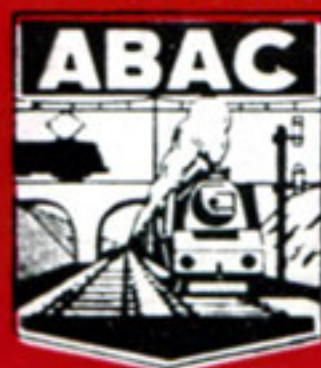


# RAIL ET TRACTION

REVUE DE VULGARISATION FERROVIAIRE



ÉDITÉE SOUS LE PATRONAGE DE  
L'ASSOCIATION BELGE DES AMIS DES CHEMINS DE FER





Les Chemins de fer Belges transportent près de 250 millions de voyageurs par an, ce qui correspond au 1/9<sup>e</sup> de la population du globe.

Malgré ce trafic intense, sur un petit territoire, mais grand carrefour international, nous maintenons une des plus belles références : LA SECURITE.

## SECURITE-SECURITE D'ABORD

Grâce au dévouement et au sens du devoir qui sont les traits du cheminot belge - Grâce à notre technique d'exploitation qui est appréciée partout dans le monde.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

# WESTINGHOUSE



Freinage de tous véhicules sur rail et sur route. — Chauffage, ventilation et conditionnement d'air pour tout matériel roulant.

Redresseurs de courant pour toutes applications. — Signalisation. — Réseaux téléphoniques. — Charge de batteries. — Galvanoplastie. — Etc.

Conditionnement de l'air pour laboratoires, locaux industriels, publics et privés.  
Séchoirs pour matières organiques et inorganiques.

Appareils de chauffage : aérothermes à vapeur, à eau chaude, à l'électricité.  
Chauffage électrique des liquides.

Chauffage et humidification des locaux par le procédé « West-Air ».  
Batteries d'échange de chaleur, de froid, en métaux inoxydables pour toutes applications.

---

DOCUMENTATION SUR DEMANDE  
DEVIS SANS ENGAGEMENT

---

## Compagnie Belge des Freins Westinghouse

SOCIETE ANONYME

97, avenue Louise — BRUXELLES — Téléphone : 37.30.10  
USINES : 106, RUE DES ANCIENS ETANGS — FOREST

# LE CALORIFUGE

DANS TOUTES SES APPLICATIONS

## CHALEUR

★

TOUS LES MATERIAUX ISOLANTS  
OUATE DE VERRE — MAGNESIE  
LIEGE — AMIANTE  
SPECIALITE DE MATELAS  
ISOLANTS POUR LOCOMOTIVES  
- WAGONS FRIGORIFIQUES -  
- WAGONS CITERNES -  
RECOUVREMENT des CALORIFUGES  
AVEC ENVELOPPE EN TOLE

★

## FROID

### Etablissements F. SCALAIS

Bureaux et magasins : 194, avenue Van Volxem  
Tél. : 43.75.15 - BRUXELLES - Tél. : 43.75.15

# Société des Lubrifiants

# LAMINOL

HUILES ET GRAISSES INDUSTRIELLES  
DE HAUTE QUALITE

83, AVENUE DU PARC  
BRUXELLES  
Tél. : 37.02.82

## En Voyage comme en Ville

TOUJOURS CHIC  
AVEC

# Morreton

LE CHAPEAU  
DE BON TON

## C o r d e r i e J. LEMOINE S.A.

CABLES D'ACIER POUR  
INDUSTRIE ET MARINE  
CORDAGES EN TOUS TEXTILES  
E L I N G U E S - C O S S E S  
SERRE-CABLES et ACCESSOIRES  
● F I C E L L E S ●



rue de Fragnée  
163 - 165 - 167  
LIEGE  
Téléph. : 605.09  
R. C. L. 15188

DIRECTEUR:  
FR. DE CUYPER

REDACTEURS EN CHEF:  
R. EMPAIN &  
H. F. GUILLAUME  
PUBLICITE: J. VAN KEER

TELEPHONES:  
38.07.91 - 17.57.98 - 34.58.83

# RAIL & TRACTION

REVUE DE VULGARISATION FER-  
ROVIAIRE EDITEE SOUS LE  
PATRONAGE DE L'ASSOCIATION  
BELGES DES AMIS DES CHEMINS  
D E F E R

1<sup>re</sup> ANNEE — N° 2  
15 AVRIL 1948

REDACTION & ADMINIS-  
TRATION: GRAND HOTEL  
DE L'ESPERANCE  
14, Place de la Constitution  
BRUXELLES - MIDI

C. C. P. 7809.42 DE FR. DE  
CUYPER A BRUXELLES



*Ce numéro, premier d'une série que nous espérons nombreuse, est dédié à tous les cheminots, en témoignage d'estime et d'affectueuse sympathie.*

## SOMMAIRE

	Pages
Le train-exposition « Modélisme-Rail » . . . . .	2
L'évolution des types de locomotives . . . . .	7
Une promotion méritée . . . . .	11
Que préférez-vous pour vos voyages de demain ? . . . . .	12
Aux Transports Urbains de l'Agglomération bruxelloise . . . . .	15
La vie de l'A. B. A. C. . . . .	16
Nouvelles du monde entier . . . . .	19

---

La reproduction des articles publiés dans cette revue est autorisée, sauf mention spéciale, à condition de citer l'auteur et la mention « Revue Rail et Traction ».

# L'ASSOCIATION BELGE DES AMIS DES CHEMINS DE FER

présente

## LE TRAIN - EXPOSITION "MODELISME - RAIL,"



### INTRODUCTION



A l'occasion de la création en Belgique du train exposition « MODELISME-RAIL », il eût été sacrilège de garder sous silence un passé dont nul pays de l'Europe continentale ne peut se targuer.

A la Belgique en effet, revient le privilège d'avoir en 1835, inauguré sur le continent un nouveau mode de transport : celui des personnes et des choses par voie ferrée.

Si le centième anniversaire en fut célébré, voici quelques années, il nous a cependant paru intéressant de faire revivre ce passé par la synthèse de ce que fut, en Belgique, l'évolution de la locomotive à vapeur.

Qu'existe-t-il de mieux, dans ce but, que l'image, la maquette, quelques chiffres,..... ?

C'est ainsi que nous avons eu l'immense satisfaction de présenter au public des documents et des

choses, qui, s'ils ne sont pas tous inédits, ont cependant, par leur choix et leur origine, le grand mérite de marquer des époques techniques remarquables intimement liées à notre histoire nationale.

FOI, ESPERANCE, CHARITE, tel peut être le triple signe sous lequel le train « MODELISME-RAIL » abrite sa destinée, et nous précisons :

FOI : nous croyons en son succès en ranimant la cause du Rail chez ceux de nos compatriotes qui semblent avoir oublié quelque peu le rôle prépondérant qu'il joue dans l'économie nationale;

ESPERANCE : nous croyons à son succès, en diffusant davantage encore l'esprit du modélisme ferroviaire, délassément passionnant s'il en est, d'une richesse profonde de discipline et d'enseignement technique;

CHARITE : nous croyons à sa réussite, en destinant le bénéfice de son exploitation aux enfants et orphelins des cheminots belges.

Ainsi, d'Amis des Chemins de Fer, deviendrons-nous des Amis philanthropes.



INTERIEUR DE LA VOITURE « 112 ANS DE CHEMIN DE FER EN BELGIQUE »

(Photo Vits S.N.C.B.)



## DESCRIPTION



Le train comporte trois voitures accessibles au public, et nous passerons en revue, dans l'ordre de visite, le contenu de chacune d'elles.

### I. — CENT ET DOUZE ANS DE CHEMIN DE FER EN BELGIQUE

La première voiture consiste en un musée où les visiteurs peuvent admirer de très belles maquettes au 1/10 réalisées par les apprentis des ateliers centraux de la S.N.C.B. Ces maquettes représentent les locomotives belges depuis 1835 jusqu'à nos jours. L'ensemble est complété par une collection magnifique de grandes photos, de documents curieux, d'aquarelles, etc... Ce véhicule est éclairé par fluorescence suivant le dernier mot de la technique américaine.

#### 1. LES MODELES.

Au nombre de cinq, ils ont tous été construits par les apprentis des arsenaux de la S.N.C.B., et réalisés à l'échelle du 1/10.

##### a) L'Eléphant 1835.

La première vitrine abrite la réduction de la seconde locomotive belge. Nous remercions M. le Directeur de l'arsenal de Malines d'avoir bien voulu nous la prêter.

Cette locomotive, du type général SIX WHEEL FOUR COUPLEDS, possédait les caractéristiques suivantes :

Poids : 20 tonnes;  
Vitesse : 40 kilomètres à l'heure;  
Puissance : 100 CV.

##### b) Locomotive BOURBONNAIS, type 25 Etat-Belge.

Construite pour la première fois en 1885, cette locomotive était destinée à la remorque des trains de marchandises. D'un poids de 69 tonnes et d'une puissance de 325 CV, elle avait une vitesse de 40 Km/h.

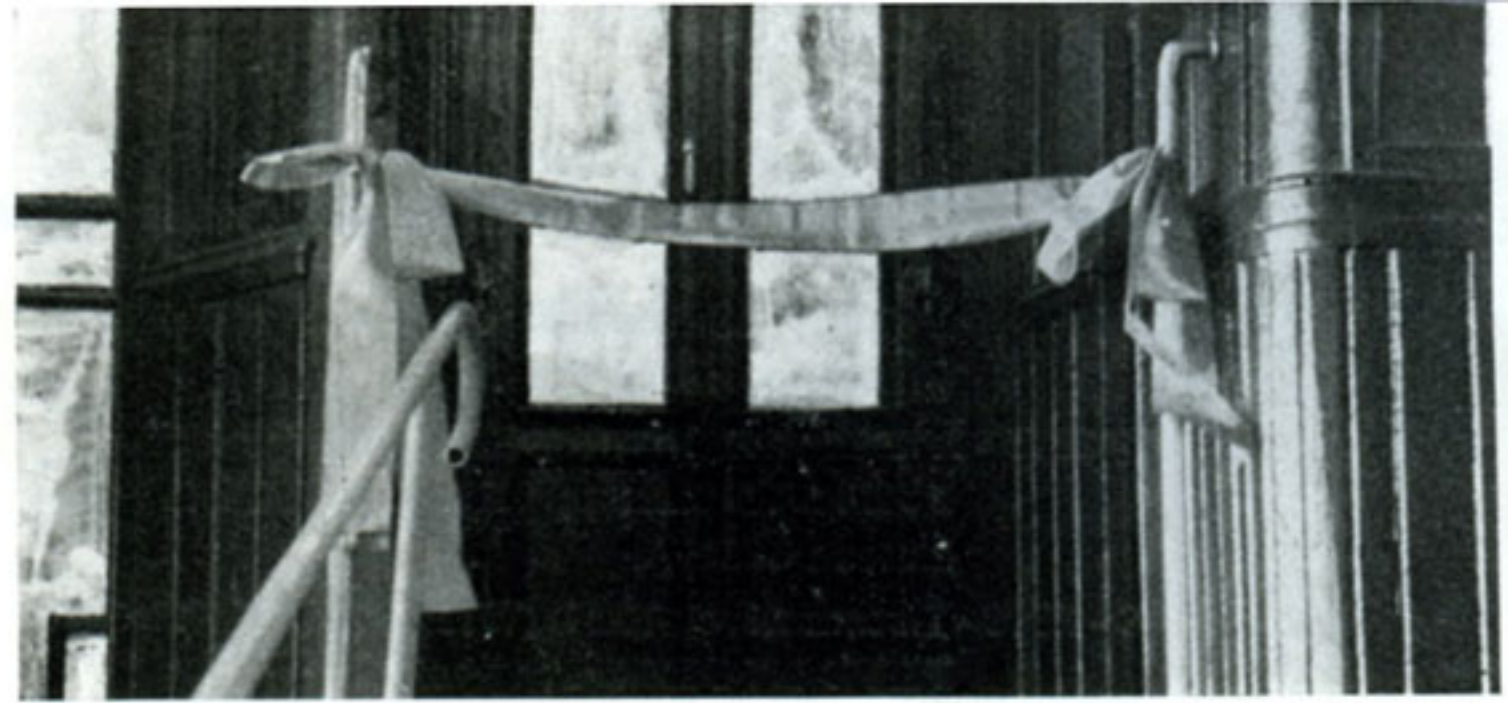
La réduction au 1/10 que nous présentons dans la deuxième vitrine a été construite en 1947 par les élèves de l'arsenal de Louvain, et le tender par ceux de l'arsenal de Luttre. Tous deux obtinrent le deuxième prix dans le concours organisé par M. le Directeur des Services M.A. de la S.N.C.B.

##### c) Locomotive TEN WHEEL, type 9 SNCB.

La troisième vitrine abrite la réduction au 1/10, construite par l'arsenal de Malines et classée première au concours de 1947, de cette locomotive pour trains de voyageurs rapides.

Datant de 1909, les particularités du type 9 sont :

Poids : 130 tonnes;  
Vitesse : 120 kilomètres à l'heure;  
Puissance : 1.400 CV.



(Photo Vits S.N.C.B.)

LE RUBAN INAUGURAL ATTEND LE COUP DE CISEAUX DE M. A. VAN HECKE, PRESIDENT DU COMITE PERMANENT DE LA S. N. C. B.

Cette maquette, apte comme la précédente à fonctionner à la vapeur, est l'œuvre des apprentis de l'arsenal de Malines, et a obtenu le premier prix du concours précité, en 1947.

#### d) Locomotive CONSOLIDATION, série 107 et Fourgon métallique.

Sous la quatrième vitrine, se trouvent les maquettes de deux prototypes futurs de la S.N.C.B., résultant d'une part de la standardisation des locomotives en dix types seulement, d'autre part de la nécessité de rafraîchir le parc des fourgons marchandises.

La locomotive série 107, est une CONSOLIDATION légère dont les points suivants sont à mettre en lumière :

Poids : 150 tonnes (environ);  
Vitesse : 90 kilomètres à l'heure;  
Puissance, 1.800 CV.

Lui succédant, se présente le prototype du nouveau fourgon métallique pour trains de marchandises. Le modèle exposé a été construit par les apprentis de l'arsenal de Gentbrugge.

#### 2. LE PANNEAU PHOTOGRAPHIQUE.

Complétant les modèles sous vitrine, il nous détaille complètement les époques mémorables au cours desquelles nos ancêtres ont vu le cheval-vapeur supplanter progressivement les diligences héroïques.

Au moyen de dix-huit documents photographiques et de quelques aquarelles, nous présentons au public, dans l'ordre chronologique :

- 1 - LE BELGE, locomotive type Buddicom, de 1835.  
Poids : 12 tonnes; vitesse 40 Km/h.; puissance : 50 CV.
- 2 - 1858 - Locomotive SIX WHEEL-FOUR COUPLED, type 7.  
Poids : 32 tonnes; vitesse : 70 Km/h.; puissance : 460 CV.
- 3 - 1862 - Locomotive BUDDICOM hors type « LE DRAGON BELGE » de S. M. Léopold II.  
Poids : 36 tonnes; vitesse : 120 Km/h.; puissance : 550 CV.
- 4 - 1864 - Locomotive SIX WHEEL-FOUR COUPLED, type I.

Poids : 36 tonnes; vitesse : 100 Km/h.;  
puissance : 560 CV .

- 5 - 1875 - Locomotive BOURBONNAIS, type 29.  
Poids : 38 tonnes; vitesse 55 Km/h.; puis-  
sance : 560CV.
- 6 - 1888 - Locomotive SIX WHEEL-FOUR COU-  
PLED-IN-FRONT, type II.  
Poids : 28 tonnes; vitesse : 60 Km/h.; puis-  
sance 250 CV.
- 7 - 1888 - Locomotive COLUMBIA, type 12.  
Poids : 51 tonnes; vitesse : 100 Km/h.;  
puissance : 850 CV.
- 8 - 1904 - Locomotive BOURBONNAIS, type 41.  
Poids : 91 tonnes; vitesse : 70 Km/h.; puis-  
sance : 1000 CV.
- 9 - 1905 - Locomotive TEN WHEEL, type 8.  
Poids : 124 tonnes; vitesse : 100 Km/h.;  
puissance : 1350 CV.
- 10 - 1905 - Locomotive ATLANTIC-Tender, type 16.  
Poids : 69 tonnes; vitesse 100 Km/h.; puis-  
sance : 980 CV.
- 11 - 1910 - Locomotive PACIFIC, type 10.  
Poids : 165 tonnes; vitesse : 120 Km/h.;  
puissance : 2700 CV.
- 12 - 1910 - Locomotive DECAPOD, type 36.  
Poids : 158 tonnes; vitesse : 50 Km/h.;  
puissance : 2.300 CV.
- 13 - 1921 - Locomotive CONSOLIDATION, type 38.  
Poids : 139 tonnes; vitesse : 70 Km/h.;  
puissance : 1.650 CV.
- 14 - 1929 - Locomotive MIKADO, type 5.  
Poids : 213 tonnes; vitesse : 100 Km/h.;  
puissance : 2.950 CV.
- 15 - 1935 - Locomotive SUPER-PACIFIC, type 1.  
Poids : 209 tonnes; vitesse 140 Km/h.;  
puissance 3.400 CV.
- 16 - 1939 - Locomotive ATLANTIC, type 12.  
Poids : 148 tonnes; vitesse : 160 Km/h.;  
puissance : 2.500 CV.
- 17 - 1944 - Locomotive DECAPOD, type 25.  
Poids : 145 tonnes; vitesse : 80 Km/h.;  
puissance 2.500 CV.
- 18 - 1946 - Locomotive CONSOLIDATION, type 29.  
Poids : 144 tonnes; vitesse : 96 Km/h.;  
puissance : 2.000 CV.

### 3. PANNEAU CENTRAL.

Sous le titre, « NOS AMIS TRAVAILLENT », nous avons réuni quelques aquarelles représentant, outre quelques types curieux de locomotives anciennes belges, dues au pinceau d'un de nos membres, quelques scènes typiques de la vie ferroviaire; ces documents sont l'œuvre de MM. Boesman et Lombaert, cheminots tous deux, et de M. Saelens, membre de notre Association.

## II. — LES COULISSES DU RAIL.

Le clou de l'exposition se trouve dans la seconde voiture. Il s'agit d'un énorme réseau de chemin de fer miniature de 18 m. de long, avec signalisation, cabine à commandes centralisées, remise à locomotives, gare de passage, gare de triage, etc. Sur ce réseau circulent des trains miniatures représentant les divers types de rames que nos yeux sont habitués à voir sur les lignes de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Semblable réseau demande non seulement beaucoup de travail, mais également beaucoup de discipline dans l'organisation de ce dernier. Inutile de dire que cette voiture intéresse prodigieusement petits et grands.

La caractéristique de cet énorme ensemble est de réaliser une synthèse de tous les réseaux miniatures appartenant aux membres de l'Association Belge des Amis des Chemins de Fer, chacun d'eux ayant apporté qui de la voie, qui des moteurs d'aiguillages, qui le tableau de commande, qui le diorama, etc. Ici également, l'éclairage est « up to date » comme dans la première voiture-musée.

Le réseau miniature installé dans cette voiture a été entièrement construit en écartement 0, par les membres de la Section Modélistes de notre Association. Il consiste essentiellement en :

1. un circuit fermé à double voie;
2. une gare de passage à 4 voies;
3. un garage pour trains de marchandises et un parc à voitures;
4. un dépôt de locomotives permettant d'abriter six unités, et relié aux circuits principaux par une voie banalisée.

La particularité d'installer un réseau dans une voiture de chemin de fer, offrant 18 m. de long sur 2,70 m. de large, excluait ipso facto, de nombreuses éventualités, d'autant plus que cette voiture était amenée à effectuer un long parcours (approximativement 1.000 Km.).

D'autre part, en ne laissant qu'un passage de un mètre de large pour la circulation des spectateurs, il restait un espace libre de 1,70 m. pour y loger tout le réseau. Cela rendait malaisé la réalisation des bouclages, aux extrémités, d'un circuit à double voie. Force fut donc d'élargir quelque peu la table à ces endroits pour pouvoir installer malgré tout, des courbes au rayon minimum de 90 cm.







LE PANNEAU PHOTOGRAPHIQUE  
DE LA VOITURE 1 DE G. à D. :  
MM. CORBION, STAAR, PIERARD  
& GUILLAUME. (Photo Vits S.N.C.B.)

Il en résulte que, à proximité des extrémités de la table, les deux voies principales abandonnent leur parallélisme, et se superposent au moyen de deux formidables sauts de mouton et de quatre ponts.

Néanmoins, il a pu être installé quelques 130 m. de voie et 21 aiguillages.

Enfin, un grand diorama complète le caractère artistique de l'ensemble.

#### LE MATERIEL.

##### a) Locomotives.

Celles-ci sont de types variés, se répartissant en locomotives voyageurs, marchandises et de manœuvre. Elles sont la réduction des types existant, ou ayant existé, aux chemins de fer belges. Ce sont :

##### 1. Locomotive-voyageurs :

Super Pacific type 1 SNCB ● Types 16 - 20 - 21 - 96 S.N.C.B.

Atlantic, type 12 S.N.C.B.

Ancien type 13 Etat-Belge.

Type BALTIC allemande.

##### 2. Locomotive-marchandises :

Décapod type 36 S.N.C.B.

Décapod type 83 S.N.C.B., récupération allemande 1944.

Bourbonnais type 41 S.N.C.B.

##### 3. Locomotive de manœuvre :

Prairie type 57 S.N.C.B.

##### b) Matériel voyageurs.

Il consiste en plusieurs rames du type métallique de 22 m. de longueur, circulant sur les lignes principales de la S.N.C.B., trois voitures françaises, nouveau modèle, et une rame de voitures Bavaroises, dont certaines ont permis de réaliser les trains dits « trotinettes ». Ajoutons encore un autorail simple.

##### c) Matériel marchandises.

Des wagons de tous les types classiques constituent les trains de marchandises du réseau.

##### d) Cabines et signaux.

La gare voyageurs est agrémentée d'une cabine inspirée de la nouvelle cabine II de la gare Haute de Bruxelles-Midi.

Les signaux de la signalisation belge à trois positions, fonctionnent automatiquement au passage des trains.

### III. — VOITURE CINE-RAIL.

Enfin, dans la troisième et dernière voiture, nos visiteurs peuvent se détendre et se reposer en assistant à la projection de films, soit documentaires, soit touristiques.

Le cinéma est de nos jours un moyen de propagande d'une efficacité sans pareille. Il nous a été possible, d'équiper cette salle ambulante avec ce que la technique américaine compte de meilleur en 16 mm. sonore.

Nous avons pu également obtenir, de la Société Nationale des Chemins de fer Belges, du Commissariat Belge au Tourisme, de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, des Chemins de Fer Fédéraux suisses et de l'American Express, une série de bandes de toute première qualité; la voiture CINE-RAIL, complètera donc dignement, la visite de notre train-exposition MODELISME-RAIL.



## VERNISSAGE



Le train exposition a été inauguré le 26 février 1948, par Messieurs :

A. Van Hecke, Président du Comité Permanent et

F. Delory, Directeur-Général de la S.N.C.B.

Ces Messieurs étaient accompagnés de :

Messieurs :

G. Ithier, Membre du Comité Permanent.

A. Huyberechts, Directeur-Général Adjoint de la S.N.C.B.

Ghilain, P.L.N., Directeur du Service Matériel et Achats.

Nolet de Brauwère van Steenland, P., Secrétaire Général

Boucique, J.L.A., Directeur de la Voie.

Antoine, L., Directeur du Service commercial.

Verbeemen, P. A., Directeur du Personnel et des Services Sociaux.

Ainsi que d'autres personnalités de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

La présence de ce que le monde ferroviaire belge compte de plus en vue, est pour nous déjà une récompense et constitue un très précieux encouragement.

Le train a été présenté par MM. H. F. Guillaume, vice-président et secrétaire général de l'A.B.A.C. et R. Empain, chef immédiat de la remise à locomotives de Bruxelles-Midi; l'introduction à cet article constitue un extrait de l'allocution qu'il a prononcé au pied levé, lors du vernissage.



## RÉALISATION



Pour clore cette description de l'œuvre entreprise par notre Association, il nous semble intéressant de citer quelques chiffres et quelques noms relatifs aux collaborations que nous avons rencontrées.

Le train avait précédemment été utilisé par un organisme qui avait cru devoir lui donner un aspect particulier, évocateur de souvenirs lourds et pénibles. Notre but étant évidemment essentiellement ferroviaire, il fallait que les véhicules mis à notre disposition formassent un tout d'aspect homogène. La nécessité de repeindre ces véhicules s'imposait donc péremptoirement, et les usines COLORIN nous

mins de Fer Américains, dans un rapport officiel, déclare que l'adoption de l'éclairage fluorescent dans les ateliers de réparation des locomotives, a augmenté la production de 10 p. c., tandis que les retours pour cause de main d'œuvre défectueuse, avaient diminué de 80 p. c.

De même les accidents de travail avaient eux aussi diminué de 83 p. c. Nous devons à la collaboration de la Maison A. P. Closset, de pouvoir faire ici, la démonstration de ce nouveau mode d'éclairage.

Les quatre mètres cubes de bois qu'ont demandé la construction de la table du réseau miniature et le faux plafond pour son éclairage ont été fournis gracieusement par MM. CARETTE Frères, entrepreneurs, 47, rue du Tulipier, à Forest.

Les projections cinématographiques sont réalisées



DANS LA VOITURE « CINE-RAIL » LES PERSONNALITES VONT ASSISTER A LA PREMIERE PROJECTION CINEMATOGRAPHIQUE. (Photo Vits S.N.C.B.)

fournirent l'émail vert foncé « réglementaire » à cette fin.

Un second point épineux à résoudre était celui de l'éclairage intérieur des voitures. Les aspects différents dus au contenu des trois voitures exposition excluèrent un éclairage standard. C'est ainsi que voulant sacrifier au progrès de la technique moderne, et désirant réaliser une innovation sur le continent, la firme SYLVANIA nous vint en aide.

« SYLVANIA » est déjà un vieux collaborateur et ami des chemins de fer !

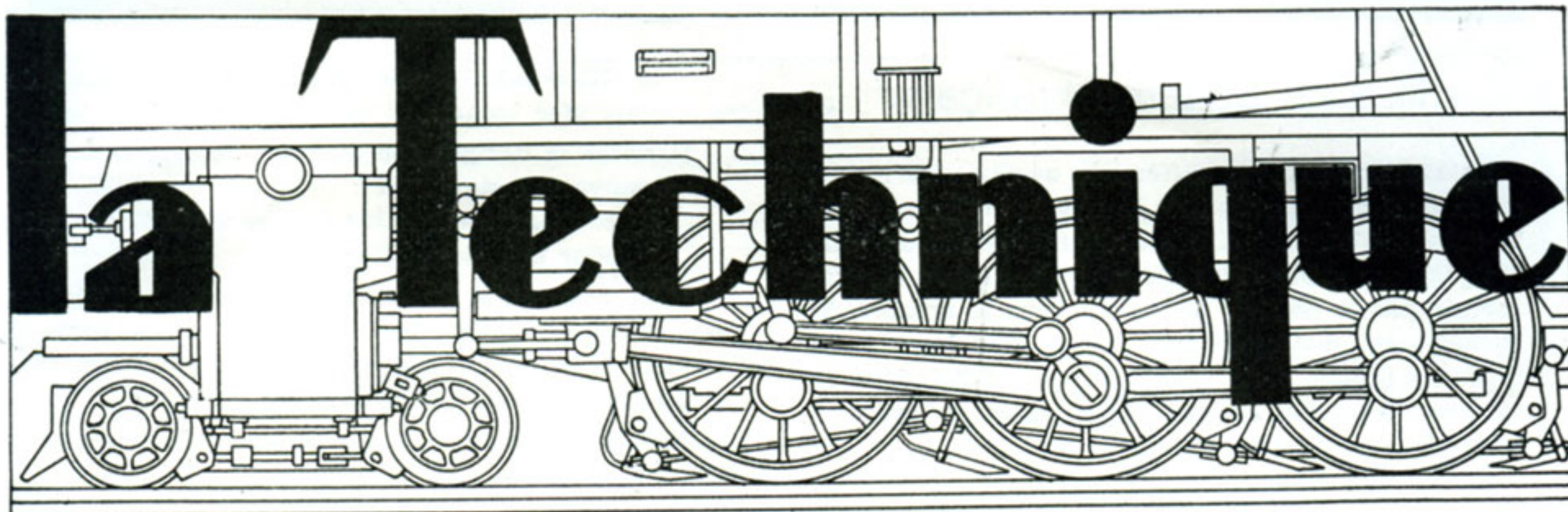
Le Comité de l'éclairage de l'Association des Che-

mins de Fer Américains, dans un rapport officiel, déclare que l'adoption de l'éclairage fluorescent dans les ateliers de réparation des locomotives, a augmenté la production de 10 p. c., tandis que les retours pour cause de main d'œuvre défectueuse, avaient diminué de 80 p. c.

La pose des sièges dans la voiture CINE-RAIL, est une réalisation de FIBROCIT, la réputée firme belge.

Enfin, la protection du train contre l'incendie est assurée par les extincteurs SICLI.

**RAIL ET TRACTION.**



# L'EVOLUTION DES TYPES DE LOCOMOTIVES

## I. - Généralités

On entend par **type** d'une locomotive, la disposition relative des différents organes de roulement, c'est-à-dire les essieux, moteurs et couplés, assurant l'effort de traction, les essieux porteurs guidant et portant la machine. Cette disposition rend la locomotive apte à un service particulier. Par exemple, une locomotive à deux essieux couplés de grand diamètre, un bogie à l'avant et un bissel à l'arrière est essentiellement une locomotive de vitesse pour trains plutôt légers; par contre, une locomotive à cinq essieux couplés de petit diamètre, sans essieu porteur, est essentiellement une machine à vitesse réduite et à gros effort de traction, destinée à la remorque de trains de marchandises.

En plus de cela, un type de machine peut être affecté à un service sur un long parcours; elle aura donc un tender séparé. Au contraire, si le parcours est restreint, la machine portera elle-même sur le bâti, ses provisions de combustible et d'eau : c'est donc une locomotive-tender.

Nombreux sont les systèmes de désignation des types de locomotives. Le système « Whyte » est uniformément répandu en Amérique du Nord et du Sud, ainsi que dans tous les pays et colonies de langue anglaise. Vient ensuite le système français, qui est au fond le même que le système « Whyte » mais beaucoup plus logique; il est employé en France et dans les colonies françaises. Puis le système allemand, surtout utilisé en Europe centrale, Europe septentrionale, Russie, Pays-Bas et colonies néerlandaises.

Il existe encore d'autres systèmes, mais en général très compliqués, et peu représentatifs; ils constituent plutôt des classifications de catalogues.

Il ne faut cependant pas confondre la désignation particulière à chaque grand réseau ferré avec les systèmes que nous exposons ici. Par exemple, les Chemins de Fer Belges utilisent un chiffre ou un nombre comme symbole de classement; ce chiffre n'a rien de commun avec le genre de locomotive. C'est donc simplement un numéro de service pour une classe déterminée de locomotives.



## II. - Le Système "Whyte,"



**L** se compose de trois chiffres, séparés par un trait d'union, dont le premier indique le nombre de roues porteuses à l'avant; le second chiffre est relatif au nombre de roues couplées, et le troisième, le nombre de roues porteuses à l'arrière. Lorsqu'il n'y a pas d'essieux porteurs, leur place est occupée par un zéro. Si la locomotive porte elle-même ses approvisionnements, on complète son appellation par la lettre T.

**Exemple** : locomotive à 10 roues couplées : 0-10-0.

Simultanément, la tradition a consacré, aux USA, une dénomination particulière à chaque type de locomotives. Elle consiste en un nom rappelant soit l'origine du type, soit une particularité lors de sa création.

**Exemples** : type Pacific, introduit par le Missouri Pacific.

Twelve wheeler, type qui a 12 roues.

Forney, construit pour la première fois par Forney.

Bourbonnais, provient du chemin de fer Bourbonnais, en France.

### III. - Le Système Français

Le système français diffère du système « Whyte », en ce qu'il considère plutôt le nombre d'essieux que le nombre de roues. C'est d'ailleurs beaucoup plus logique, car pour dénombrer un troupeau, on ne compte pas le nombre de pattes, plus le nombre de queues, pour diviser le tout par 5. Une locomotive type « Atlantic » se représente par 2-2-1 dans le système français, et par 4-4-2 dans le système « Whyte ».

Le système français utilise également les dénominations particulières du système « Whyte ».



### IV. - Le Système Allemand

Suivant le système allemand, le nombre d'essieux couplés est représenté par des lettres majuscules :

- 1 essieu = A
- 2 essieux = B
- 3 essieux = C, etc.

Les essieux porteurs se représentent comme dans le système français; donc une locomotive du type « Atlantic » sera désignée par :

- 4-4-1 dans le système « Whyte »;
- 2-2-1 dans le système français;
- 2-B-I dans le système allemand.

Outre cette particularité, le système allemand caractérise davantage les particularités constructives intrinsèques des locomotives par l'adjonction de lettres, qui, placées devant la désignation du type, indiquent :

- S (Schnellzug), trains rapides;
- P (Personenzug), trains de voyageurs en général;
- G (Güterzug), trains de marchandises;
- L (Lokalizug), trains légers ou de trafic local;
- R (Rangieren), locomotives de manœuvre;

K (Kleinbahn), voie étroite pour chemins de fer locaux.

Derrière la désignation du type, les lettres minuscules suivantes signifient :

- s pour une locomotive équipée de la surchauffe;
- t pour une locomotive-tender.

C'est donc ainsi que l'indication S 2C2 st désigne une locomotive du type « Baltic » (un bogie à l'avant, trois essieux couplés, et un bogie à l'arrière) à surchauffe pour trains rapides, et tender.

Dans le système « Whyte », la représentation en est 4-6-4.




### V. - Evolution et Histoire







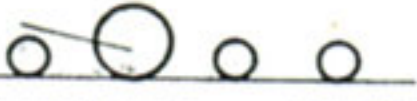
Après avoir exposé les principes fondamentaux des principaux modes d'identification des types de locomotives, nous allons examiner quelque peu leur histoire. Combinée à l'évolution de la locomotive, nous arriverons aisément à retracer en quelque sorte l'histoire de la locomotive elle-même. La meilleure manière de procéder est, nous semble-t-il, de résumer dans un tableau les caractéristiques chronologiques des divers types de locomotives qui, au cours de plus de cent années, ont vu le jour dans le monde entier.






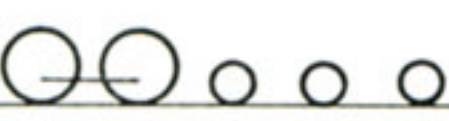

Le tableau indiquera, dans l'ordre de classement, successivement l'appellation dans les systèmes « Whyte », français et allemand; ensuite viendront le schéma et la disposition des roues et la dénomination particulière éventuelle du type. A remarquer que dans la représentation schématique, les roues couplées sont représentées par « O » et les roues porteuses par « o ».

Enfin la dernière colonne comportera l'historique sommaire du type envisagé, avec indication de l'année, des circonstances et conditions de sa création. En outre, chaque fois que cela nous a été possible, nous avons, à titre d'exemple, rappelé les types de locomotives tant belges qu'étrangères, répondant au cas traité.

### VI. - Tableaux

No	Whyte	Franç.	All.	SCHEMA ET NOM	HISTORIQUE
1	0-2-2	0-1-1	A-1	 ROCKET	Construite par Stephenson, en 1829 pour la course de Rainhill sur le Liverpool and Manchester en Angleterre; ne fut plus reproduite qu'à de rares exemplaires en 1830-35.

No	Whyte	Franc.	All.	SCHEMA ET NOM	HISTORIQUE
2	0-2-4	0-1-2	A-2	 <p>EARL OF AIRLIE Type Bruxelles-Tubize de 1841, de l'Etat Belge.</p>	<p>Construite en 1833, pour le Dundee and Newtyle, en Angleterre, ne fut plus reproduite que par occasion, en 1840 sur l'Etat Belge.</p>
3	2-2-0	1-1-0	1-A	 <p>PLANET Locomotives No 198 à 200 de 1856, du Paris-Lyon, en France.</p>	<p>Ce type date de 1829 et fut construit la première fois pour le Liverpool and Manchester et en 1830 pour le Stockton and Darlington. Quelques exemplaires modernes circulent encore en Scandinavie, sous forme de loco-tender.</p>
4	4-2-0	2-1-0	2-A	 <p>REAR SINGLE DRIVER ou CRAMPTON La No 1 « Namur », No 2 « Liège » de 1846, du chemin de fer Namur, à Liège, plus tard chemin de fer Nord Belge.</p>	<p>Construite par Baldwin de Philadelphie en 1834. Prit une grande extension aux U. S. A. Repris en 1847 par Crampton, avec l'essieu moteur derrière le foyer et les cylindres entre les essieux porteurs, ce type se répandit en Europe comme machine de rapide jusqu'en 1880 environ. Les premières Crampton ont circulé sur le Namur-Liège en Belgique en 1846.</p>
5	6-2-0	3-1-0	3-A	 <p>CRAMPTON « AMBOY » Locomotives n°s 28 et 34 du Camden et Amboy R. R. construite en 1849 par Norris aux U. S. A.</p>	<p>Type Crampton à 3 essieux porteurs, construit aux U.S.A. en 1849; les 7 machines de ce type construites pour le Camden and Amboy U.S.A., sont les plus extraordinaires locomotives connues. Au Nord Français il y avait de pareilles machines, dont une loco-tender reconstruite plus tard en loco à tender séparé.</p>
6	4-2-2-0	2-1-1-0	2-1-A	 <p>GOVERNOR PAYNE</p>	<p>Variété de Crampton construite par Baldwin en 1848 pour le Vermont Central aux U.S.A. C'était une machine de rapide avec bogie à l'avant, un essieu porteur et l'essieu moteur fixé dans le châssis. Trois machines pareilles furent encore construites pour le Pennsylvania en 1849, aussi pour trains express, puis le type disparut.</p>
7	2-2-2	1-1-1	1-A-1	 <p>PATENTED ou BUDDICOM Anciens types 1 de 1835, 8 de 1853, 9 de 1856 de l'Etat Belge.</p>	<p>Construite en 1833 par Stephenson et breveté (d'où le nom), se répandit dans le monde entier comme locomotive à voyageurs; les dernières construites pesaient 40 tonnes et datent de 1895. La firme Wilson et Co de Leeds construisit une belle variété de 1-1-1 connue sous le nom de « Jenny Lynd » (châssis double) et dont quelques exemplaires circulèrent sur l'Est Belge en 1862.</p>
8	2-2-4	1-1-2	1-A-2	 <p>SINGLE DRIVER ou BICYCLE La loco Aerolithe de 1890 du North Eastern Railway en Angleterre.</p>	<p>Construite à partir de 1850 aux U.S.A. et en Angleterre comme machine d'inspection à tender séparé ou comme loco-tender, en nombre fort limité.</p>

No	Whyte	Franç.	All.	SCHEMA ET NOM	HISTORIQUE
9	4-2-2	2-1-1	2-A-1	 <p>SINGLE DRIVER</p> <p>Locomotive n° 1 de 1870 du Great Northern Railway en Grande-Bretagne.</p>	<p>Introduite en 1847 en Angleterre sur le Great Northern. Les dernières construites datent de 1900, pour le Great Central; peu connue autre part. Ce fut la machine de rapide par excellence pour les chemins de fer anglais. Ne fut que rarement reproduite sous forme de loco-tender.</p>
10	4-2-4	2-1-2	2-A-2	 <p>DOUBLE BOGIE SINGLE DRIVER ou « BRISTOL »</p>	<p>Type peu connu, existait en 1850 sur le Bristol and Exeter à voie large large (2.13 m.) en Angleterre. C'était une loco-tender à roues de 9 pieds (2.75 m.). Aussi construit aux U.S.A. comme loco-tender d'inspection et pour trains légers de faible parcours.</p>
11	0-4-0	0-2-0	B	 <p>FOUR COUPLED</p> <p>Type 50 de l'Etat Belge en 1920. Anciennement R. O. D. de l'armée américaine 1914-1918.</p>	<p>Ce type date de 1825. Convenait à tous services. Construit comme loco à tender séparé jusqu'en 1900 pour trains à marchandises et comme loco-tender jusqu'à nos jours en nombre illimité surtout pour services de manœuvre, d'usines, de mines, et de travaux.</p>
12	0-4-2	0-2-1	B-1	 <p>FOUR COUPLED TRAILING AXLE ou MIXTE</p> <p>Type « MIXTE » de l'Est Français n° 441 à 485 de 1885.</p>	<p>Construite depuis 1830 comme locomotive mixte. Très connue en France de 1850 à 1900 sous forme de loco à tender séparé. Encore construite pour le Great Western en Angleterre comme loco-tender à voyageurs. Le type a complètement disparu ailleurs.</p>
13	0-4-4	0-2-2	B-2	 <p>FORNEY FOUR COUPLED</p> <p>Loco-tender n° 858 de 1876 de l'Etat Belge.</p>	<p>Type introduit aux U.S.A. en 1850 environ, puis en Angleterre plus tard. Toujours construit comme locomotive-tender surtout pour trains à voyageurs à faible parcours. Existe encore en grand nombre en Angleterre, mais a disparu ailleurs.</p>
14	0-4-6	0-2-3	B-3	 <p>FORNEY FOUR COUPLED</p> <p>Loco « W. C. Russel » n° 59 du Boston &amp; Providence (1886) aux U. S. A.</p>	<p>Type introduit aux U.S.A. en 1860 environ comme loco-tender de banlieue; construit jusqu'en 1900; ne fut jamais construit sous forme de loco à tender séparé.</p>
15	2-4-0	1-2-0	1-B	 <p>SIX WHEEL FOUR COUPLED</p> <p>Anciens type 1 de 1864, 7 de 1857, 13 de 1858 de l'Etat Belge.</p>	<p>Type introduit en Angleterre en 1830. Construit sous forme de loco à tender séparé et loco-tender comme machines d'express, à voyageurs et mixtes. Fut très répandu sur tous les réseaux européens. N'est plus construit depuis 1900 environ. Les « Outrance » du Nord Français étaient aussi de ce type.</p>

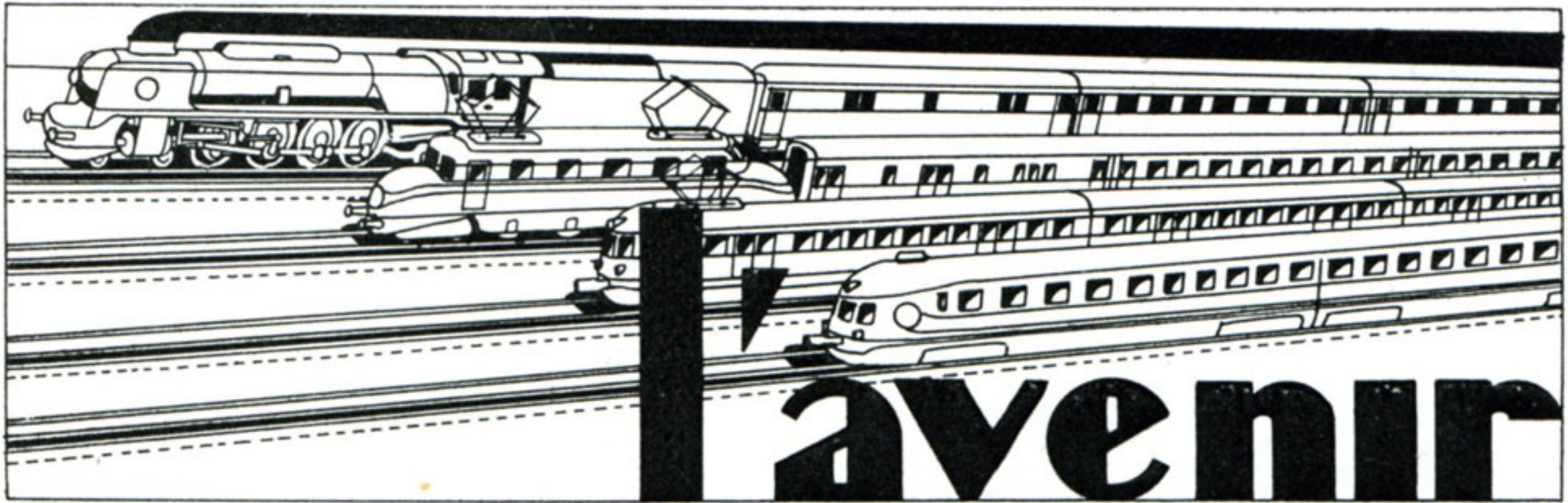
★  
M. Clovis Piérard, ex-sénateur provincial du Hainaut, ancien président de la section Hainaut-Namur de l'Association Générale de la Presse Belge, actuellement directeur des services de presse et de documentation de la S.N.C.B. et que notre Association a le grand plaisir de connaître, d'apprécier et d'estimer, vient par arrêté du Régent, daté du 19 décembre 1947, d'être promu commandeur de l'ordre de Léopold II avec palme et attribution de la Croix de Guerre 1940 avec palme et décoré de la Médaille de la Résistance pour : « Membre de l'Armée Secrète « Légion Belge », résistant de la première heure, commandant en second pour la province de Hainaut, diffusa la presse clandestine, recueillit de nombreux renseignements militaires, industriels et politiques. Créa des dépôts d'armes, notamment à Ghlin. Arrêté le 4 avril 1942, revendiqua la responsabilité d'actes commis par ses subordonnés. Déportés en Allemagne, subit avec courage, pendant trois ans, les rigueurs

## UNE PROMOTION MERITEE

des camps de concentration ».

Le capitaine-commandant de réserve Clovis Piérard avait été récemment décoré, pour services rendus à l'armée, de la croix d'officier de l'Ordre de Léopold, au titre militaire, distinction qui lui avait déjà été conférée au titre civil (Lettres). Ajoutons que M. Clovis Piérard, prisonnier politique, évadé d'Allemagne et volontaire de la guerre 1914-18, a été, il y a deux ans, cité à l'ordre de l'armée française et décoré de la Croix de Guerre 1940-45 avec palme pour les éminents services rendus au cours des opérations menées dans la clandestinité contre les troupes d'occupation.

Un tel palmarès se passe de commentaires et nous ne pouvons que nous incliner et joindre nos très modestes mais non moins sincères félicitations à ce haut fonctionnaire à qui notre Association doit énormément.



## UNE ENQUETE DE "RAIL & TRACTION"

**N**OUS sommes certainement des amis des chemins de fer, ainsi que notre nom l'indique et, à ce titre, nous aimons voyager par rail.

Bien souvent, nous nous sommes fait quelques menues réflexions, quant au confort offert aux usagers de trains par certaines compagnies de chemins de fer.

Certes, la critique est aisée et il est possible d'énumérer une solide collection de lieux communs, âneries, etc., en quelques minutes et ce, généralement par manque d'informations précises quant aux problèmes à résoudre, aux difficultés financières, etc.

Aussi, nous nous bornerons à un problème bien déterminé : celui de l'aménagement des voitures à voyageurs et nous aimerions servir, en quelque sorte, d'intermédiaire entre l'usager et l'ingénieur-construc-teur.

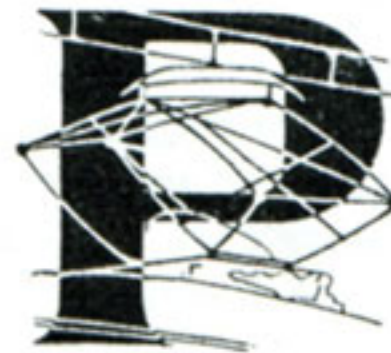
Pour ce faire, nous vous demandons de participer à notre référendum décrit plus loin et inspiré par celui que la Société Nationale des Chemins de fer Français a réalisé durant l'année 1946 et dont les résultats ont été très intéressants.

Vous trouverez donc une série de questions auxquelles nous vous demandons de répondre; chacune est désignée par une lettre qu'il suffit de compléter par le chiffre de la réponse choisie; vous trouverez d'ailleurs un modèle de tableau-réponse à la fin de cet article; adressez-nous d'urgence vos avis à l'adresse: « RAIL ET TRACTION » (référendum), 14, place de la Constitution, à Bruxelles-Midi.

Après le 15 mai 1948, nous en communiquerons le résultat aux Autorités compétentes à titre purement indicatif; nous pensons ainsi faire œuvre utile pour tous en évitant de stériles et acerbes critiques car notre désir le plus cher est de créer un climat de confiante collaboration et de réciproque estime entre les usagers des chemins de fer et les dirigeants de nos réseaux.

H.-F. GUILLAUME,  
Vice-Président et Secrétaire général  
de l'A.B.A.C.

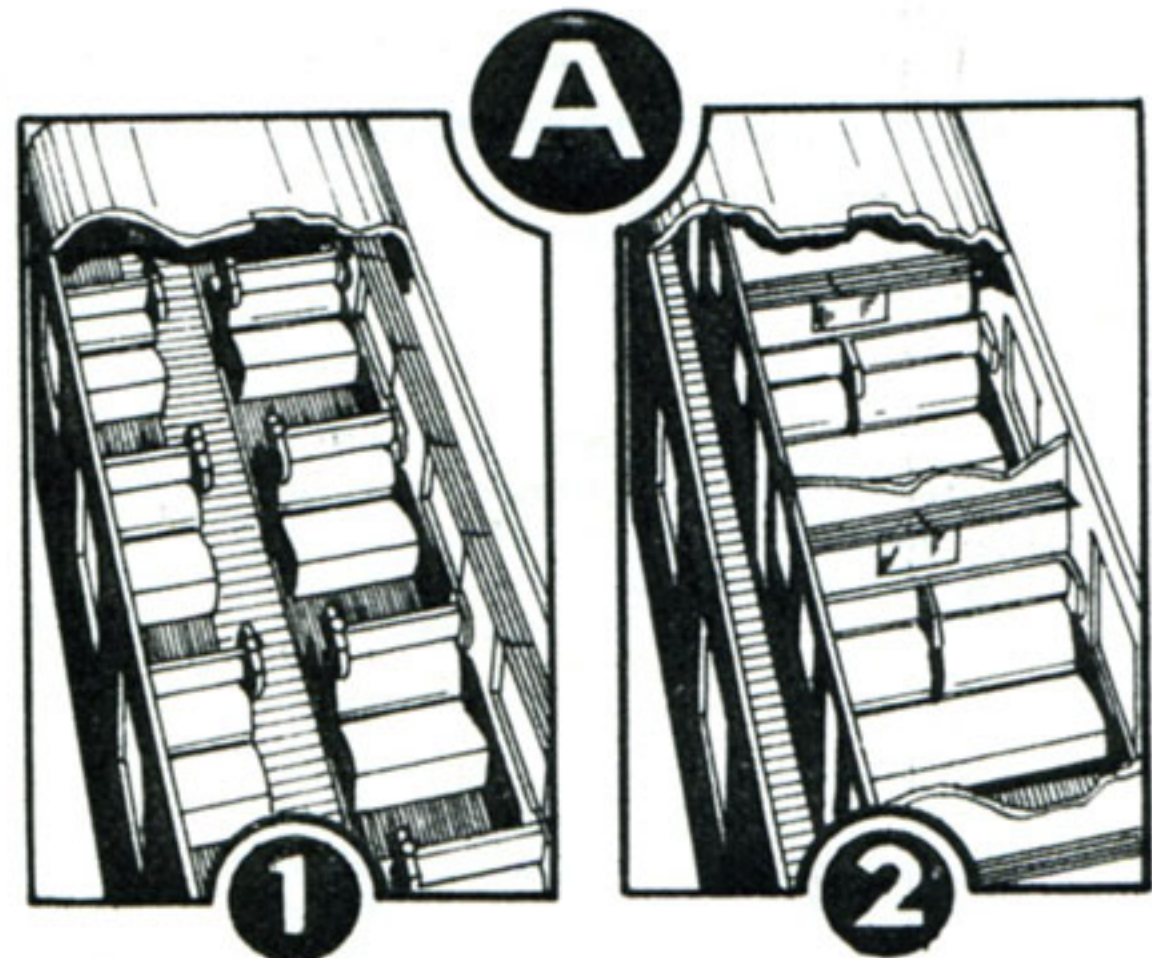
## QUE PREFEREZ-VOUS POUR VOS VOYAGES DE DEMAIN?



**P**OUR chacune des questions, nous vous demandons de choisir l'une des solutions proposées. A chaque question correspond une lettre et à chaque solution correspond un chiffre; ces lettres et ces chiffres se trouvent répétés sur le tableau final; il faut et il suffit d'entourer la solution de votre choix d'un trait de crayon bleu ou rouge.

### ★ PREFEREZ-VOUS DANS LES VOITURES POUR TRAINS EXPRESS

A. — UN COULOIR :



1. — Central, comme dans les voitures actuelles (sans compartiments intérieurs).

ou

2. — Latéral comme dans les voitures internationales (avec des compartiments fermés)



B. — REPERER LES CLASSES :

**B**

1. — Par la couleur extérieure des voitures :

ou

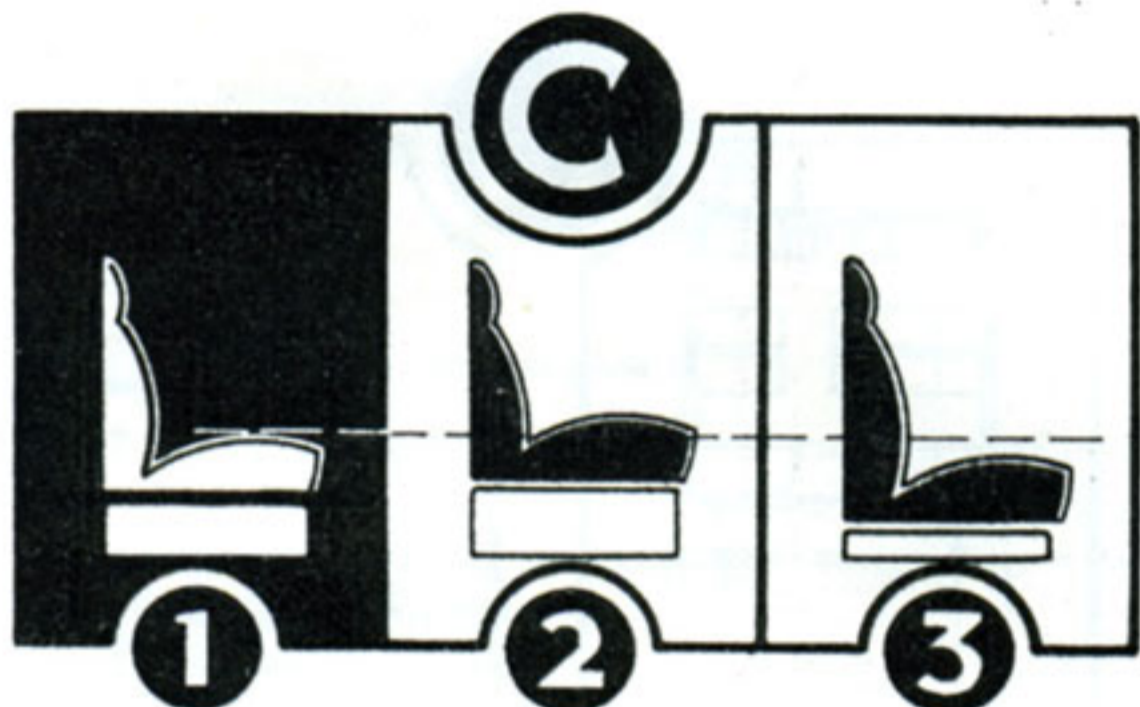
2. — Toutes les voitures étant de la même couleur, par :

UNE COULEUR DIFFÉRENTE POUR CHAQUE CLASSE,

UN CHIFFRE LUMINEUX AU-DESSUS DE CHAQUE PORTE.



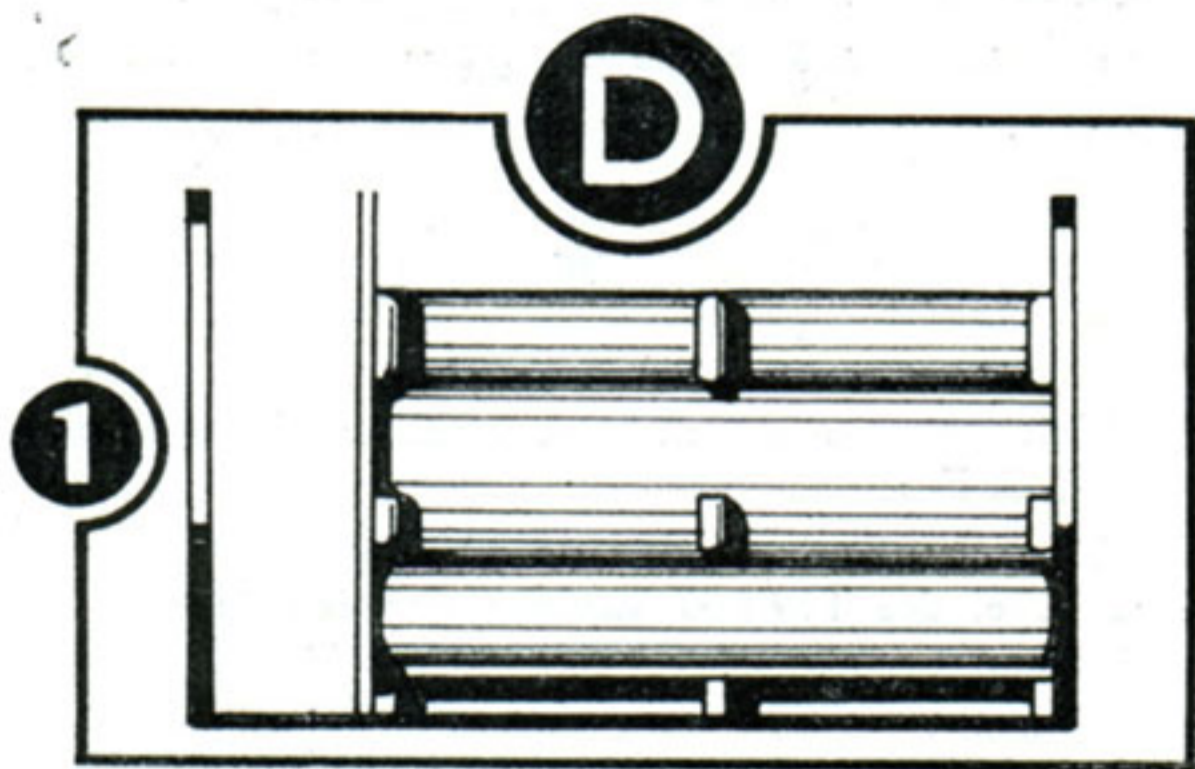
C. — DES SIEGES :



1. — De la hauteur actuelle. 2. — Plus hauts. 3. — Plus bas.

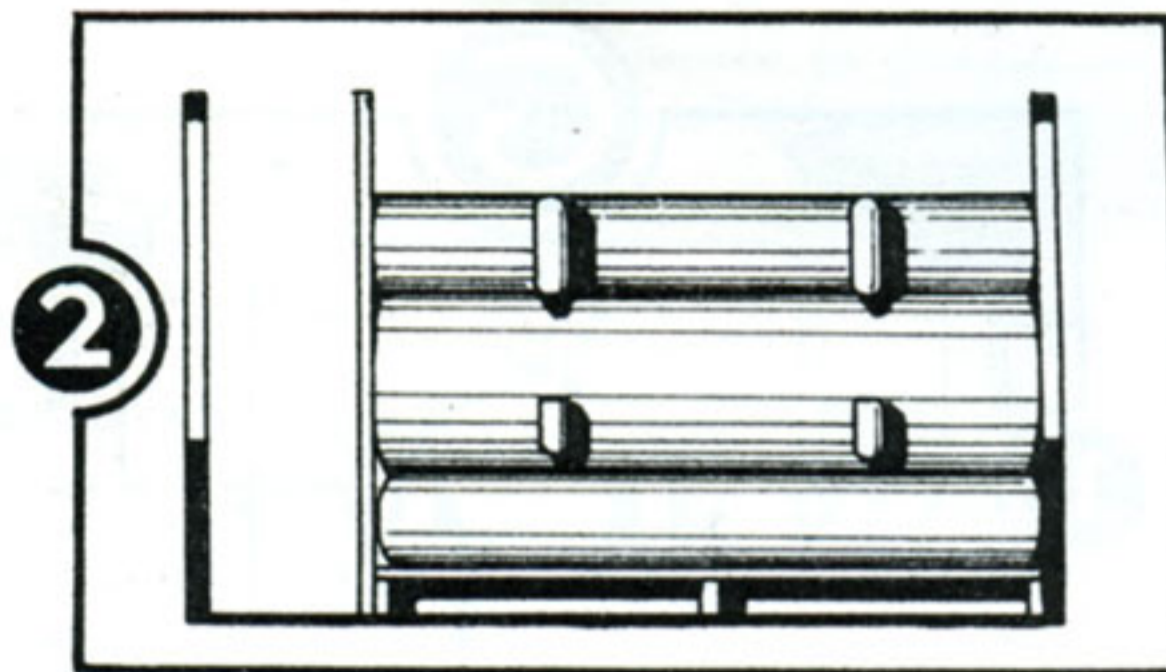


D. — DES ACCOUDOIRS (EN 2<sup>e</sup> ET 3<sup>e</sup> CLASSES) :



1. — Disposés comme actuellement, c'est-à-dire trois accoudoirs et trois appuis-tête.

ou bien :



2. — Disposés comme ceci, c'est-à-dire deux accoudoirs et deux appuis-tête.



E. — UNE DECORATION :

**E**

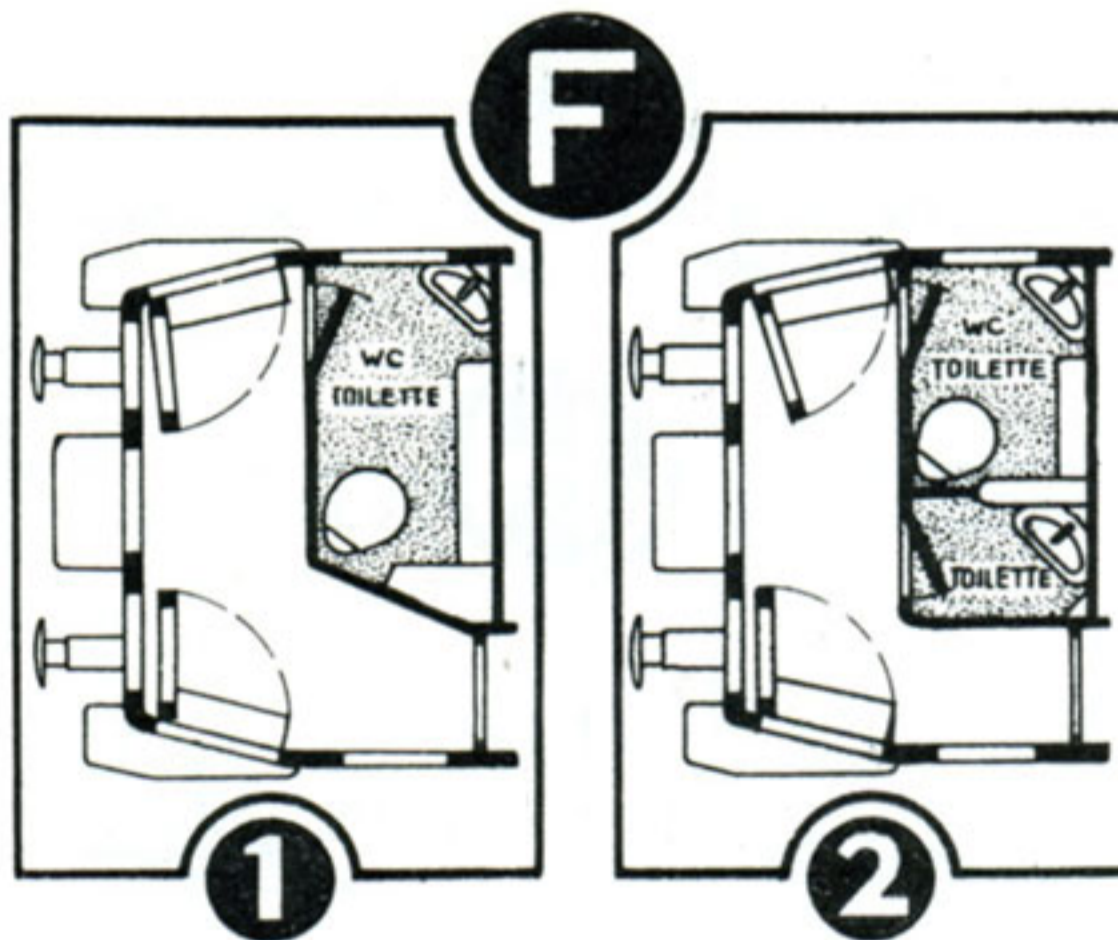
1. — Sobre, traitée dans des TONS NEUTRES ET REPOSANTS.

ou

2. — Plus voyante avec des couleurs VIVES ET DES DESSINS.



F. — A CHAQUE EXTREMITE DE LA VOITURE UNE TOILETTE :



1. — Spacieuse avec un lavabo et un W.-C. comme actuellement.

ou

2. — Deux toilettes, mais de dimensions plus réduites, l'une avec W.-C. et lavabo et l'autre avec lavabo sans W.-C.



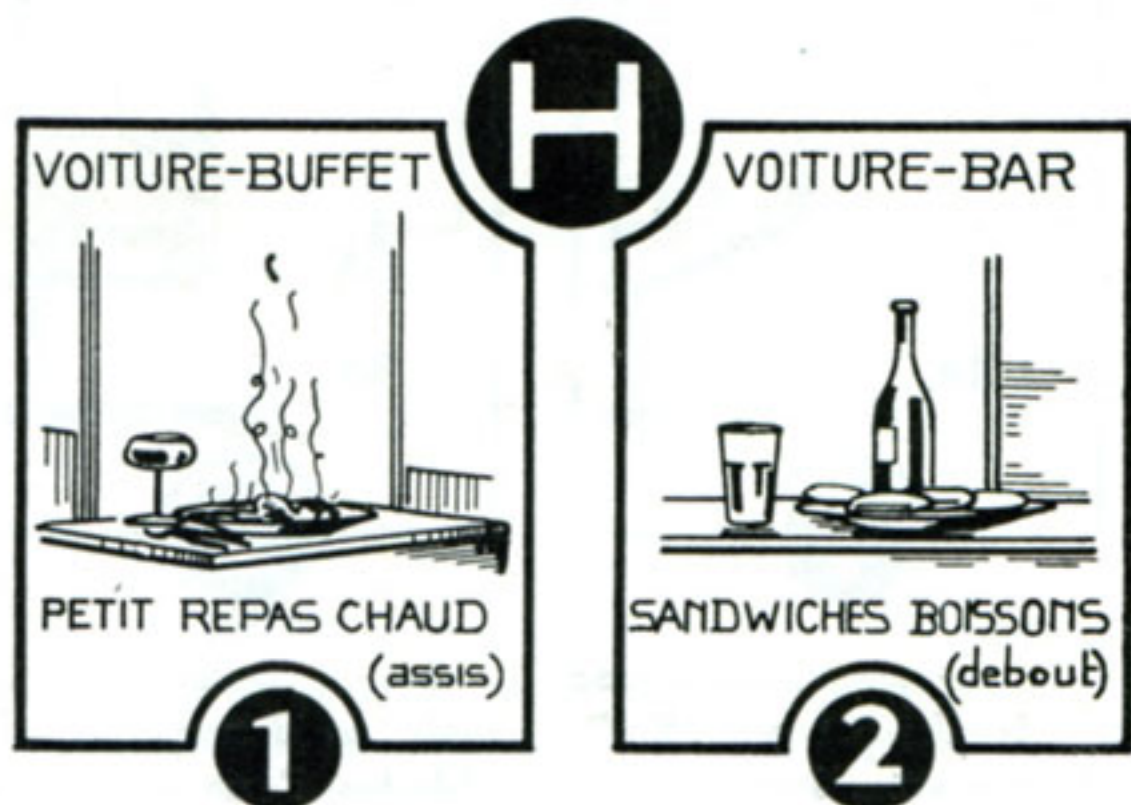
G. — MANŒVRER LES GLACES :



1. -- Par des poignées ou des boutons fixés à leur partie supérieure, ou bien
2. -- Au moyen d'une manivelle ou d'un levier.



H. — LORSQU'IL N'Y A PAS DE RESTAURANT, PRENDRE UN REPAS :



1. — Dans une voiture-buffet.

2. — Pour un prix plus modéré, dans une voiture-bar.

I. — DES COMPARTIMENTS « FUMEURS » :

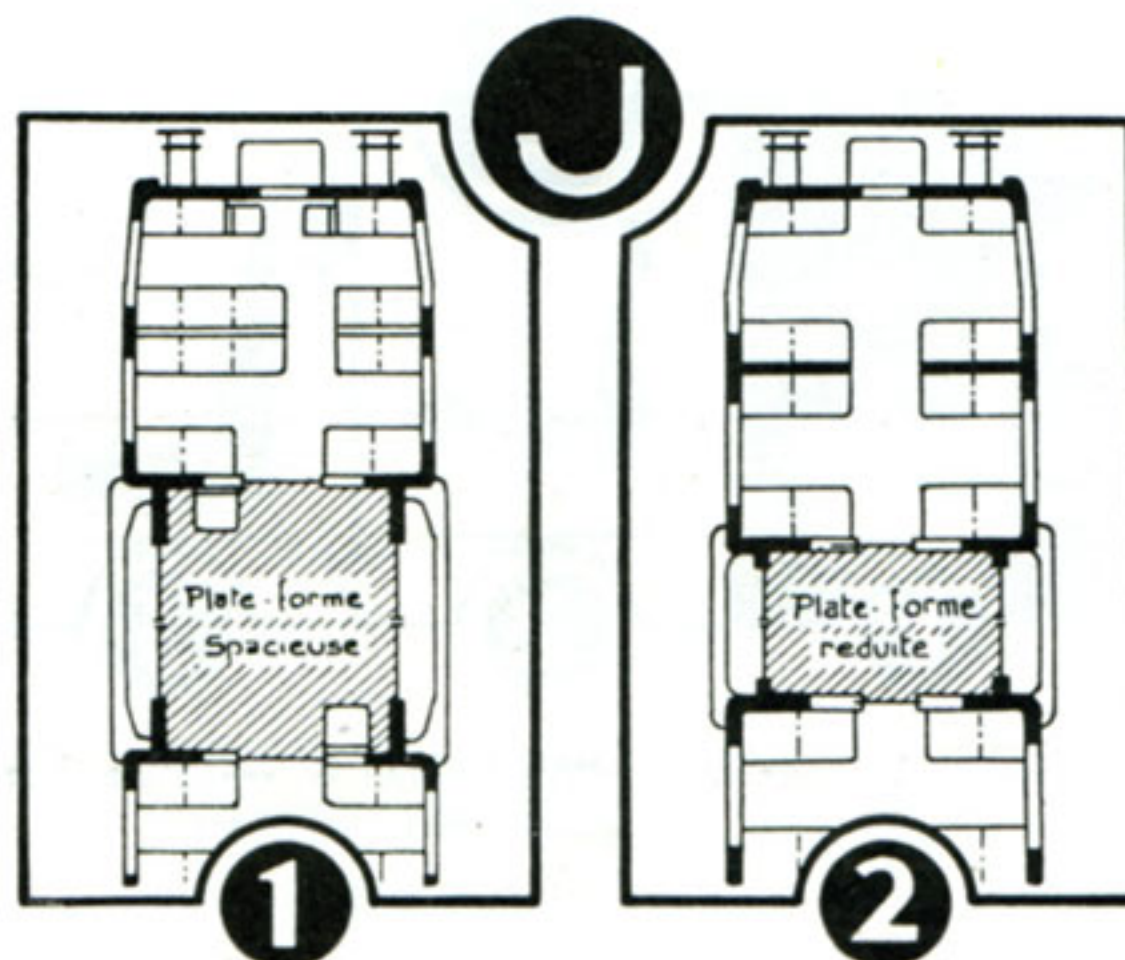
1. — Plus nombreux, DANS LESQUELS PERSONNE NE PEUT VOUS EMPECHER DE FUMER

ou

2. — Un plus grand nombre de compartiments «non fumeurs» DANS LESQUELS IL EST INTERDIT DE FUMER.



J. — DANS LES VOITURES DES LIGNES SECONDAIRES (EN 3<sup>e</sup> CLASSE), PREFEREZ-VOUS DES PLATES-FORMES :



1. — Spacieuses où vous pourriez déposer vos colis encombrants, ce qui faciliterait vos mouvements d'entrée et de sortie.

2. — De dimensions plus réduites, ce qui vous permettrait de disposer de places assises plus confortables (4 places au lieu de 5 par rangée de sièges).



Voici, à titre indicatif, les résultats obtenus par la S. N. C. F. :

Le dépouillement des 68.900 réponses est fait. 62 p. c. des 110.000 usagers questionnés ont donc répondu.

Quatre-vingt-huit pour cent demandent un couloir latéral dans les futures voitures; 76 p. c. deux toilettes; 51 p. c. le maintien de la hauteur des sièges actuels; 48 p. c. voudraient des chiffres lumineux

pour indiquer les classes, mais 46 p. c. préféreraient que celles-ci fussent indiquées par la couleur des véhicules.

Cinquante-quatre pour cent réclament une voiture-buffet, pour les trains dépourvus de wagons-restaurant, et 40 p. c. un bar. 64 p. c. sont pour une augmentation des compartiments-fumeurs (quoique, à vrai dire, on fume un peu partout, souvent exagérément).

Enfin, 54 p. c., pour les lignes secondaires, voudraient des places plus spacieuses.

REPONDEZ DANS LE TABLEAU CI-DESSOUS :

A		B		C			D		E	
1	2	1	2	1	2	3	1	2	1	2
F		G		H			I		J	
1	2	1	2	1	2	1	2	1	2	

RAIL ET TRACTION.

## AUX TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMÉRATION BRUXELLOISE

Voici une photographie qui est en même temps une

toutes mises en service en 1935 à l'occasion de l'Exposition de Bruxelles; elles ont comme caractéristiques essentielles : une longueur totale entre butoirs de 14 m.; une largeur hors-tout de 2 m. 20; une distance d'axe en axe des bogies de 6 m. 70; un empattement des bogies de 1 m. 50; quatre moteurs de 60 CV.



synthèse du matériel moteur des T. U. A. B.

On reconnaîtra, tout au moins en ce qui concerne nos lecteurs de Bruxelles, les autobus Brossel en usage actuellement sur les lignes F et O, le trolleybus du type 6000 de la ligne 54 Forest-Machelen, dans le fond une motrice dite « standard » à 2 essieux et, à l'extrême droite, la populaire et spacieuse 5000 dont une heureuse transformation a rénové les lignes et le confort.

Ces intéressantes voitures sont au nombre de 25,

chacun, et une tare de 14.9 tonnes.

Par la transformation, la capacité a été portée de 76 à 108 voyageurs, tandis que le personnel est assis; Un sens unique de circulation des voyageurs a été instauré (entrée à l'arrière, sortie par l'avant). Des portières à fermeture automatique ont été installées, augmentant ainsi la sécurité par suppression des acrobaties. Des études très étendues de rénovation du parc sont en cours et une nouvelle motrice à bogies est en projet, mais ceci est du domaine de l'avenir et nous y reviendrons en temps utile.

G. D.

## **TRAIN - EXPOSITION « MODELISME-RAIL »**

Cette expérience s'avère des plus fécondes et la réussite est complète malgré d'inévitables tiraillements et des défections in extremis; nous ne dirons jamais assez combien nous sommes reconnaissants à ceux qui n'ont pas flanché et qui ont eu foi dans l'œuvre entreprise; les De Cuyper, Dassargues, Michiels Omer, Nève, Frémineur, et nous en oublions certainement, ont su faire face aux imprévus.

Bien entendu, nous ne jetons la pierre à personne, car nous savons combien la vie est difficile et que l'existence en cette dure époque pose d'exigences. Grâce au train-exposition, nous avons recruté de

connaître les documents qu'ils possèdent (livres, catalogues de constructeurs, horaires, plans, études, etc.); les vieux guides sont particulièrement intéressants, car ils permettent d'établir l'historique des lignes.

Rappelez-vous qu'une documentation est toujours insuffisante, si complète soit-elle et qu'il est hautement intéressant de savoir que M. X... possède tel horaire de 1896 et que M. Y... a une collection complète de photographies du matériel roulant de la S.N.C.V. de 1910; ce n'est que par confrontation de nos trésors que nous augmenterons la somme de nos connaissances. Prière de transmettre tous renseignements utiles à M. G. Desbarax.

# La Vie de l'ABAC.

très nombreux nouveaux membres et notre association sortira grandie et plus forte de cette expérience.

Nous espérons pouvoir donner un bilan provisoire de cette activité au cours de l'assemblée générale annuelle statutaire.

Un mot encore cependant à l'intention de la Société Nationale des Chemins de fer Belges pour lui dire, dès à présent, toute notre reconnaissance pour toute l'aide qu'elle nous a apporté en mettant cette rame à notre disposition; c'est grâce à elle et à ses fonctionnaires compréhensifs que le train-exposition est ce qu'il est, c'est-à-dire un ambassadeur de notre association et un excellent outil de propagande en faveur du Rail.

## **SECTION « TRAMWAYS »**

Pour rappel, chaque premier mardi du mois réunion officielle de la section; s'adresser à M. Georges Desbarax, chef de section. Un grand merci aux membres qui nous ont apporté des billets mais, pour compléter la collection, il reste un très grand pas à faire.

Apportez-nous encore des billets et surtout ne perdez pas de vue que le nombre de séries est très élevé; il faut donc que chacun fasse un effort afin que nous puissions obtenir bientôt des séries complètes.

Dans le domaine très spécial du tramway et des chemins de fer d'intérêt local, nous invitons tous les membres amateurs de cette section à nous faire

## **CONCOURS PHOTOGRAPHIQUE**

Le succès dépasse nos espérances et de nombreuses et sensationnelles photos nous sont déjà parvenues, mais, car il y a un mais... les membres de l'A.B.A.C. vont vraisemblablement ramasser une jolie veste car leur participation est plutôt maigre; il est donc plus que temps que vous braquiez vos objectifs compréhensifs et indiscrets et nous vous renvoyons au règlement du concours pour les modalités.

Comme la bonne saison est à nos portes, nous avons décidé de prolonger de deux mois le délai d'inscription; vous avez donc jusqu'au 31 mai prochain inclus pour vous inscrire et nous adresser vos œuvres; ceci est irrévocable afin que les gagnants puissent profiter de leurs prix durant les vacances, car nous rappelons qu'il y a de beaux et nombreux billets de chemins de fer à gagner.

## **REUNIONS INTIMES**

Pour rappel, chaque mardi de 20 à 22 h., au local, 14, place de la Constitution, à Bruxelles-Midi; il est curieux de constater combien les nouveaux membres ont de l'hésitation à venir de suite après l'inscription; est-ce la crainte, est-ce cette gêne que nous ressentons tous lorsque, pour la première fois, nous sommes en contact avec une assemblée? Nous ne le savons, mais, par contre, ce que nous savons bien, c'est que les « nouveaux » peuvent venir: ils seront aiguillés sur la bonne voie et mis

de suite à l'aise, car l'A.B.A.C. n'est pas une académie pontifiante, mais un groupe de braves gens qui passent leurs loisirs à s'intéresser aux questions ferroviaires; alors, d'accord, n'est-ce pas ? Rendez-vous mardi prochain !

**SERVICE LIBRAIRIE** L'A.B.A.C. vous offre différents ouvrages et revues d'un grand intérêt et ce à des prix intéressants; commandez de préférence par virement ou versement au C. C. P. 2812.72 sans oublier d'indiquer clairement le motif du transfert.

En vente actuellement :

**1° Livres et opuscules :**

Album des locomotives des chemins de fer français sur papier couché et sous couverture deux couleurs, avec reliure spirale métallique; 72 pages avec photo et diagramme pour chaque locomotive :  
... .. 75 francs.  
Les locomotives à vapeur de la S.N.C.F. région du Sud-Est et de la Méditerranée — petite brochure de poche avec nombreuses photos et 24 pages ... .. 10 francs.

**2° Cartes postales artistiques :**

N° 1. Type 12 de 1892 avec rame internationale.  
N° 2. Type 18 de 1902 et express Bruxelles-Anvers.  
N° 3. Type 10 de 1910 après transformation avec rame métallique type « bloc ».  
N° 4. Type 12 de 1938 avec « ruban bleu » Bruxelles-Ostende.  
N° 5. Type 9 de 1925 avec Pullman Paris-Ostende.  
N° 6. Type 29 de 1945 et train lourd en Ardennes, chaque carte en dessin au trait, en noir et blanc, d'après dessin de G. Saelens; la douzaine assortie ... .. 20 francs.

**3° Cartes postales illustrées :**

Nos locomotives belges en photos « bistre » sur carton chamois décheté types : « Le Belge », 1, 5, 8, 10, 12, anc. 25, 25, 29, 35, 36 et 57.  
La douzaine assortie ... .. 15 francs.

**4° Revues :**

« Chemins de fer » (dernier numéro arrivé : 149).  
N° 147 spécial de Noël et consacré au chemin de fer vu par le cinéma, sous magnifique couverture en couleurs. Epuisé.  
N° 149, 148 et 146 ... .. fr. 20.—  
N° 145 et précédents (sauf numéros spéciaux) ... .. fr. 25.—  
« La Route du Rail » (dernier numéro arrivé : 25).  
N° 25 ... .. fr. 12.—  
N° 24, 23, 22, 21 ou 20 ... .. fr. 10.—  
N° 19 et précédents ... .. fr. 15.—  
« Rail et Traction » (dernier paru n° 2).

N° 1 ... .. fr. 5.—  
N° 2 ... .. fr. 15.—

Nos membres peuvent également se procurer ce qui les intéresse au cours de nos réunions intimes du mardi.

S'adresser à M. G. Desbarax, chef de service.

**INSIGNE A.B.A.C.** Voici les beaux jours, avez-vous votre insigne ?

Vous pouvez l'obtenir soit auprès du bibliothécaire chaque mardi, soit par virement ou versement au C. C. P. 2812.72 de l'A.B.A.C.; n'oubliez pas d'indiquer insigne sur patin, ou sur broche, suivant le cas.

**ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE ANNUELLE** Comme nous l'avons annoncé dans le n° 1 de

« Rail et Traction » et conformément aux statuts de l'A.B.A.C., la prochaine assemblée générale ordinaire annuelle aura lieu le samedi 8 mai 1948, à 15 h. 30, au local; outre le bilan de l'exercice écoulé, vous aurez l'occasion de recevoir des propositions relatives à une possible réorganisation de l'A.B.A.C. sans toutefois toucher aux statuts; ne manquez donc pas de venir, car votre présence sera très appréciée.

**SECTION « MODELES »** Un projet complet de réorganisation est en cours d'étude, ceci afin de vous donner encore plus de facilités et de possibilités pour la réalisation de vos modèles et sans tenir compte de l'échelle adoptée; il est d'autre part souhaitable que les fidèles de cette section soient plus en contact avec les autres membres; pour ce faire, et comme notre salle de réunion est maintenant assez grande pour contenir tout le monde, il a été décidé de réunir les modélistes tous les mardis : ils y trouveront accueil compréhensif, atmosphère sympathique et... anciens bien tuyautés; les cours seront refondus et rendus plus divers : pour cette sorte d'activité un local spécial sera réservé.

**SECTIONS PROVINCIALES** Sont en formation les sections « Tournais », « Mons et Borinage », « Charleroi », « Namur-Luxembourg », « Liège » et « Anvers-Limbourg »; nous nous proposons d'organiser pour les membres de ces villes et régions, des réunions intimes, des visites spéciales, des excursions, des voyages et, un peu plus tard, des séances de cinéma : ceci dans un large esprit de décentralisation. Les membres de la capitale seront vraisemblablement réunis, eux aussi, en une section « Bruxelles-Brabant ».

De cette manière, l'A.B.A.C. n'aura plus d'enfants perdus et défavorisés.

## DIX SURS MOYENS DE TUER UNE ASSOCIATION

- 1° Ne venez pas aux réunions;
- 2° Si vous y venez, arrivez trop tard;
- 3° Critiquez le travail des dirigeants et des membres;
- 4° N'acceptez jamais de poste au comité, car il est plus facile de critiquer que de réaliser;
- 5° Fâchez-vous si vous n'êtes pas membre du comité, mais si vous en faites partie, ne venez pas aux réunions et ne faites aucune suggestion;
- 6° Si le président de séance vous demande votre avis sur un sujet, répondez que vous n'avez rien à dire; bien entendu, après la réunion, dites à tout le monde que vous n'y avez rien appris ou dites comment les choses auraient dû se faire;
- 7° Ne faites que ce qui est absolument nécessaire, mais quand les membres retroussent leurs manches et donnent de bon cœur leur temps et leur travail, sans arrière-pensée, plaignez-vous que l'association soit dirigée par une clique;
- 8° Retardez le paiement de votre cotisation aussi longtemps que possible, sachant que de toute façon vous continuerez à être membre pendant un an ou deux;
- 9° Ne vous inquiétez pas d'amener de nouveaux membres;
- 10° Enfin, plaignez-vous qu'il n'y a jamais la moindre activité susceptible de vous plaire, mais gardez-vous d'offrir votre concours dans ce sens.

## COMMANDEMENTS DU MEMBRE DE L'A.B.A.C. EN VISITE

- 1° Autour du guide tu resteras et de tes délégués même;
- 2° Questions délicates éviteras et abondance également;
- 3° Des véhicules te méfieras et des locos absolument;
- 4° Photographies tu ne prendras, qu'avec assentiment;
- 5° « Souvenir » n'emporteras en aucun cas tout simplement;
- 6° Des cheminots tu ne prendras, des heures précieuses indûment;
- 7° Ami des chemins de fer tu seras et bon citoyen certainement.

**VISITE** Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (ateliers de la rue Eloy) le samedi 15 mai 1948, à 14 h. 30. Rendez-vous à l'entrée à 14 h. 15. Cette intéressante et déjà classique visite est organisée pour nos nombreux nouveaux membres,

ce qui ne veut pas dire que les anciens en sont exclus car il y a toujours moult choses nouvelles. Cette visite sera suivie d'un déplacement à Assche par train spécial afin d'y visiter le dépôt.

## EXCURSION

Société Nationale des Chemins de Vicinaux (par train spécial en tractions électrique et vapeur).

Dimanche 23 mai 1948.

**Programme :** Bruxelles (départ au dépôt de la rue Eloy, à 9 h. 20).

Uccle - Espinette Centrale - Waterloo - Mont-Saint-Jean (visite du dépôt et de la sous-station) - Lasnes - Rixensart - Wavre (changement de traction) - Grez-Doiceau - Dongelberg (arrivée vers 12 h. 30, déjeuner libre), promenade dans les environs (propriétés boisées, carrières, etc.).

Se munir de vivres pour le lunch.

Dongelberg (départ à 15 h. 00).

Wavre - Renipont (arrêt d'une heure pour le goûter) - Waterloo et Bruxelles (arrivée vers 18 h. 45).

**Prix par personne : 45 francs.**

**Inscription :** d'urgence auprès de M. J. Van Keer, Commissaire aux voyages et excursions, 22, place Van Meenen (tél. 37.87.47) tous les jours de 20 à 21 heures, ou au cours des réunions intimes du mardi.

Ne sont retenues effectivement et garanties que les places payées. Bien entendu, vous pouvez inviter vos parents, amis et connaissances.

**BIENVENUE** Ceci s'adresse à nos nombreux membres et les anciens seront très certainement d'accord avec nous en ce qui concerne le sous-titre de ce petit entrefilet; bienvenue donc à tous les nouveaux « abatraciens » qui sont conviés à assister le plus souvent possible à nos réunions intimes du mardi.

Ils auront l'occasion de s'intégrer ainsi dans notre groupement où une seule chose compte : le Rail sous toutes ses formes et sa défense, car n'est-il pas notre bien à tous ? Chez nous, pas de discussions stériles sur des sujets affligeants, mais un lien puissant, une idée-force, qui nous rend tous égaux dans l'intérêt que nous portons au chemin de fer.

Le médecin en renom coudoie l'employé, l'artisan fraternise avec l'ingénieur, le flamand discute avec le wallon et le vaporiste se chamaille avec l'électricien : bref, l'A.B.A.C. met en application une devise qui nous est chère à tous : l'Union fait la Force.

**COTISATION 1948** Allons les retardataires ! soyez compréhensifs ! épargnez notre pauvre trésorier en n'attendant pas la présentation d'une carte-récépissé; les cotisations sont inchangées et le C. C. P. 2812.72 attend votre versement; d'avance à tous, merci.

## FRANCE ★

Le gouvernement français prévoit l'installation d'une supercentrale thermique de 600.000 CV. Dans le nord du pays. En connexion avec ce projet, on envisage l'électrification complète de l'ancien réseau du Nord, y compris des lignes secondaires, en courant alternatif 25.000 volts mono., à 50 périodes.

## ITALIE ★

La ligne électrique Milan-Domodossola est remise en service. La durée du trajet est de 5 h. 30 contre 4 h. 40 en 1942, pour une distance de 315 km.

## PAYS-BAS ★

Les N.S. ont passé commande en Suède de 15 locomotives à voyageurs du type 2.3.0 et 35 locomotives à marchandises du type 0.4.0. Ces locomotives ont 3 cylindres égaux, et leur mécanisme est monté intégralement sur roulements S.K.F. Elles sont toutes en service sur le réseau en pleine renaissance.

Les N.S. ont acheté une centaine de locomotives « Austerity » du type 1-5-0 en service également.

La remise en service des autorails Diesel-électriques s'est réalisée en prélevant parmi les 15 quintuples et les 40 triples, les voitures et organes non sinistrés par la guerre.

## DANEMARK ★

Les chemins de fer de l'Etat Danois ont transformé 33 locomotives « Atlantic » de la série P en locomotives « Pacific ».

## IRAK ★

Un projet est actuellement à l'étude pour doter la ville de Bagdad d'un réseau de tramways électriques. La seule ligne actuellement en service est à traction chevaline !!

## CANADA ★

La « Canadian National Railway » a mis récem-

ment en service des wagons à marchandises en aluminium. Ces véhicules permettent de prendre une charge de 4.500 livres en plus que les autres unités équivalentes.

## AUTRICHE ★

Le trafic de marchandises entre la Belgique et l'Autriche est rétabli en petite vitesse et wagon complet suivant les conditions du C.I.M. Le transit est possible par l'Allemagne via Hergenrath, ou par la France et l'Italie via Buchs.

## U. R. S. S. ★

La construction de « Youjsib », transsibérien du Sud, qui reliera l'Extrême-Orient et la Sibérie à l'Oural et à la Russie d'Europe, exigera le déplacement d'environ 100.000 m<sup>3</sup> de terre et 12.000 m<sup>3</sup> de rochers. Cette ligne enjambrera 600 rivières et percera les Monts Alataou dans un tunnel de 2.325 m. de long.

Une commande de 13 locomotives à vapeur du type 1.5.0 a été passée à « Alco ». Ecartement : 5 pieds.

## AUSTRALIE ★

Nous apprenons la publication, à Victoria, du premier numéro de la revue « Tram Tracks », organe officiel de « Association of Victorian Tramway Enthusiasts » en lecture à la bibliothèque de l'A.B.A.C.

## MEXIQUE ★

Le réseau « Ferrocarriles Unidos de Yucatan », provenant de la fusion de quatre compagnies, s'étend sur 452 miles en écartement de 0,914 m. et 63 miles en écartement de 1,435 m.

## FINLANDE ★

Les chemins de fer de l'Etat Finlandais ont commandé à « Alco » la construction de 10 locomotives du type 1.5.0.

## A E F. ★

La « Montréal Locomotives Works », qui a construit le type 29 S.N.C.B., construit actuellement 14 locomotives Mikado pour les chemins de fer du Niger.

## ETATS-UNIS



Le « Southern Railway » a passé commande, pour 15.000.000 de dollars, de 147 voitures aérodynamiques légères pour rééquiper quatre de ses trains : le « Crescent » de New-York à New-Orléans; le « Royal Palm » entre la Floride et Detroit, Cleveland et Buffalo via Cincinnati; le « Southerner » entre New-York et New-Orléans, et le « Tennessean » entre Washington et Memphis.

Le centenaire du « Pennsylvania Railroad » a été célébré le 13 avril 1946. La première ligne reliait Philadelphia à Pittsburgh; le réseau actuel comporte 16.275 km, dont 1.078 km électrifiés. Le parc de matériel se compose de 4.900 locomotives dont 321 Diesel, 7.000 voitures et 240.800 wagons.

L'effectif locomotives à voyageurs des diverses compagnies de chemin de fer réparti en 92,1 p. c. de locomotives à vapeur, 4,2 p. c. de locomotives électriques, et 3,7 p. c. de locomotives Diesel.

A San-Francisco, au terminus d'une ligne de tramway, le virage de la voiture motrice s'effectue sur une plaque tournante, installée à même la rue ! La manœuvre s'exécute par la poussée d'un seul homme, la voiture étant chargée de voyageurs.

L'« Union Pacific Railroad » a récemment passé commande de 65 voitures métalliques à superstructure en aluminium, réparties en 8 voitures-bar, 9 voitures Pullman, 6 voitures-lits, 3 voitures-café, 13 voitures-restaurant, 11 voitures à bagages, 6 voitures-poste, 9 voitures mixtes lits-bagages.

Le « North Western Pacific » dépense annuellement environ 2.000.000 de dollars pour l'entretien de ses voies.

Après cinq mois d'essais, la « Union Pacific » a admis au trafic voyageurs la ligne Fairbanks-Morse. La remorque des trains se fait par des locomotives Diesel à la vitesse de 75 miles/heure.

La société « Alco » expérimente une locomotive à turbine à gaz, utilisant du charbon pulvérisé.

Le « Milwaukee Road » possède quatre nouvelles locomotives Diesel-électriques de 4.000 CV en service sur la ligne du Hiawatha.

Le pittoresque réseau à voie étroite du « East Tennessee and Western North Carolina » abandonne pour la deuxième et peut-être dernière fois le trafic voyageurs. Pendant la guerre, un service de six trains-navettes avait été instauré pour le transport de la main-d'œuvre ouvrière à Elizabethtown.

Le « Great Western » a installé sur les principaux trains de voyageurs un système de feux clignotants comprenant :

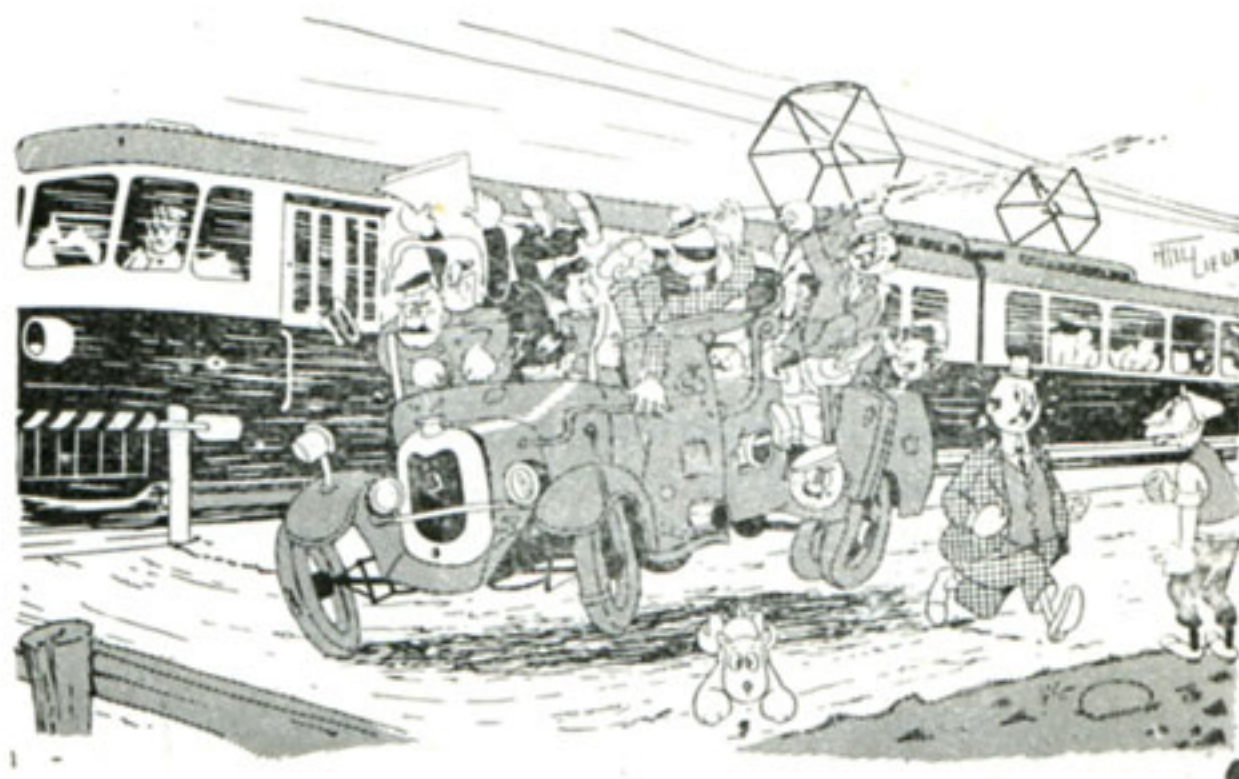
A L'AVANT : un feu blanc lorsque le train est en marche, et un feu rouge pour la protection en cas d'arrêt;

A L'ARRIERE : un feu rouge pour la protection en cas d'arrêt.

Le « Chesapeake and Ohio » a passé commande de 40 locomotives à vapeur pour trains de marchandises du type Berkshire 1.4.2.; «Alco» en construira 30 et «Lima» 10.

Le « New-York Central » a fait acquisition de locomotives 2.4.2 munies de la distribution à soupapes, système Franklin.

## NOTRE AMI M. TILLIEUX DESSINE



COMMENT PREFEREZ-VOUS VOYAGER ?  
CECI EST A EXAMINER A LA LOUPE !!



Instruments Scientifiques et  
Industriels

# Maison ASCHER

11, rue César de Paepe, 11  
Tél. : 37.58.92 - BRUXELLES

•  
**SES** DEPARTEMENT ELECTRONIQUE  
DEPARTEMENT MECANIQUE

AGENTS GENERAUX DE :  
CINEMA TELEVISION LTD. LONDON  
PHYSIQUE & MECANIQUE, S. A.,  
LAUSANNE  
JAMES JAQUET, S. A. .... BALE  
E. F. A., S.A. .... ZURICH  
E. O. BAR ..... BERNE  
COCEL S.P.R.L. .... BRUXELLES  
ELECTRONIC, S. A. .... LAUSANNE  
ETC... ETC...

•  
MESURE - PRECISION - CONTROLE



## MOTEURS DIESEL

EQUIPEMENT COMPLET POUR

## AUTO - RAILS

LOCOMOTIVES DIESEL

# SEM

Siège Social et Usines : 42, Dock  
GAND

BRUXELLES

54, chaussée de Charleroi, 54

# Graisseurs Mécaniques pour Locomotives

Manomètres

Pyromètres

Compteurs d'Eau pour Stations de Pompage



## Compagnie des Compteurs & Manomètres

L I E G E

POUR VOS CANALISATIONS  
D'AIR COMPRIMÉ

Une seule prise d'air vous  
donnera toujours satisfaction

## Prise d'air "UNIC,,

Brevetée - Type : S.N.C.F.B.

à fermeture automatique par billes en caoutchouc  
intérieur acier, pas de vis de fixation 1/2" 3/4"  
et de 1" — Busettes de 13 mm., 15 mm. et de  
18 mm.  $\phi$

FABRICATION BELGE

LIVRAISON RAPIDE

Une adresse à retenir pour vos prochains besoins

### PAUL LAHAYE

Matériel de Chemins de fer

139, rue Verte • BRUXELLES 3  
Tél. : 17.10.70

*Enfin revenu ...*

## Alcool de Menthe de Ricqles

DEPOT : 70, rue de Danemark, 70  
BRUXELLES - Tél. : 37.11.62

## LA SÉCURITÉ



PAR L'EXTINCTEUR

# SICLI

*...votre pompier!*

\*  
38, AVENUE RICHARD NEYBERGH, BRUXELLES  
Tél. 26. 82. 22

Le Train-Exposition « Modélisme-Rail » est protégé par  
des extincteurs « Sicli » contre tout début d'incendie.

LA BLANCHISSERIE QUI S'IMPOSE...

## "BLANCA,,

125 - 127, chaussée de Ruysbroeck, 125 - 127  
Tél. : 44.25.28 — FOREST-BRUXELLES — Tél. : 44.25.28

\*  
NOS SPECIALITES : LE COL ET LA CHEMISE  
PRIX SPECIAUX POUR HOTELS ET RESTAURANTS  
— LAVAGE A LA PIECE (LUXE) ET AU KILO —

\*  
PRISE ET REMISE A DOMICILE  
DEMANDEZ-NOUS UN BON D'ESSAI GRATUIT

## Déchets de Coton

bouillage p. boîtes à huile **Perfect Packing**

USINES J. PIQUET S.A., Bd de Plaisance 209-211 - GAND

Tél. : 51402 - Adresse tél. : « PIQUET GAND »

Codes : A.B.C. 5 et 6 Ed.  
BENTLEYS



*Le patron l'a trouvé...*

•  
Expositions :  
Rio de Janeiro - Liège 1930  
GRANDS PRIX

•  
EXPORTATION  
Fournisseur des Chemins de fer

27 années d'expérience

## LA METHODE PHYSIQUE

# Le Williams

## SUR LES LOCOMOTIVES

Assure très simplement et à un prix extrêmement réduit la propreté et la conservation des chaudières, quelle que soit la nature des eaux d'alimentation.

CASIMIR BEZ ET SES FILS  
19, AVENUE PARMENTIER, 19  
PARIS  
TEL. : ROQUETTE 85.85

LE WILLIAMS, S.P.R.L.  
24, RUE DE L'ÉVÊQUE, 24  
BRUXELLES  
TEL. : 18.19.32

## La Lavette Nationale

RUE BELVAUX, 184 — GRIVEGNEE



SYSTEME ECONOMIQUE D'ESSUYAGE  
DES MACHINES

ESSAI DE DEUX MOIS SANS ENGAGEMENT

PEINTURES ET AQUARELLES AINSI QUE  
DESSINS  
AU TRAIT, EN NOIR OU EN COULEURS  
DE

TOUTES LOCOMOTIVES A VAPEUR  
★ BELGES OU ETRANGERES ★  
TRAVAIL SOIGNE

## GODFRIED SAELENS

Membre A.B.A.C.

102, Rijsselstraat à TORHOUT (Fl. Occ.)

# POUR VOS VOYAGES EN FRANCE

## PRENEZ LE TRAIN



*Trains de jour et de nuit  
rapides et confortables.*



*Les autocars de tourisme de la S.N.C.F sillonnent  
les routes les plus pittoresques de France.*

**SOCIÉTÉ  
NATIONALE  
DES CHEMINS  
DE FER  
FRANÇAIS**

### adressez-vous

aux agences de voyages  
et à la

#### REPRÉSENTATION GÉNÉRALE

DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES  
CHEMINS DE FER FRANÇAIS  
et

DES SERVICES OFFICIELS  
DU TOURISME FRANÇAIS

25 et 27 B<sup>d</sup> ADOLPHE MAX BRUXELLES

TÉLÉPHONE { VOYAGEURS 17 40 90  
TOURISME 18 15 29



*Pour tous renseignements sur  
les services marchandises  
téléphoner à 17.03.55*