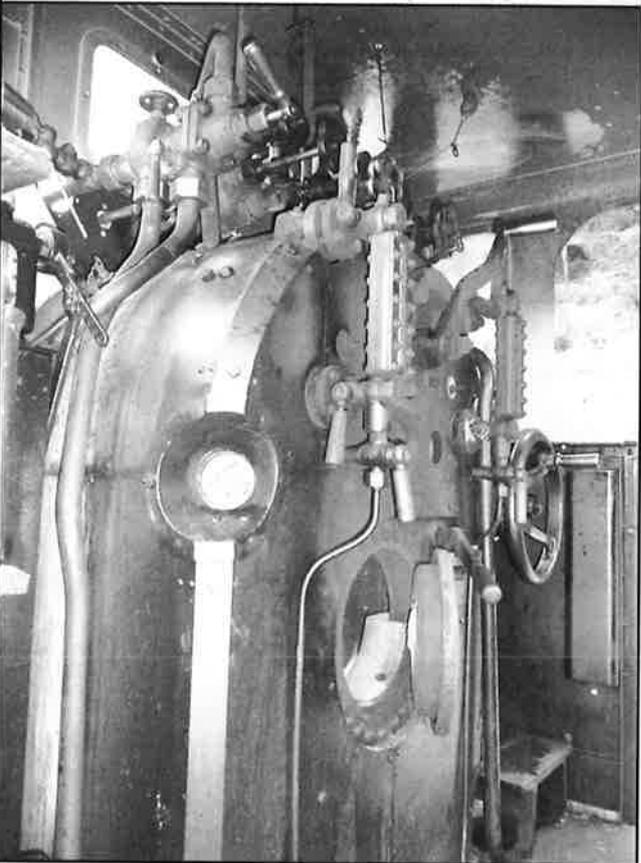
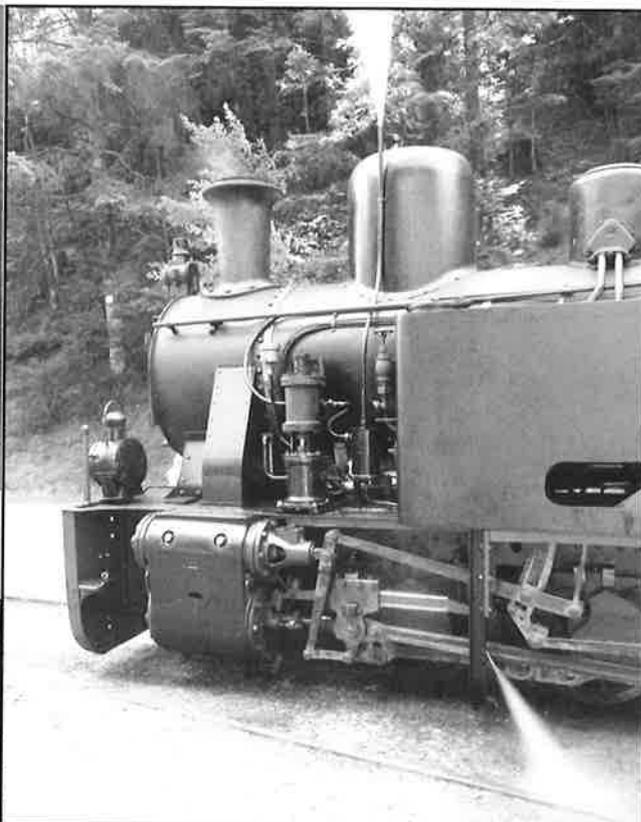
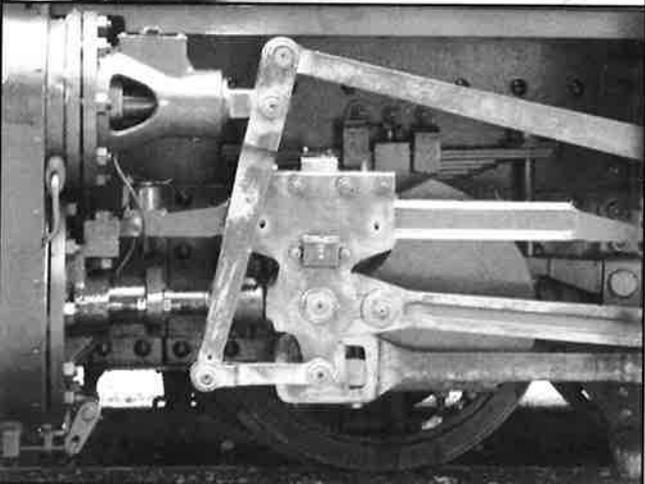
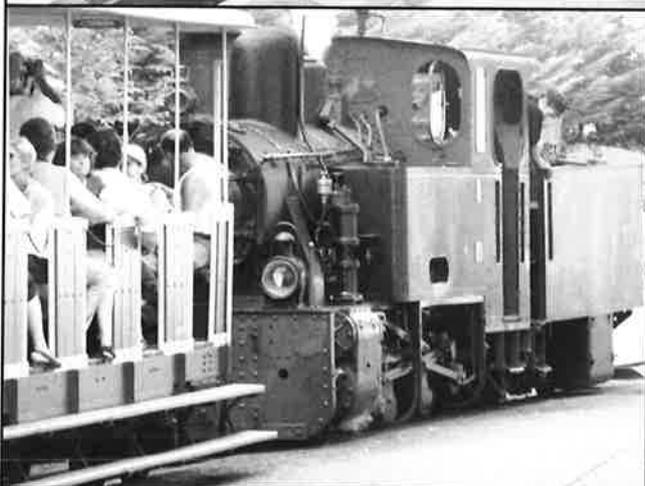
En haut : Second voyage de l'après-midi. Le locotracteur Coferna sort de la forêt. Il tracte le convoi avec la voiture de première classe en fête. Nous sommes à l'approche du terminus de Grand-Soldat.

En bas : Dans le petit hameau de Grand-Soldat, la courbe avant d'entamer la côte vers le terminus. En arrière-plan à droite : la maison natale de l'écrivain Alexandre Chatrian.





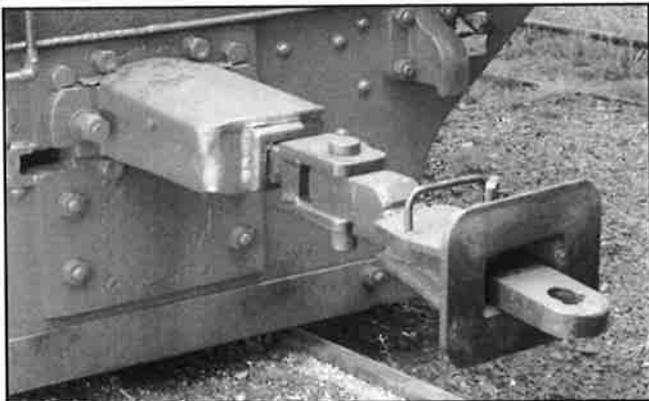
**Ci-dessus : Plaque du constructeur du locotracteur
Ci-dessous : intérieur de la scierie à Grand-Soldat**



Ci-dessus : la locomotive Jung à Grand-Soldat, détail du foyer.

A gauche, au centre : la voici remise en tête du convoi, tender en avant pour le retour vers Abreschviller.

A gauche, en bas : détail de l'embellage à la sortie des tiroirs.



Attelage actuel, rabattable sur le côté.



GNEAU, M. le député-maire Alain MARTY, M. le proviseur du LEP Labroise et M. le président de l'ACFA Bernard TARRILLON, la voiture "Wengen" transformée et rénovée en voiture type "Orient Express" par les élèves et les professeurs du Lycée d'Enseignement Professionnel "Labroise" de Sarrebourg a été présentée à la presse et aux différents invités le lundi 29 juin dernier.

Dans un style "Art Déco" : vitres sablées, vitraux, menuisiers, peintres, électriciens, électro-techniciens, dessinateur... Les bancs en cuir, les tables et le bar ont ravivé des souvenirs pour certains des invités.

Pour vos séminaires, mariages, anniversaires, départ en retraite, Comités d'entreprise ou toutes autres fêtes de famille, accédez à cette voiture de rêve, créée par les élèves et les professeurs du Lycée d'Enseignement Professionnel "Labroise" de Sarrebourg lors d'un projet pédagogique.

Il est aussi possible pour les particuliers de voyager dans cette voiture, adulte et enfant, celle-ci ayant une capacité de 30 places. Toutefois un tarif spécial est demandé, puisque nous considérons que le trajet sera dans une voiture 1^{ère} classe de luxe.

Donc rendez-vous sur notre site touristique pour un voyage nostalgique des années 1920... <http://www.train-abreschviller.fr> "

Les circulations

Elles sont effectuées soit par la locomotive vapeur "JUNG" (qui a fait l'objet de la couverture de FFN 158), soit par le locotracteur "COFERNA" construit à "Les Sables-d'Olonne".

Tarif des voyages pour 2010

Aller retour	Adulte	9,50 €
	Enfant	7,50 €
Aller retour (groupes 20 personnes)	Adulte	8,50 €
	Enfant	6,50 €
Aller simple	Adulte	6,00 €
	Enfant	4,00 €
Aller retour	Tarif spécial handicapé	6,50 €

En voiture de première classe A/R, adulte : 15,00 €



Les deux photos du haut : draisine Renault NN de 1925.

Le changement de front s'effectue au moyen d'un vérin au centre du véhicule qui s'appuie sur une traverse pour dégager les roues de la voie et permettre la rotation.

En bas : locotracteur Deutz 2 essieux à bielles.

Horaire des trains pour 2010

Avril	Dim et fériés			15h00		
Mai	Samedi			15h00		
	Dimanches + fériés	14h00	15h00	16h00		
Juin	Samedi			15h00		
	Dimanches + fériés	14h00	15h00	16h00		
Juillet et août	Lundi, mardi, mercredi		14h30		16h15	
	Jeudi, vendredi, samedi		14h30		16h15	
	Dimanches et fériés	10h30	14h00	15h00	16h00	17h00
S e p - tembre	Samedi			15h00		
	Dimanches et fériés		14h30		16h15	
O c t o - bre	Dimanches et fériés			15h00		

Tous les détails sur <http://www.train-abreschviller.fr>

Claude CARPET

Avec l'aide de la documentation de l'Association du Chemin de fer Forestier d'Abreschviller.

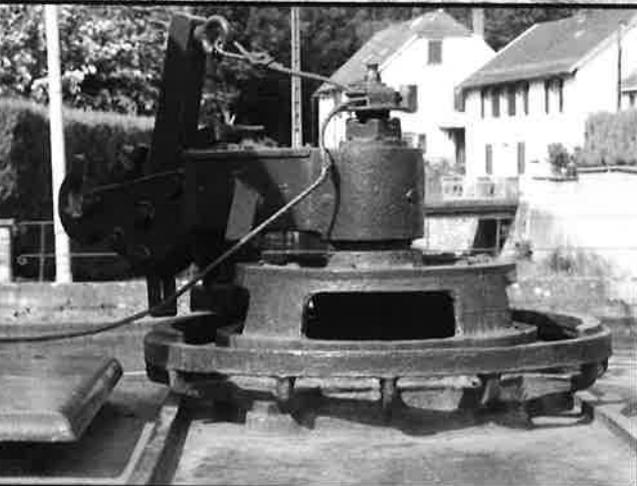
Un voyage R.M.M. pourrait y être organisé en 2010.

Jouxte la gare de l'ACFA : une poterie d'art dans un bâtiment ancien. Deux hôtels dans la localité et dans les vallées de nombreuses cristalleries.

Dans le même coin : le plan incliné à bateaux de Saint-Louis - Arzwiller. <http://www.plan-incline.com>



Locotracteur électrique (monument). Il servait à la traction des bateaux le long du canal de la Marne au Rhin à l'écluse de Lutzelbourg.



Blason de la CIWL figurant à l'exposition : "De l'Orient-Express au TGV", c'était jusqu'au 11 octobre au Château des Rohan à Saverne.



Plan incliné de Saint-Louis - Arzwiller.

Le bac se déplace latéralement. Entrée/sortie haute par la droite, entrée/sortie basse par la gauche. Ici, il descend une péniche : les contrepoids sur rails remontent la pente sous celui-ci.

Dénivellation : 45 mètres. Canal de la Marne au Rhin en amont de Lutzelbourg. Cet ouvrage remplace une série d'écluses qui nécessitaient 14 heures pour les traverser. Depuis 1969 : 4,30 minutes de descente.

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 et 146 à 158

Année 1964

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1964 : 456 machines.

Type	Nombre	Type	Nombre
29	162	64	67
50	3	81	140
53	64	97	6
58	14	Total	456

147 locomotives mises hors écritures en 1964

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	
16	20	1061	1601	16.001	août	Haine-Saint-Pierre	GT	
		3965	1605	16.005	juin	Haine-Saint-Pierre	GT	
		3966	1606	16.006	juin	Ath	ATH	
		3972	1612	16.012	janvier	Haine-Saint-Pierre	GT	
		3983	1623	16.023	septembre	Ath	ATH	
		3984	1624	16.024	juin	Haine-Saint-Pierre	GT	
		3985	1625	16.025	juin	Haine-Saint-Pierre	GT	
		1359	1627	16.027	septembre	Ath	ATH	
		3931	1631	16.031	août	Ath	ATH	
		3939	1639	16.039	septembre	Ath	ATH	
		3942	1642	16.042	juin	Ath	ATH	
		3944	1644	16.044	septembre	Ath	ATH	
		3918	1648	16.048	avril	Haine-Saint-Pierre	GT	
		3949	1649	16.049	juin	Monceau	LNC	
		3950	1650	16.050	septembre	Ath	ATH	
		3951	1651	16.051	septembre	Ath	ATH	
		3952	1652	16.052	septembre	Ath	ATH	
		3923	1655	16.055	juin	Haine-Saint-Pierre	GT	
		3960	1660	16.060	mai	Monceau	LNC	
		3921	1661	16.061	avril	Haine-Saint-Pierre	GT	
29	39	-	-	29.004	mai	Jemelle	LJ	(A)
		-	-	29.007	avril	Jemelle	LJ	(A)
		-	-	29.011	avril	Ronet	FEO	(B)
		-	-	29.012	août	Kortrijk	FC	(B)
		-	-	29.019	octobre	Ronet	FEO	(A)
		-	-	29.024	février	Aalst	FLS	(A)
		-	-	29.040	décembre	Aalst	FLS	(C)
		-	-	29.042	octobre	Hasselt	FHS	(E)
		-	-	29.056	décembre	Stockem	MKM	(E)
		-	-	29.059	août	Leuven	FLV	(D)

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	
29	39	-	-	29.084	avril	Schaerbeek	FSR	(F)
		-	-	29.098	août	Kinkempois	NK	(E)
		-	-	29.106	octobre	Hasselt	FHS	(E)
		-	-	29.111	avril	Kortrijk	FC	(H)
		-	-	29.120	octobre	Kortrijk	FC	(F)
		-	-	29.136	décembre	Jemelle	LJ	(H)
		-	-	29.138	décembre	Leuven	FLV	(H)
		-	-	29.144	janvier	Jemelle	LJ	(G)
		-	-	29.154	décembre	Stockem	MKM	(H)
		-	-	29.157	janvier	Bertrix	MBX	(G)
		-	-	29.160	octobre	Hasselt	FHS	(G)
		-	-	29.167	août	Jemelle	LJ	(H)
		-	-	29.173	décembre	Hasselt	FHS	(F)
		-	-	29.178	octobre	Hasselt	FHS	(F)
		-	-	29.181	octobre	Jemelle	LJ	(G)
		-	-	29.182	décembre	Herbesthal	FHR	(G)
		-	-	29.195	mai	Jemelle	LJ	(H)
		-	-	29.201	août	Ronet	FEO	(H)
		-	-	29.210	décembre	Leuven	FLV	(I)
		-	-	29.226	avril	Merelbeke	FKR	(G)
		-	-	29.240	février	Merelbeke	FKR	(H)
		-	-	29.251	août	Antwerpen-Dam	FNDR	(G)
		-	-	29.257	décembre	Kinkempois	NK	(G)
		-	-	29.264	août	Jemelle	LJ	(I)
		-	-	29.271	juin	Jemelle	LJ	(I)
		-	-	29.283	décembre	Latour	MUT	(I)
		-	-	29.284	décembre	Herbesthal	FHR	(H)
		-	-	29.292	décembre	Stockem	MKM	(I)
		-	-	29.295	octobre	Haine-Saint-Pierre	GT	
40	18	4973	4003	40.003	octobre	Kortrijk	FC	
		4975	4005	40.005	décembre	Kortrijk	FC	
		4911	4011	40.011	janvier	Kortrijk	FC	
		4913	4013	40.013	octobre	Kortrijk	FC	
		4914	4014	40.014	octobre	Kortrijk	FC	
		4916	4016	40.016	janvier	Kortrijk	FC	
		4917	4017	40.017	janvier	Kortrijk	FC	
		4918	4018	40.018	octobre	Kortrijk	FC	
		4928	4028	40.028	février	Kortrijk	FC	
		4931	4031	40.031	octobre	Kortrijk	FC	
		4933	4033	40.033	octobre	Kortrijk	FC	
		4935	4035	40.035	octobre	Kortrijk	FC	
		4936	4036	40.036	février	Kortrijk	FC	
		4938	4038	40.038	octobre	Kortrijk	FC	
		4941	4041	40.041	octobre	Kortrijk	FC	
		4944	4044	40.044	décembre	Kortrijk	FC	
4950	4050	40.050	octobre	Kortrijk	FC			
4955	4055	40.055	octobre	Kortrijk	FC			
53	16	4810	5310	53.010	décembre	Leuven	FLV	
		4841	5341	53.041	avril	Haine-Saint-Pierre	GT	
		4846	5346	53.046	juin	Saint-Ghislain	FGH	
		4853	5353	53.053	juillet	Haine-Saint-Pierre	GT	
		4859	5359	53.059	juin	Monceau	LNC	
		4875	5375	53.075	avril	Monceau	LNC	
		4880	5380	53.080	juin	Montignies	FMY	
		3385	5385	53.085	avril	Kinkempois	NK	
		3722	5422	53.122	juin	Saint-Ghislain	FGH	
3724	5424	53.124	décembre	Antwerpen-Dam	FNDR			

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	16	1055	5455	53.155	janvier	Kinkempois	NK	
		4884	5464	53.164	août	Bruxelles-Midi	FBM	
		3680	5470	53.170	août	Stockem	MKM	
		4081	5481	53.181	avril	Monceau	LNC	
		4200	5600	53.300	juin	Montignies	FMY	
		793	5633	53.333	janvier	Leuven	FLV	
58	6	4562	5803	58.003	août	Monceau	LNC	
		4563	5804	58.004	juillet	Saint-Ghislain	FGH	
		4572	5813	58.013	août	Merelbeke	FKR	
		4580	5821	58.021	octobre	Merelbeke	FKR	
		4589	5830	58.030	août	Monceau	LNC	
		4590	5831	58.031	août	Merelbeke	FKR	
64	29	6402	6402	64.002	décembre	Ath	ATH	
		6417	6417	64.017	mai	Kinkempois	NK	
		6428	6428	64.028	août	Merelbeke	FKR	
		6436	6436	64.036	août	Merelbeke	FKR	
		6444	6444	64.044	décembre	Merelbeke	FKR	
		6450	6450	64.050	avril	Kinkempois	NK	
		6455	6455	64.055	décembre	Merelbeke	FKR	
		6458	6458	64.058	août	Leuven	FLV	
		6465	6465	64.065	août	Leuven	FLV	
		6467	6467	64.067	décembre	Merelbeke	FKR	
		6471	6471	64.071	octobre	Montignies	FMY	
		6477	6477	64.077	octobre	Montignies	FMY	
		6480	6480	64.080	décembre	Merelbeke	FKR	
		6488	6488	64.088	octobre	Merelbeke	FKR	
		6494	6494	64.094	décembre	Ath	ATH	
		6498	6498	64.098	janvier	Merelbeke	FKR	
		6504	6504	64.104	août	Merelbeke	FKR	
		6511	6511	64.111	décembre	Merelbeke	FKR	
		6514	6514	64.114	octobre	Merelbeke	FKR	
		6515	6515	64.115	décembre	Merelbeke	FKR	
		6519	6519	64.119	février	Merelbeke	FKR	
		6524	6524	64.124	octobre	Montignies	FMY	
		6526	6526	64.126	août	Merelbeke	FKR	
		6529	6529	64.129	décembre	Merelbeke	FKR	
		6532	6532	64.132	décembre	Leuven	FLV	
		6535	6535	64.135	octobre	Montignies	FMY	
		6540	6540	64.140	janvier	Ath	ATH	
		6541	6541	64.141	décembre	Merelbeke	FKR	
		6551	6551	64.151	décembre	Ath	ATH	
81	14	8117	8117	81.017	juin	Kinkempois	NK	
		8123	8123	81.023	mai	Monceau	LNC	
		8172	8172	81.072	février	Herbesthal	FHR	
		8180	8180	81.080	mai	Monceau	LNC	
		8188	8188	81.088	octobre	Montignies	FMY	
		8288	8288	81.188	janvier	Kinkempois	NK	
		8312	8312	81.212	juin	Luttre	FLU	
		8332	8332	81.232	janvier	Mons	FMS	
		8351	8351	81.251	octobre	Hasselt	FHS	
		8426	8426	81.326	décembre	Saint-Ghislain	FGH	
		8476	8476	81.376	juin	Kinkempois	NK	
		8546	8546	81.446	octobre	Montignies	FMY	
		8564	8564	81.464	juin	Mons	FMS	
		8660	8660	81.560	août	Montignies	FMY	
97	2	9709	9709	97.009	octobre	Montignies	FMY	
		9734	9734	97.034	avril	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	
98	3	9854	9854	98.006	mai	Kinkempois	NK	
		9816	9816	98.016	juin	Kinkempois	NK	
		9845	9845	98.045	avril	Kinkempois	NK	

Remarques :

Locomotives type 29 prises en écritures par la SNCB en 1946 au cours des mois de :

(A) janvier	(D) avril	(G) juillet
(B) février	(E) mai	(H) août
(C) mars	(F) juin	(I) septembre

Bilan de l'année 1964

Durant cette année, et suite aux mesures de standardisation, la SNCB a mis hors-écritures 147 locomotives à savoir :

Types 16 (20); 29 (39); 40 (18); 53 (16); 58 (6); 64 (29); 81 (14) 97 (2) et 98 (3).

Au 31 décembre 1964, les locomotives des types 16, 40 et 98 disparaissaient du paysage ferroviaire de notre pays.

Note de la Direction du 21 août 1964
pour le Conseil d'Administration du 28 août 1964

Par application du programme approuvé par le Conseil d'Administration en sa séance du 28 juin 1963, l'effectif

standardisé des locomotives à vapeur a été ramené à 425 unités dont 365 locomotives de route et 60 locomotives de manoeuvres.

Cet effectif pourra, par la suite de la fourniture prochaine de locomotives Diesel, être ramené de 425 unités à 335 unités. Il comprendrait :

- 50 locomotives à vapeur type 64;
- 125 locomotives mixtes type 29;
- 110 locomotives à marchandises type 81;
- 50 locomotives de manoeuvres type 53.

La Direction propose, en conséquence, la déstandardisation, suivie de démolition, après leur retrait du service, des 90 locomotives à vapeur suivantes :

- 50 locomotives mixtes type 29;
- 10 locomotives de manoeuvres type 53;
- 30 locomotives à voyageurs type 64.

Les locomotives à démolir seraient choisies parmi celles qui doivent subir une réparation coûteuse.

L'effectif ne comprendra plus que 4 types de locomotives à vapeur.



La locomotive 16.042, de la remise de Ath, en tête d'un train Ath - Mons, photographiée entre Jurbise et Erbisoeul. Locomotive mise hors-écritures en juin 1964 à la remise de Ath (Photo Bruno De Doncker, collection Arbac).

Décembre 2009

- 4.....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.
- 5**JAMBES**, Centre Associatif et Culturel de Géronsart : animation de Noël avec le Tennis de Table, les Scouts, les Guides et le RMM. 10h>20h. Inauguration du Centre après travaux à 14h par l'Echevin Tanguy Aupert.
- 6HOESELT (B) : bourse trains miniatures. Kultureel Centrum "Ter Kommen". 09>13h.
- 11Réunion RMM. Circulations sur les réseaux. Circulations sur le réseau "3 Rails"
- 11CFR (Rixensart) : projection de Jean-Claude Renier, cartes postales anciennes sur "Rixensart et Genval, gares, trains et trams".
- 13.....EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Oirschotsedijk 23. 09h>14h.
- 18.....Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : **SOUPER** annuel "fromages" au local du RMM à 19h30.
- 25Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations d'essais pour les membres du club.
- 31Réunion annulée, jour férié.

Janvier 2010

- 1.....Réunion annulée, jour férié.
- 8Réunion RMM. Circulations sur les réseaux. Circulations sur le réseau "3 Rails".
- 15.....**ASSEMBLEE GENERALE DU RMM**. Voir encadré en page 22.
- 22

Février 2010

- 19.....Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection "SNCB en Ardennes" (suite) par Dirk Arretz.
- 26 au 28.UTRECHT (NL) Exposition "ONTRACKX" au Musée du Chemin de fer.

Mars 2010

Avril 2010

- 2 au 6...Eifel-Mosel-Saar (D) : Festival de la vapeur pour les 175 ans du chemin de fer en Allemagne. 100 trains réguliers + 200 trains spéciaux ! Participant : "Deutsche Bahn Museum" de Koblenz et le dépôt historique de Gerolstein. www.dampfspektakel.info
- 14 au 18...DORTMUND (D) : INTERMODELLBAU

Mai 2010

- 27 au 29.MECHELEN (B) : 4ème Conférence sur l'Histoire du Chemin de Fer à l'occasion du 175ème anniversaire du rail entre Bruxelles et Mechelen.

L'agenda du club sur le site du RMM : <http://www.club-rmm.be>

Un agenda international très complet : <http://home.base.be/vf6368640/bourse.html>

Les autorails SNCB série 45 de Treinshop Olaerts

Les autorails de la série 45 produits par "Treinshop Olaerts" ont fini leur maladie des engrenages du bogie moteur (espaces irréguliers entre les dents sur celui situé sous la vis sans fin).

Dès lors, tout possesseur de ce matériel peut : soit rentrer le modèle pour transformation, soit rentrer uniquement ce bogie.

Cet autorail peut également être livré avec décodeur ESU LokSound. Les sons originaux ont été capturés sur l'autorail 4506 du PFT circulant sur la ligne du Bocq : trois niveaux de moteur, fermeture et ouverture des portes, sifflet, klaxons, pédale de sécurité. Des sons d'annonces de gares belges peuvent y être ajoutés à la demande (français ou flamand).

Les autorails de la série 44 développés par "Treinshop Olaerts" vont bientôt être mis sur le marché. Ces derniers bénéficieront dès lors des améliorations décrites ci-dessus.

Dans les locaux du Rail Miniature Mosan le souper annuel "fromages"

(N'oubliez pas d'apporter : fromages, pain et vin !)

ce Vendredi **18** décembre, dès 19 heures 30.

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

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 (2009) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"*
 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

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

Secrétaire Jean-Pierre Lobet Rue Auguste Leblanc, 36 ... 5002 SAINT-SERVAIS.
 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

Excursion au Schwebbahn de Wuppertal.....	pages 2 de couverture et 1 à 3
Excursion à Charleville.....	pages 4 à 6
Agenda du club et "les amis nous informent".....	page 34

Modélisme

Expo Flandrail 2009 à Coudekerque.....	page 7
--	--------

Histoire

Impressionen aus DDR (impressions d'Allemagne de l'Est) - Les dernières "vapeur" en DDR.....	pages 8 à 22
--	--------------

Documentation

Abreschviller : un chemin de fer à voie de 70 cm (suite de FFN 158 et fin).....	pages 23 à 29
---	---------------

Rétrorail

1946 - 2006 : le 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB (année 1964).....	pages 30 à 33
---	---------------

ferro flash Namur n°159 (2009-6)

Ce cinquième numéro de l'année 2009 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 : Jacques De Jaeger, Etienne Labar 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 : 29 décembre 1987, (photos Etienne Labar).

En haut : dans l'attente de son prochain service, la 1'D1' T n°86 1501 stationne en gare de Schlettau.

En bas : la 50 3670 1'E entre en gare de Lichtenstein (ligne Sankt-Egidien - Neuwoelsnitz).

Page 2 de couverture : Le monorail de Wuppertal.