

# "RAIL ET TRACTION.."

REVUE DE VULGARISATION FERROVIAIRE

ÉDITÉE SOUS LE PATRONAGE DE L'ASSOCIATION BELGE DES AMIS DES CHEMINS DE FER  
14, PLACE DE LA CONSTITUTION

BRUXELLES-MIDI

## UNE MOTRICE ÉLECTRIQUE S.N.C.V.

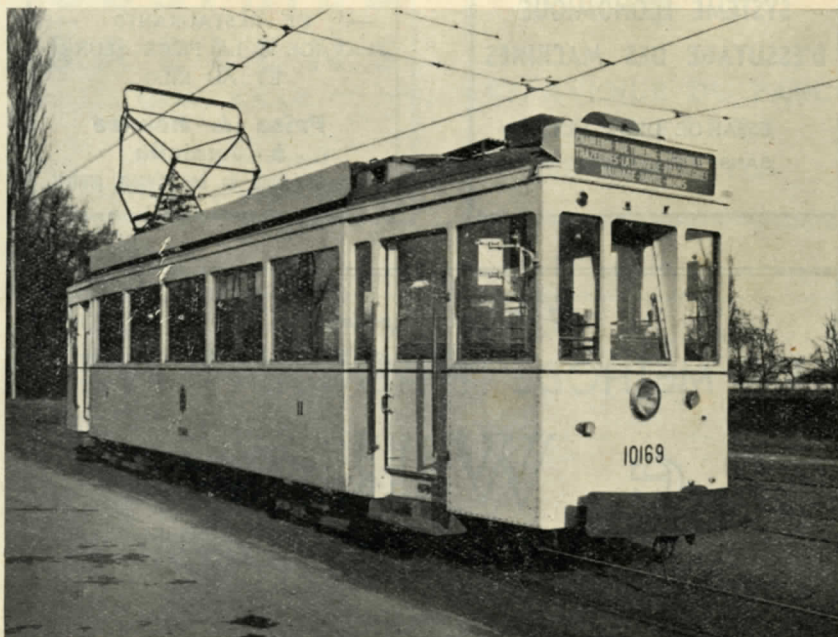


Image même du progrès, cette belle voiture claire, confortable et très rapide, concrétise l'effort de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux pour de meilleures communications sur son réseau unique au monde. D'une tare de 20 T. et équipée de 4 moteurs MTV215 de 60 CV., cette voiture motrice peut atteindre 65 Km/h. en palier ; elle est capable de remorquer 3 voitures à bogies et offre 30 places assises et 36 sur plate-formes. Il en existe ainsi environ 500 exemplaires !



# LA LAVETTE NATIONALE

184, RUE BELVAUX  
GRIVEGNÉE



**SYSTÈME ÉCONOMIQUE  
D'ESSUYAGE DES MACHINES**

ESSAI DE DEUX MOIS  
SANS ENGAGEMENT

**La Blanchisserie  
qui s'impose...**

## « BLANCA »

125-127, Chaussée de Ruysbroeck  
FOREST - BRUXELLES

TÉL. 44.25.28

*Nos Spécialités :*

LE COL ET LA CHEMISE  
PRIX SPÉCIAUX POUR HOTELS  
— ET RESTAURANTS —  
LAVAGE A LA PIÈCE (LUXE)  
ET AU KILO

**Prise & Remise  
à domicile**

Demandez-nous un bon d'essai gratuit

*27 Années d'expérience...*

## LA MÉTHODE 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

TÉL. ROQUETTE 85.85

**LE WILLIAMS S.P.R.L.**  
24, RUE DE L'ÉVÊQUE, 24  
BRUXELLES

TÉLÉPHONE 18.19.32

PEINTURES ET AQUARELLES

AINSI QUE

DESSINS AU TRAIT  
en noir ou en couleurs

DE

**TOUTES LOCOMOTIVES  
A VAPEUR**

Belges ou Etrangères

*TRAVAIL SOIGNÉ*

**GODFRIED  
SAELEN S**

Membre A.B.A.C

102, Rijsselstraat  
à TORHOUT (Flandre Occid.)

**Société**

**des Lubrifiants**

**LAMINOL**

HUILES & GRAISSES  
INDUSTRIELLES  
DE HAUTE QUALITÉ



83, AVENUE DU PARC  
BRUXELLES

Téléphone 37.02.82

**LA SÉCURITÉ**



PAR L'EXTINCTEUR

**SICLI**

*...votre pompier!*

\*

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

# LE CALORIFUGE

dans toutes ses applications

## CHALEUR

TOUS LES MATÉRIAUX ISOLANTS • OUATE DE VERRE  
MAGNÉSIE • LIÈGE • AMIANTE • SPÉCIALITÉ 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 ★  
Tel. 43.75.15 BRUXELLES Tél. 43.75.15

En Voyage  
comme en Ville

TOUJOURS CHIC

AVEC

# MORRETON

**Le Chapeau de bon ton**

2<sup>ME</sup> ANNÉE - N° 1  
1<sup>ER</sup> JUIN 1949

■  
RÉDACTION  
ET ADMINISTRATION :  
GRAND HOTEL DE  
L'ESPÉRANCE, PLACE  
DE LA CONSTITUTION, 14  
BRUXELLES - MIDI

# RAIL & TRACTION

REVUE DE VULGARISATION  
FERROVIAIRE BI-MESTRIELLE

DIRECTEUR: P. PITSAER  
RÉDACTEURS EN CHEF:  
R. EMPAIN ET  
H. F. GUILLAUME

■  
PUBLICITE : P. PITSAER  
C. C. P. N° 7809.42 DE  
P. PITSAER - BIXENSART  
TÉL. 38 07.91 - 34.58.83

## ÉDITORIAL

---

Après un long silence, interprété sans nul doute comme un mauvais présage, voici « RAIL & TRACTION » nouvelle formule.

Il ne ressemble peut être guère aux précédents ; mais si la suite dans les idées constitue vraiment une qualité, il n'en est point de même d'un entêtement coriace, et « RAIL & TRACTION » a heureusement pu s'apercevoir en temps opportun que la voie dans laquelle il avait été engagé, en 1948, procédait d'une erreur d'itinéraire.

A la suite d'événements multiples, l'année 1948 a vu s'effectuer des modifications internes profondes dans l'organisation et la gestion de l'A. B. A. C., modifications qui se sont imposées par la force même des choses ; elles eurent, partant, des répercussions directes sur la Revue.

Ainsi, divers éléments connexes, autres les difficultés économiques du moment, ont amené à reconsidérer l'entière du problème de la Revue, et l'adoption d'une technique nouvelle, tout aussi riche et plus commode quoique plus sobre, s'est imposée aux ambitions antérieures.

En ce 1<sup>er</sup> juin, 1949 où paraît le premier numéro de la 2<sup>me</sup> année, « RAIL & TRACTION » annonce une cadence de production d'un numéro tous les deux mois, sous le volume minimum du présent numéro.

Confiant dans sa destinée, il mettra tout en œuvre pour ne point décevoir ses lecteurs, et, avec le chroniqueur, ajouté :

BONUS UTINAM VATES SIM!

RAIL & TRACTION.



REPRODUCTION  
AUTORISÉE EN  
CITANT LA SOURCE



LES MANUSCRITS  
NON INSÉRÉS NE  
SONT PAS RENDUS



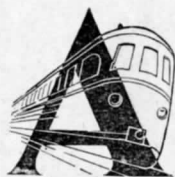
ADRESSER TOUTE  
LA CORRESPON-  
DANCE AU SIÈGE



---

## La fin d'un glorieux passé

# LA COMPAGNIE MALINES - TERNEUZEN DISPARAÎT



PRES 78 années de participation à l'épopée du rail, une page de plus vient d'être tournée dans le Grand Livre de l'histoire ferroviaire belge : la Compagnie Malines-Terneuzen a cessé d'exploiter son réseau le 21 janvier 1948.

Depuis cette date, l'exploitation est désormais assurée par la S. N. C. B. sur la partie belge de la défunte compagnie.

Il va de soi que semblable événement s'accompagne de diverses formalités tant administratives que financières ou sociales, et ne se réalise pas avec la même aisance ni la même souplesse qu'une décision de principe entrant en application.

Le sort d'une compagnie de chemin de fer procède de beaucoup de choses, choses dont le sort doit être réglé dans l'esprit des servitudes imposées par les clauses contractuelles d'établissement. Sur le problème en lui-même se greffe en outre la complication des frontières territoriales coupant le réseau exploité.

Cependant, parmi les formalités d'ordre pratique de reprise, la répartition de principe du matériel de transport de la Compagnie Malines-Terneuzen est déjà réalisée entre la S. N. C. B. d'une part et les N. S. d'autre part.

Voici comment se présente, du côté belge, la situation d'ensemble.

### I. — Matériel à voyageurs.

Le matériel à voyageurs de la Compagnie Malines-Terneuzen est affecté au trafic des lignes à exploiter par la S. N. C. B. ; temporairement, aucune marque spéciale ou complémentaire ne lui est appliquée.

### II. — Matériel à marchandises.

La gestion des wagons est assurée partie par la S. N. C. B. (B) et partie par les Chemins de fer Néerlandais (N. S.).

Les véhicules porteront, en regard de la marque de propriété MALINES-TERNEUZEN, la marque du réseau gestionnaire, soit (..... B), soit (..... N. S.) suivant qu'il s'agit d'un véhicule géré par la S. N. C. B. ou par les N. S.

Maintenant que les jeux sont faits, jetons un bref regard en arrière.

La première concession accordée à la Compagnie Malines-Terneuzen remonte au 12 mai 1862 ; il s'agissait du tronçon Tamise-Saint-Nicolas. Le 31 mai 1863, une nouvelle concession est accordée pour prolonger le premier tronçon de Saint-Nicolas à la frontière.

A l'époque, des difficultés surgirent entre la Compagnie et l'Etat, qui la mit finalement en demeure de respecter ses engagements. Les deux tronçons furent mis en service en 1870.

Depuis la création, en 1926, de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, les derniers vestiges des anciennes compagnies belges ont progressivement disparu.

---

En 1930, a lieu le rachat de la partie belge du Gand-Terneuzen, dont la section néerlandaise fut alors exploitée par la Compagnie Malines-Terneuzen.

Le 1<sup>er</sup> avril 1941, reprise du Nord-Belge par la S. N. C. B.

Enfin, en 1948, la S. N. C. B. reprend le Malines-Terneuzen et la Compagnie de Chimay, laquelle avait contracté une convention particulière avec la Compagnie du Nord.

Ainsi finit un glorieux passé.

C'est sans nul doute avec un léger serrement de cœur que nous ne verrons bientôt plus ces véhicules aux formes et aux teintes si particulières circuler sur les lignes des régions dont ils contribuèrent au développement et à la richesse ; ils n'en continueront pas moins leur labeur quotidien, mais sous la robe verte de notre grand parc national.

R. E.

---

## LES MODÈLES FERROVIAIRES

---



Le succès remporté en 1948, lors du passage du train-exposition « Modélisme-Rail » dans les différentes villes de Belgique, par la voiture « Les Coulisses du Rail » (voir n° 2 de « Rail & Traction », pages 2 à 6) et son réseau de chemins de fer miniature, a montré que chacun d'entre nous a, depuis son enfance, malgré les apparences et, bien souvent, les dénégations les plus formelles, gardés un goût sentimental et exceptionnel pour le chemin de fer en général et pour le train-miniature en particulier.

Les personnes non averties ne soupçonnent cependant pas l'importance et la diversité qu'offrent le modélisme ferroviaire, car celui-ci, on l'oublie trop souvent, n'est pas un jeu, et n'est pas non plus seulement un divertissement pour grandes personnes.

Avant d'entamer l'étude et la construction de matériel, il est utile d'examiner, dès maintenant, quelques aspects de ce problème ; ceux-ci sont en effet fort variés, ainsi qu'on s'en rendra aisément compte :

a) Le modèle **historique ou rétrospectif** qui trouve sa place dans nos musées et nos expositions, est un des plus anciens. La S. N. C. B. possède, en effet, une réduction au 1/10<sup>e</sup> de la locomotive « L'Eléphant » de 1835, construite en 1885 pour le cinquantenaire des chemins de fer. Le train de 1835 remorqué par « Le Belge » ayant figuré en bonne place dans la gare modèle de l'Exposition de Bruxelles en 1935 est un des meilleurs exemples de modèle ferroviaire grandeur nature.

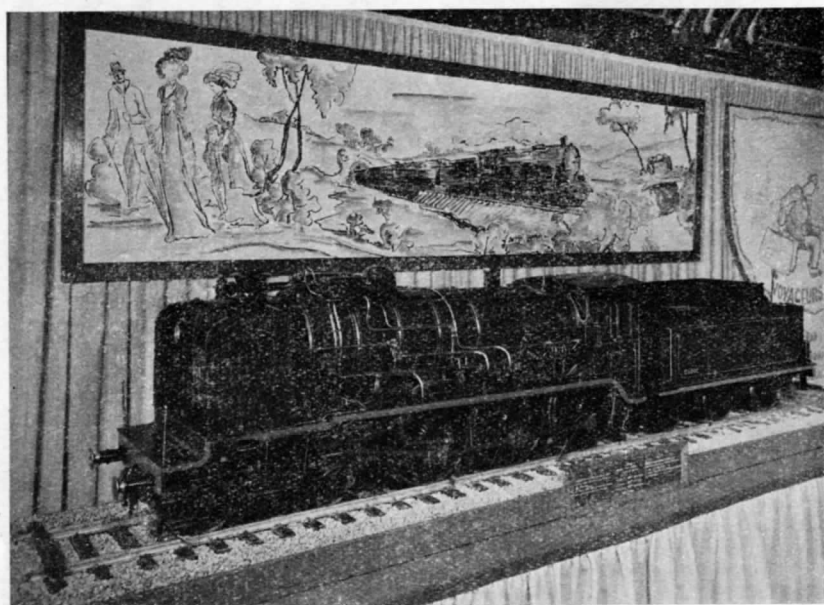
b) Le côté **didactique** n'est pas à négliger, car toutes les grandes compagnies exploitantes l'utilisent pour l'instruction de leur personnel, soit sous forme de réseaux complets, soit sous forme de pièces ou d'ensembles découpés montrant les détails de construction et de fonctionnement intérieurs.

c) Le modèle **d'étude**, très proche du précédent, permet dans beaucoup de cas, de pousser très loin la mise au point et d'éviter des modifications coûteuses sur le prototype d'une série. Les échelles 1/5<sup>e</sup> et 1/10<sup>e</sup> sont généralement utilisées.

d) La **propagande** et la **publicité**, elles aussi, se sont emparées des trains miniatures, non seulement au profit de sociétés de chemins de fer, mais parfois aussi pour vanter les qualités des produits de l'industrie ou du commerce.

c) Le **cinéma**, qui généralement, ne recule devant aucun sacrifice pour ses réalisations, a largement adopté, pour donner l'illusion de la réalité, des trains qui ne sont pas plus grands que ceux que l'on voit dans les vitrines des grands magasins à l'époque de la Saint-Nicolas. Il utilise également des modèles en grandeur naturelle pour représenter des scènes d'une époque disparue ou de pays lointains.

f) Les visiteurs de l'Exposition de 1935 se rappelleront certainement les « Pacific » en réduction qui remorquaient des centaines de voyageurs tout au long des avenues fleuries et pavoisées et qui montraient indéniablement le caractère **utilitaire** qu'ont certains modèles.



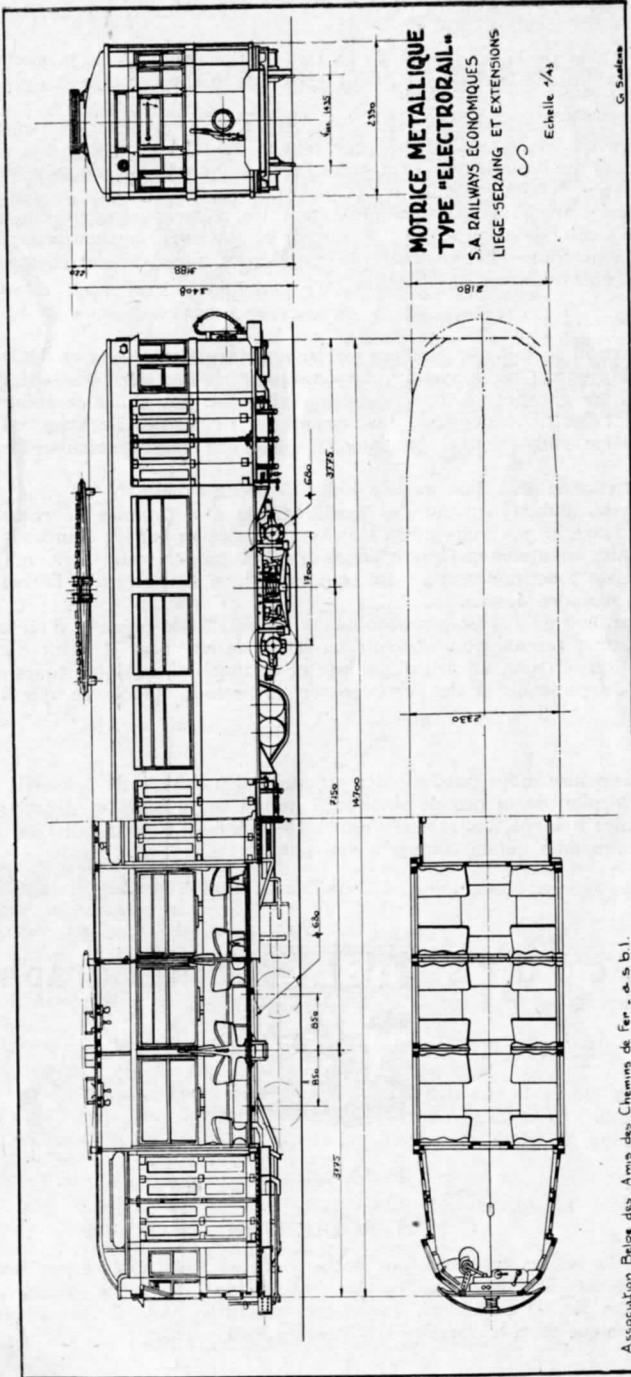
Locomotive « TEN WHEEL » type 9, S. N. C. B., construite en Belgique en 1909 - poids : 130 tonnes - vitesse : 120 km/h. - puissance : 1400 CV - modèle au 1/10 construit par l'Arsenal de Malines et 1<sup>er</sup> prix du concours organisé par la S. N. C. B. en 1947 ; il s'agit d'une pièce splendide capable de fonctionner à la vapeur. (Photo Dietsen - Bruxelles).

g) Enfin, il y a, à la portée d'un beaucoup plus grand nombre de personnes, le modélisme d'**amateur**. Celui-ci, devant faire principalement dans le futur l'objet de cette chronique, mérite qu'on s'y attarde quelque peu.

Les échelles le plus couramment adoptées par les amateurs belges sont 1/30<sup>e</sup>, 1/43<sup>e</sup> et 1/86<sup>e</sup>, appelées aussi écartements I, O et HO. On rencontre également d'autres échelles, notamment 1/22,5<sup>e</sup>, mais elles sont beaucoup plus rares.

L'écartement HO (16,5 mm entre bords intérieurs des rails) est celui qui permet les plus beaux réseaux dans un espace donné. Il n'admet cependant pas la représentation à l'échelle de tous les détails de construction des pièces réelles.





Association Belge des Amis des Chemins de Fer - a. s. b. l.

G. S. S. S. S.

Une autre cause de la popularité du HO au détriment du O est la modicité relative du prix du matériel et du grand choix de pièces détachées dont dispose l'amateur.

Le O (32 mm.) exige un espace quadruple de celui demandé par un même réseau construit en HO. C'est dire que tout le monde ne dispose pas d'un local suffisant pour pouvoir travailler à cette échelle. Néanmoins, de nombreux amateurs lui restent fidèles et réalisent des pièces de toute beauté.

Les écartements plus grands présentent les mêmes désagréments que le O avec en plus celui de ne procurer à l'amateur pratiquement aucune pièce détachée ; ils offrent, par contre, la possibilité de représenter intégralement la quasi totalité des pièces constructives du matériel réel.

..

La traction se fait par moteurs électriques (seuls employés en HO), à mouvement d'horlogerie ou à vapeur. Le chauffage de ces derniers se fait au gaz d'éclairage, au charbon, à l'acétylène ou plus souvent, à l'alcool méthylique ; tandis que l'électricité demande l'isolement des deux files de rails, ou la pose d'un troisième rail (central ou latéral) ou d'une ligne aérienne (trolley ou caténaire).

Le fonctionnement d'un modèle réduit à petite échelle (1/43<sup>e</sup> ou 1/86<sup>e</sup>) sur un réseau demandant souvent des modifications aux organes de roulement, de choc et de traction, par suite du faible rayon employé pour les courbes — notamment, certains amateurs préfèrent construire des modèles statiques, qui ne peuvent donc pas fonctionner, mais qui sont reproduits strictement à l'échelle jusque dans leurs moindres détails.

Ceci prouve qu'il n'est pas absolument nécessaire de disposer d'un local pour monter tout un réseau, pour devenir modéliste ferroviaire ; il suffit d'avoir une documentation sérieuse, un peu d'outillage et de matériel, quelques tours de mains, beaucoup de patience et de persévérance et surtout, savoir ce que l'on veut faire.

..

Pour conclure, nous publions dès aujourd'hui à l'usage de nos amis férus du tramway, le plan de la grande motrice à bogies de la ligne « Liège-Seraing » ; très populaire à Liège, cette belle voiture fait honneur à ceux qui l'on construite et à la Compagnie qui la compte à son parc.

G. N.

Concours



Photographique

1 9 4 9

#### INTRODUCTION

Le succès rencontré par notre concours 1948, malgré une mise au point difficile et des retards indépendants de notre volonté, a atteint le but recherché, c'est-à-dire ouvrir la voie à l'art photographique dans le domaine si vivant du Rail.

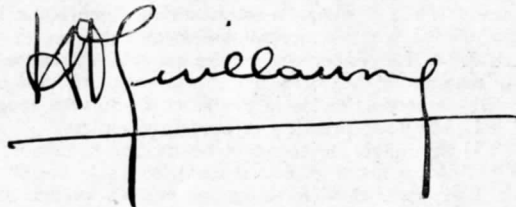
Soixante-cinq photos primées, tel a été le résultat matériel du concours 1948, mais..... le domaine spirituel, c'est-à-dire la valeur de la production des concurrents a été, pour les organisateurs et pour notre Association, une véritable révélation, car les efforts n'ont pas été ménagés.

Tant en qualité qu'en quantité, certains concurrents ont fait un effort méritoire et c'est avec beaucoup d'optimisme que nous ouvrons le concours 1949.

Il a été tenu compte, dans ce nouveau règlement, des remarques et objections qui nous ont été faites ainsi que des enseignements que nous avons nous-mêmes tirés de ce premier concours.

Maintenant, lisez attentivement le règlement 1949 et n'ayez pas peur : la confiance en soi est capitale dans un concours de l'espèce et nous aimerions vous la donner ; de notre côté, nous ferons de notre mieux pour que les prix soient variés, nombreux et intéressants ; dès à présent, ceux-ci représentent déjà 10.000 frs et ce n'est qu'un début.

Chers concurrents, à l'ouvrage et bonne chance.



Président A. B. A. C.

## REGLEMENT

Art. 1. — L'Association Belge des Amis des Chemins de Fer (a. s. b. l.) organise un concours de photographies accessible à tous les photographes tant amateurs que professionnels.

Les concurrents sont divisés en deux catégories :

- a) cheminots, c'est-à-dire ceux appartenant au personnel des grandes sociétés de transport en commun.
- b) non cheminots, c'est-à-dire ceux ne rentrant pas dans la catégorie précédente.

Art. 2. — Chaque concurrent pourra soumettre autant d'épreuves qu'il le désire, le droit d'inscription ne devant être payé qu'une fois.

Art. 3. — Les épreuves doivent être inédites et ne peuvent avoir été primées à un autre concours ; leur format sera de 18 x 24 au minimum en contact direct ou agrandissement ; elles seront tirées sur papier chamois dit velours ; les « passe-partout » sont interdits.

Art. 4. — Les sujets admis sont les suivants :

Section A : Installations fixes de chemins de fer, tramways ou vicinaux (gares, ponts, signaux, etc...)

Section B : Matériel roulant de chemins de fer.

Section C : Matériel roulant de vicinal ou de tramways.

Section D : Portraits de professionnels du rail dans l'exercice de leur profession.

Section E : Tous sujets relatifs aux réseaux de chemins de fer en miniature.

- Art. 5. — Les envois devront parvenir à l'Association Belge des Amis des Chemins de Fer (a.s.b.l.), 14, place de la Constitution, à Bruxelles, avant le 16 octobre 1949 (seize octobre mil neuf cent quarante neuf) à 12 heures ; les envois en port dû ou insuffisamment affranchis seront refusés ; il en sera de même pour les envois expédiés en rouleaux. Ne pas oublier d'indiquer sur l'envoi, très lisiblement : FRAGILE — NE PAS PLIER, S. V. P.
- Art. 6. — Au verso de chaque épreuve, le concurrent devra écrire lisiblement :
- 1) le sujet représenté ;
  - 2) l'endroit exact où la photographie a été prise ;
  - 3) une devise quelconque suivie d'un nombre de deux chiffres ;
  - 4) sa qualité de professionnel ou d'amateur ;
  - 5) la section dans laquelle se range le sujet traité (voir art. 4) ;
  - 6) les caractéristiques techniques de l'optique employée, le temps de pose et la nature du tirage (contact direct ou agrandissement).
- Exemple : 1) Tunnel d'Yvoir.  
2) Km. 37.  
3) Fluctuat nec mergitur - 14.  
4) Amateur.  
5) Section A.  
6) Anastigmat 3,5, diaphragme 12 - écran vert - 1 seconde - agrandissement.
- Art. 7. — Le concurrent joindra au lot d'épreuves, une enveloppe fermée contenant :
- 1) reproduction de la devise et du numéro choisis ;
  - 2) ses nom, prénoms et adresse complète ;
  - 3) sa qualité de cheminot ou de non cheminot ;
- (voir art. 1 et 6 ci-dessus).
- L'extérieur de l'enveloppe ne portera **aucune** indication autre que la devise et le numéro choisis.
- Art. 8. — Les épreuves primées ou non resteront la propriété de l'Association Belge des Amis des Chemins de Fer, qui se réservera tous les droits de reproduction sous forme quelconque.
- Art. 9. — Le Jury sera constitué en fonction des donataires de prix et de telle manière que les droits des concurrents soient impartialement respectés et qu'aucun de ses membres ne soit concurrent lui-même ; dans cet ordre d'idées, il sera fait appel aux hauts fonctionnaires des compagnies belges de chemins de fer et de tramways. Les décisions du Jury seront sans appel.
- Art. 10. — L'attention des concurrents est attirée sur le fait que la réglementation en vigueur interdit la prise de vues sans autorisation dans l'enceinte des compagnies de chemins de fer ; ils doivent donc introduire une demande écrite auprès de l'Association Belge des Amis des Chemins de Fer, en mentionnant la, ou les sociétés dans les installations desquelles ils désirent photographier : il y sera donné suite dans les délais les plus brefs au bénéfice exclusif des concurrents ayant satisfait à l'article 15.
- Art. 11. — La liste des gagnants sera publiée dans les colonnes de « Rail & Traction » publiée sous le patronage de l'Association Belge des Amis des Chemins de Fer et chaque lauréat sera avisé personnellement de son classement et du prix qui lui aura été attribué. Ce dernier lui sera remis contre décharge et la présentation de la carte d'identité pourra être exigée. D'autre part, les lauréats rangés dans la catégorie « cheminots » pourront être tenus d'exhiber leur carte professionnelle ou une preuve quelconque de leur appartenance à une des sociétés définies à l'article premier.
- Art. 12. — Les prix non réclamés après le 31 août 1950 resteront la propriété de l'Association Belge des Amis des Chemins de Fer.
- Art. 13. — Des prix en espèces et en nature seront attribués aux lauréats et comprendront notamment :
- a) aux cheminots : des prix en espèces, du matériel photographique de valeur et des objets utiles ou artistiques.

- b) aux non cheminots : des billets intérieurs ou internationaux valables en Europe Occidentale, du matériel photographique de valeur et des objets utiles ou artistiques.

La liste des prix sera publiée ultérieurement dans le cadre de « Rail & Traction » et sera communiqué en temps utile à tous les concurrents.

Art. 14. — L'Association Belge des Amis des Chemins de Fer décline toutes responsabilités pour les accidents pouvant survenir aux photographies pendant le transport, l'examen ou l'exposition.

Art. 15. — Il sera perçu un droit individuel de participation, quel que soit le nombre d'épreuves soumises ; ce droit est fixé comme suit :

- a) membres ou aspirants membres de l'A.B.A.C. ... .. frs 10,—  
b) cheminots ... .. frs 10,—  
c) autres personnes ... .. frs 60,—

à verser au compte chèques postaux 2812.72 de l'Association Belge des Amis des Chemins de Fer (a. s. b. l.), 14, place de la Constitution, à Bruxelles, en indiquant : « droit d'inscription concours photogr. », avant le premier juillet 1949.

Art. 16. — La qualité de concurrent ne s'acquiert qu'en fonction :

- a) de l'acceptation sans restriction ni réserve du présent règlement.  
b) de l'accomplissement des formalités reprises aux articles 5 et 15 ci-dessus.

Art. 17. — Toute demande de renseignements doit être adressée à l'Association Belge des Amis des Chemins de Fer (a.s.b.l.), 14, place de la Constitution, à Bruxelles **sans désignation de personne** et en indiquant sur l'enveloppe « concours photographique ».

Bruxelles, le 10 mai 1949.

Pour le Comité directeur

Le Vice-Président et Trésorier Général

A. DARMS

Le Président,

H. F. GUILLAUME



## BELGIQUE

### ELECTRIFICATION DES LIGNES BRUXELLES-CHARLEROI ET LINKEBEEK-ANVERS (NORD)

Outre la pose des lignes caténaïres et l'installation de sous-stations de transformation, du nouveau matériel roulant est nécessaire.

Celui-ci est actuellement en construction et sera prêt sous peu. Ce matériel consiste en :

20 locomotives BB de 2200 CV, type 101, vitesse maximum 100 km/h. pour services mixtes ;

3 locomotives BB de 2600 CV., type 120, vitesse maximum 125 km/h. pour services voyageurs rapides ;

3 locomotives BB de 2800 CV., type 121, vitesse maximum 125 km/h., pour services voyageurs rapides ;

25 automotrices doubles, vitesse maximum 105 km/h., en construction à La Brugeoise et Nicaise et Delcuve, à Bruges.

Pour mémoire, le matériel actuellement en service sur la ligne Bruxelles-Anvers, est composé de :

12 automotrices de 4 voitures, vitesse maximum : 120 km/h.

8 automotrices doubles, vitesse maximum : 120 km/h.

1 automotrice double prototype (rame 21), vitesse maximum : 140 km/h.

8 navettes, groupes de 2 voitures, permettant de transformer 8 automotrices de 4 voitures en automotrices de 6 voitures.

La première locomotive BB sortira de construction en juillet prochain : la première automotrice nouvelle sortira au début de 1950. Il en résulte que la mise en exploitation des lignes Bruxelles-Midi à Charleroi, et Linkebeek-Anvers (Nord), se fera en 4 phases successives :

Première phase : Au début d'octobre 1949, 7 locomotives BB assureront sur la ligne Bruxelles-Anvers des trains semi-directs constitués par des voitures métalliques « omnibus », équipées avec chauffage électrique.

Deuxième phase : Aussitôt le nouveau service établi entre Bruxelles et Anvers, 3 automotrices de 4 voitures en seront retirées et assureront le trafic des trains directs entre Bruxelles et Charleroi.

Troisième phase : Au début de novembre 1949, les nouvelles locomotives BB mises en service, remorqueront les trains semi-directs sur la ligne Bruxelles-Charleroi ; ces trains seront constitués eux aussi, par des voitures métalliques « omnibus ».

Quatrième phase : Lors de la livraison des nouvelles automotrices, soit au cours du premier trimestre 1950, les services des trains seront complètement remaniés tant sur Bruxelles-Anvers que sur Bruxelles-Charleroi.

Les locomotives BB disponibles, la nuit comme le jour, seront utilisées à la remorque des trains de marchandises directs entre Monceau et Anvers-Nord.

## DANS LA CONSTRUCTION BELGE

Les Usines RAGHENO, à Malines, se sont vu adjuger, par la S. N. C. B., la construction de 38 voitures internationales de première et deuxième classes, et de 12 voitures internationales de troisième classe.

Les Ateliers Métallurgiques de Nivelles ont en construction pour la Cie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens, des nouvelles voitures-lits destinés à la Turquie.

« RAIL & TRACTION » reviendra d'ailleurs plus en détail sur cette question.

## AUX CHEMINS DE FER VICINAUX

Continuant la modernisation de son matériel, la S. N. C. V. a mis en service, depuis juillet 1948, une nouvelle rame comprenant une motrice électrique et une remorque à bogies.

L'innovation réside dans les points suivants :

1) Poste de conduite unique.

2) Portes à fermeture automatique.

3) Entrée des voyageurs à l'arrière et sortie à l'avant.

Les essais effectués sur la ligne 61 : Charleroi (Sud) à Courcelles-Trieux ayant été concluants, une nouvelle rame vient d'être transformée.

La première porte les numéros 10299 - 19399 et la seconde 10244 - 19344.

La construction de la ligne Haecht (église) à Keerbergen est presque terminée.

Ainsi, la liaison Bruxelles-Malines par Haecht - Keerbergen - Rijmenam - Bonheiden se trouvera réalisée en traction électrique. Les Bruxellois pourront aisément se rendre dans la contrée boisée de Keerbergen, très appréciée des touristes dominicaux.

L'inauguration de la ligne est prévue pour juin 1949. L'exploitation en sera assurée par le groupe de Louvain.

---

# LA VIE DE L'A. B. A. C.

---

## Assemblée générale annuelle du 23 avril 1949

---

M. H. F. GUILLAUME, Président et Secrétaire général a. i. m. ouvre la séance à 15 h. 30 et passe la parole à M. A. DARMS, Vice-Président et Trésorier général qui donne la lecture du bilan pour l'exercice écoulé lequel se présente comme suit :

### RECETTES

1-1-1948, solde créditeur	7.791,45
Cotisations perçues au cours de l'année	16.313,—
Ventes librairie et revues	5.810,30

---

29.914,75

### DEPENSES

Frais de gestion et secrétariat	11.306,50
Reliquat de taxe due s/séance cinéma	261,—
Trains Exposition	6.715,45
Concours photographique	2.797,65
Solde créditeur au 31-12-48	8.834,15

---

29.914,75

M. A. Darms propose d'adopter le bilan tel qu'il est présenté.

M. H. F. Guillaume reprend la parole pour proposer à l'Assemblée de désigner un commissaire aux comptes, lequel, après vérification donnera valable décharge au Comité Directeur.

L'Assemblée désigne M. KINA pour remplir ce mandat.

Le Président continue en faisant un résumé des activités durant l'exercice 1948, il s'exprime en ces termes :

« Le programme prévu pour l'exercice écoulé et présenté à l'assemblée générale du 8 mai 1948, par le Comité Directeur a été respecté au maximum :

» 1. Dans le cadre du dit programme, 8 visites ont été organisées, dont 2 dans les installations de la S. N. C. B., 2 dans celles de la S. N. C. V., 1 aux tramways de Gand et 3 dans les ateliers et dépôts des T. U. A. B.

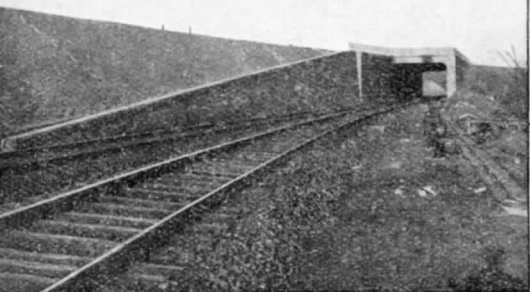
» 2. Le train-Exposition « MODELISME-RAIL » dont nous avons longuement parlé lors de notre dernière assemblée générale, atteignant son but charitable, nous a permis de faire don d'une somme de 10.000 frs à la caisse des Veuves et Orphelins de la S. N. C. B., tous les frais étant couverts ; l'examen du bilan 1948 vous en dira d'ailleurs long à ce sujet .

» 3. Le grand concours photographique ferroviaire a rencontré un succès marqué, 70 photos représentant la production de 13 concurrents ont été exposées dans l'ancien salon royal de Bruxelles-Nord, ceci, grâce à l'appui efficace de la S. N. C. B.

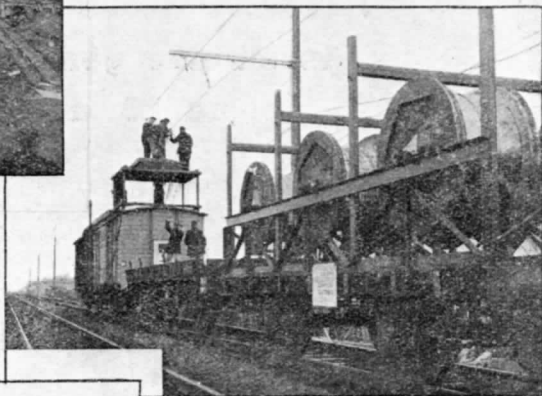
» Environ 10.000 frs de prix ont été attribués sous forme de billets de chemin de fer et d'objets divers. Il convient de remercier ici la S. N. C. B., les N. S. et les firmes Philips et Kodak.

» 4. Dans le domaine du cinéma, une seule séance privée a été organisée grâce à notre ami Descamps. Il n'y a pas eu de séances publiques étant donné la dureté des temps et le manque de temps dû à la préparation du Train-Exposition.

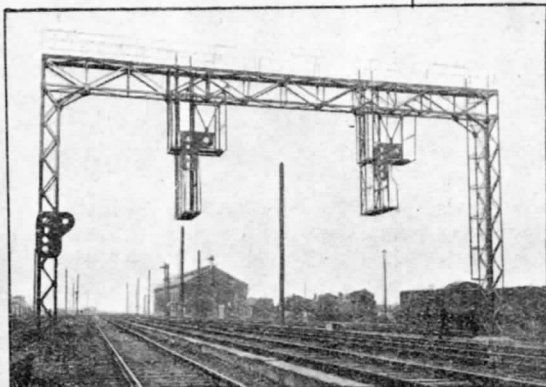
ELECTRIFICATION À 3.000 V.  
BRUXELLES - CHARLEROI



SAUT DE MOUTON DE LINKEBEEK



TRAIN DÉROULEUR

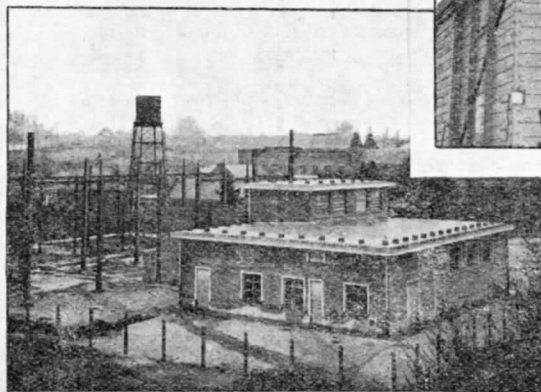


PORTIQUE A BAULERS



DÉROULEMENT  
DE LA CATÉNAIRE

SOUS-STATION  
DE BAULERS





» 5. Mil neuf cent quarante-huit fut, par excellence, l'année des concours : indépendamment du concours-photos, le Comité Directeur avait organisé, comme chacun le sait, un concours de propagande active et dont le lauréat serait le membre ayant à son actif le plus grand nombre d'adhésions nouvelles.

» Le grand vainqueur fut le train-exposition à qui nous devons environ 80 nouveaux membres ; grâce lui soit rendue, mais après lui viennent ex-aequo : MM. Frémineur, Saelens et Kina, chacun avec 2 membres ; nous les félicitons de leurs efforts, et, comme le coureur cycliste, espérons qu'ils feront encore mieux en 1949.

» 6. La propagande en faveur de notre Association et par là, en faveur du Rail, a connu en 1948, une intensité encore inégalée, le train exposition et le salon photographique ont totalisé quelques 18.000 visiteurs. Cet effort magnifique ne fut possible que grâce à l'obligeance des dirigeants de la S. N. C. B., ainsi qu'à la collaboration d'une équipe confiante de membres dévoués ; que tous veuillent croire en nos sentiments profonds et sincères d'estime et de reconnaissance.

» 7. La section modèles a connu un nouvel essor dans le cadre d'une réorganisation rationnelle. Les cours ont repris comme par le passé et se donnent à présent 2 fois par mois sous la direction de maîtres particulièrement compétents, habiles, éclairés et très dynamiques.

» 8. Les réunions intimes connaissent un succès toujours croissant et sont suivies avec un indéniable intérêt par de très nombreux membres ; malgré les occupations absorbantes de chacun et les difficultés du moment, il n'est pas rare de nous retrouver en saison à plus de 40 dans une atmosphère de coude à coude et de sympathie mutuelle.

» 9. Le nombre de membres a augmenté de près de 20 %, ce qui porte l'effectif total aux environs immédiats de 500 membres.

» 10. Au cours de l'exercice écoulé, 3 décès sont venu endeuiller le monde ferroviaire, ce sont : Mr. Antoine LESSINES, Adm. de la S. N. C. B. ; Mr. J. COLLE, Directeur à la S. N. C. B. ; Mr. René HENNING, Ancien Directeur-Général à la S. N. C. B. (Monsieur H. F. Guillaume faisant l'éloge des disparus, présente aux familles, au nom de l'association, des condoléances émues).

» 11. Et le Président termine en ces termes :

» Nous pouvons être fiers, Messieurs, de l'essor qu'a connu notre Association au cours du dernier exercice. Si nous avons pu atteindre ces résultats, grâce auxquels nous bénéficions aujourd'hui de la notoriété, nous le devons à tous ceux qui nous ont aidé dans notre mission et qui nous ont prêté main-forte dans toutes les difficultés que nous avons rencontrées sur notre route.

» A cette occasion, le Comité Directeur remercie de leur intérêt tous ses adjoints, les membres protecteurs, les membres d'honneur et tous les dévoués du mardi qui l'ont plus d'une fois aidé dans sa tâche ingrate et qui sont toujours sur la brèche.

» Le Comité Directeur remercie tout particulièrement la S.N.C.B. de sa collaboration active et sa compréhension bienveillante à notre égard. C'est en effet à elle que nous devons les deux plus belles réalisations de 1948 : Le train « MODÉLISME RAIL » et le salon photographique « LE RAIL EN IMAGES ».

» Il remercie de même les sociétés exploitantes qui nous ont reçus avec tant de sympathie dans leurs installations : LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX, LES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES DE GAND, LES TRANSPORTS URBAINS DE L'AGGLOMÉRATION BRUXELLOISE, et, encore une fois, LA S. N. C. B.

» A tous nos amis, nous témoignons, une fois de plus, notre estime et notre profonde gratitude. »

M. H. F. Guillaume fait ensuite part à l'Assemblée des quelques modifications survenues au sein du Comité Directeur au cours de sa séance du 21 avril 1949 ; en effet, les membres suivants ont offert leur démission au cours de cette séance :

M. J. VAN KEER - Membre du Comité Directeur et Commissaire Général à la Propagande.

M. H. F. Guillaume fait également remarquer que la démission de M. R. LEGRAND, qui reste d'ailleurs Conseiller à la Commission des Modèles, réserve une agréable surprise à tous les membres de l'A.B.A.C. ; en effet, notre sympathique membre consacrera tous ses loisirs à la construction d'un réseau qui, nous n'exagérons pas en le disant, sera unique en Europe, et constituera pour l'A.B.A.C. un moyen de propagande dont nous pourrions être fiers.

Le Président propose de remplacer les membres démissionnaires, le Comité Directeur devant, en effet, pour être conforme aux statuts, être composé de 7 membres.

M. R. Empain ayant posé sa candidature au poste de Secrétaire Général, cette décision est applaudie avec enthousiasme par le Comité Directeur et par l'Assemblée Générale au grand complet.

Le Président propose également de nommer au Comité Directeur, Monsieur G. Nève, dont nul n'ignore le dévouement à la cause de l'Association et les services rendus pendant l'exploitation du train-exposition. M. P. Pitsaer est également proposé comme membre du Comité Directeur en tant que Directeur de la Revue « RAIL & TRACTION » ; ces diverses nominations sont approuvées à l'unanimité des voix.

En ce qui concerne les adjoints au Comité Directeur, M. H. F. Guillaume propose de renouveler les mandats de M. BERGDOLL pour la région de Mons et de M. MICHIELS, pour le « fichier photos ».

On propose également de décharger MM. F. de CUYPER et F. VAN BULCK de leurs mandats de chefs de la Section Modèles, les intéressés ayant perdu tout contact avec le Comité Directeur. Il est de même proposé de décharger M. H. MULKAY de sa mission de Conseiller à la Traction Électrique.

Ces différents décisions sont approuvées à l'unanimité des voix.

L'un des principaux point du programme pour le nouvel exercice consistera à faire démarrer les sections de province et M. R. Empain se chargera activement de cette question.

Deux voyages sont à l'étude pour la saison d'été, l'un en Suisse et l'autre à Paris.

Une excursion est également envisagée, et son résultat dictera la conduite à suivre dans ce domaine.

Les visites seront maintenues et étendues.

Monsieur R. Empain s'occupera de mettre sur pieds le « concours-photos » pour le nouvel exercice.

Enfin « last not least », la revue « RAIL & TRACTION » sortira sous une nouvelle forme à partir du mois de juin.

Avant de clôturer la séance, M. H. F. Guillaume propose de nommer membres d'honneur, MM. R. LEGRAND et P. de LAVELEYE : ces nominations sont approuvées à l'unanimité.

M. R. EMPAIN prend la parole et remercie, par la lecture d'un billet humoristique, l'Assemblée Générale et le Comité Directeur de la confiance qui lui est témoignée.

La séance est levée à 16 h. 15.

Bruxelles, le 23 avril 1949

Pour le Comité Directeur :

Un Vice-Président  
H. DASSARGUES

Le Secrétaire Général  
R. EMPAIN

**SECTION** Pour rappel, cha-  
« **TRAMWAYS** » premier mardi du  
mois réunion officielle de la section ;  
s'adresser à M. Georges Desbarax,  
chef de section.

La collection de billets s'est sérieu-  
sement enrichie ces derniers mois et  
nous tenons à remercier tous ceux qui  
y apportent leur contribution. Cepen-  
dant, la variété est si grande, qu'il  
nous en manque encore beaucoup. Ne  
jetez pas les billets sur la voie publi-  
que... apportez-les à l'A. B. A. C. !  
Vous nous aiderez à compléter les  
collections.

Dans le domaine très spécial du  
tramway et des chemins de fer d'in-  
térêt local, nous invitons tous les  
membres amateurs de cette section à  
nous faire connaître les documents  
qu'ils possèdent (livres, catalogues  
de constructeurs, horaires, plans, étu-  
des, etc.) ; les vieux guides sont par-  
ticulièrement intéressants, car ils per-  
mettent d'établir l'histoire des  
lignes.

Prière de transmettre tous rensei-  
gnements utiles à M. G. Desbarax.

**INSIGNE A.B.A.C.** Voici les beaux  
jours, avez-vous votre insigne ? Vous  
pouvez l'obtenir soit auprès du biblio-  
thécaire chaque mardi, soit par vi-  
vement ou versement au Compte Ch.  
Post. 2812.72 de l'A.B.A.C. ; n'oubliez  
pas d'indiquer insigne sur patin, ou  
sur broche, suivant le cas.

**AVIS IMPORTANT** La suite de  
l'étude « L'Evolution des types de  
locomotives » de notre ami G. Sae-  
lens, paraîtra dans le prochain nu-  
méro.

**LIBRAIRIE L'A.B.A.C.** a reçu de-  
puis la parution du dernier bulletin :  
« Chemins de fer » n° 155 32,50 frs  
« Loco Revue » n° 70 ... 18,75 frs  
« Modèles Ferroviaires »  
premier fascicule - nou-  
velle revue pour mode-  
liste - abondamment  
illustré ... ... 37,50 frs  
à verser au C. C. P de l'A.B.A.C.  
n° 2812.72 (indiquez au dos du ta-  
lon le motif du versement).

**VISITE** Le samedi 25 juin 1949, vi-  
site de l'Atelier des locomotives de  
Bruxelles-Midi. Réunion à 14 h. 15,  
place Wielemans-Ceuppens (coin de  
la Brasserie), trams 13 - 14 - 52 - 53  
58 - 74. A la fin de la visite, une  
grande et agréable surprise sera ré-  
servée à tous les participants. Venez  
donc très nombreux.

**EXCURSION.** Le dimanche 3 juil-  
let 1949, excursion surprise au départ  
de MALINES (station), à 9 h. 30  
très précises. se munir de vivres pour  
la journée - un train spécial S.N.C.V.  
nous amènera vers ?..... Mais ceci est  
le secret des organisateurs et tout ce  
que nous pouvons dire, c'est que vous  
ne le regretterez pas. Voici mainte-  
nant quelques détails supplémentaires :

Départ de Bruxelles-Nord par le  
train de 9 h. 00 (gare haute) - réunion  
à l'entrée rue d'Aerschot, à 8 h. 45 ;  
prix du billet 3<sup>e</sup> aller-retour Bruxelles-  
Malines, 25 frs ou 21 frs suivant qu'il  
s'agit d'un billet ordinaire ou d'un  
collectif ; à cet effet, s'inscrire au  
plus tard le mardi 28 juin 1949, au-  
près de M. G. Desbarax.

Prix par personne : 80 frs, chemin  
de fer compris, avec ristourne de 4 frs  
si un billet collectif est pris.

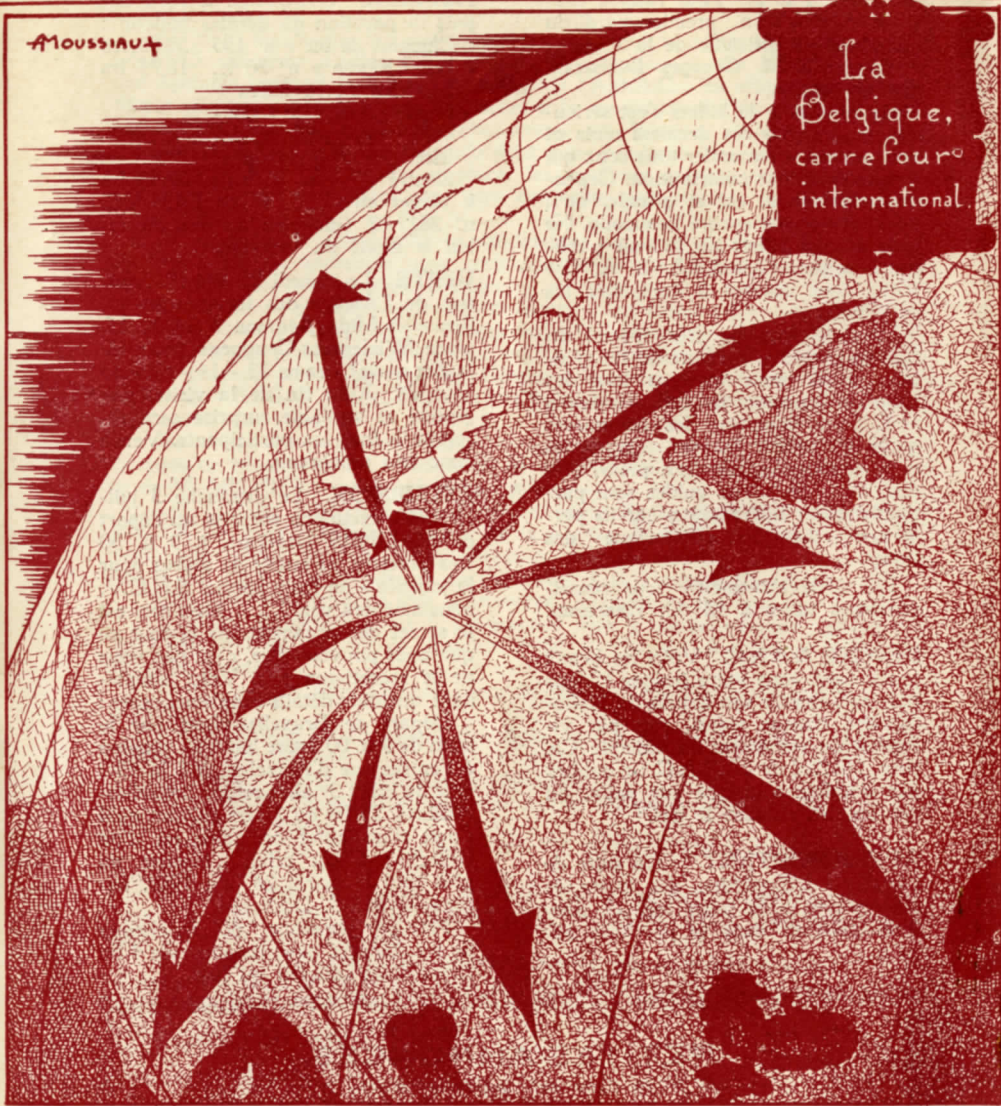
## PETITES ANNONCES

(5 fr. la ligne avec minimum de 20 fr)

- ★ Demande à échanger année 1947 revue américaine « Trains » contre collection complète des numéros déjà parus de « Au fil du Rail » ; écrire bureau du journal n° RE001.
- ★ Pour paraître prochainement : 2<sup>me</sup> série des cartes postales ferroviaires belges ; retenez dès à présent votre pochette, le nombre en étant strictement limité ; écrire bureau du journal n° RT225.

MOUSSIAUT

La  
Belgique,  
carrefour  
international.



*Société Nationale des Chemins de fer belges*