

Ferro Flash Namur



41

Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau HO, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur :	1500 frs
- membre ordinaire :	1000 frs (*)
- membre junior (moins de 18 ans) :	500 frs (*)
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash Namur") :	600 frs

(*) pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 frs.

Secrétariat :	Daniel BRAIBANT	rue de la Gare, 98	5544 HEER - AGIMONT
Compte bancaire :	360 - 0053510 - 69	du RAIL MINIATURE MOSAN	à NAMUR
Local :	Centre Culturel de Géronsart	rue du Trèfle	5100 JAMBES

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPÖEL rue du Hameau 28 5330 ASSESSE

"Ferro Flash Namur" est le bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan.

Rédaction :	André-Marie DUCARME	rue de l'Eglise, 53	5150 WEPION	(081) 46 08 52
Diffusion :	Claude CARPET	rue de Prée, 7 A	5650 BIESME	(071) 72 87 41

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

vie du club

au programme de nos prochaines réunions

Vendredi 02 mars (à 20 h) : réunion réseau(x)

- travaux de décor sur le réseau H0 (falaises)
- essai d'endurance d'une '20' Mathu-model

Vendredi 09 mars (à 20 h) : réunion réseau(x)

Vendredi 16 mars (à 20 h 30) : souper annuel du R.M.M.

adresse du jour : salle "Le Verger"
Ry de Flandre, 1 à Wépion
(081/46 12 80)

Vendredi 23 mars (à 19 h 30) : assemblée générale annuelle du R.M.M.

- bilan de l'année écoulée et projets
- renouvellement du Comité (voir ci-dessous)
- circulations possibles sur tout le réseau H0

Comme chaque année, une moitié du Comité sera renouvelée. Sont sortants Jean-Claude BOTSPOEL, Jacques QUOITIN, Jean-Marie BURTON. Les candidatures en vue de l'élection de nouveaux membres du Comité doivent parvenir au Secrétaire ou au Président au plus tard la veille de l'Assemblée Générale.

Vendredi 30 mars (à 20 h) : réunion réseau(x)

Vendredi 06 avril : réunion réseau(x)

Vendredi 13 avril : réunion réseau(x)

Vendredi 20 avril (à 19 h 30) : réunion mensuelle

- **exposé** : sujet non communiqué
- **projections** : Les ateliers CFF de Bienne, et les CFF en 1989, diapositives de Etienne DEHASSE.

Vendredi 27 avril (à 20 h) : réunion réseau(x)

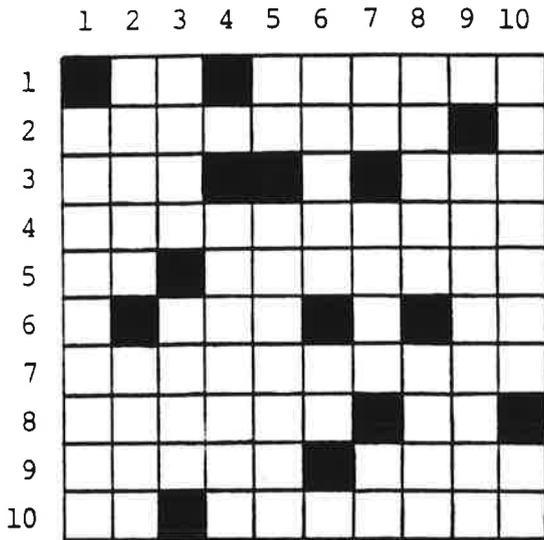
récréation ferroviaire

Mots croisés

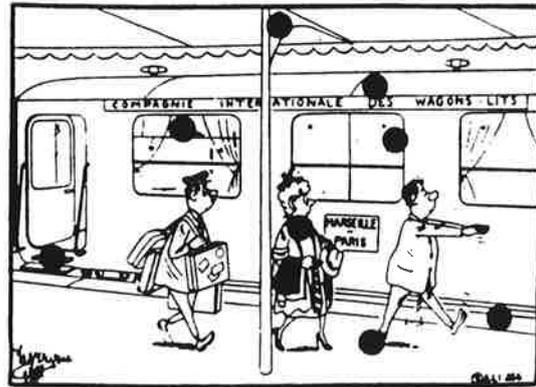
proposés par M. Archambeau

Solution

du problème proposé dans le n° 40



Le jeu des huit erreurs.

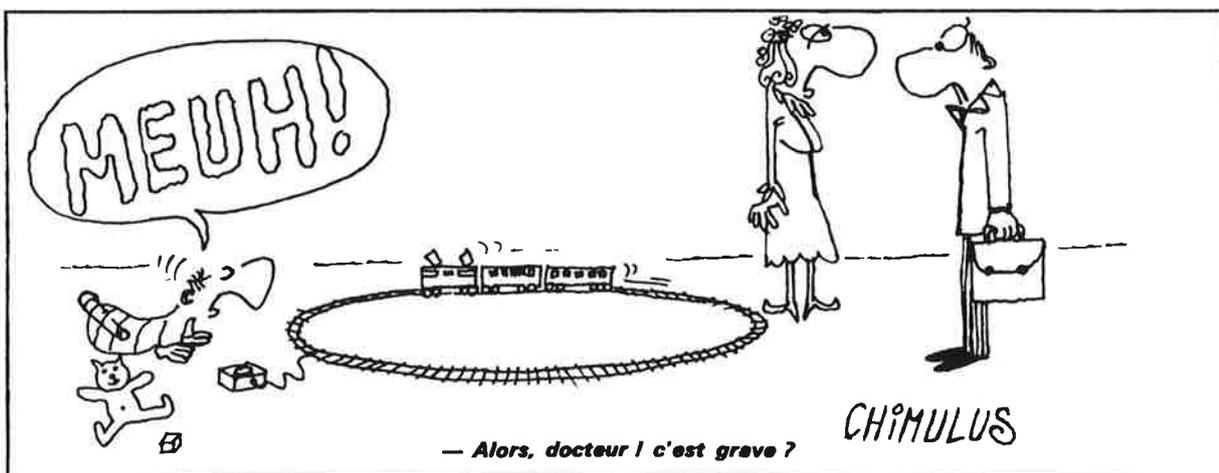


HORIZONTALEMENT

- * 1. Petite compagnie anglaise. - Affaire de répartiteur. * 2. Bout de voie.
- * 3. Se permet. - Prénom féminin. * 4. Pour indiquer la pression. * 5. Limite de manoeuvre. - Livres de messe. * 6. Son plan n'est pas de niveau. - Article.
- * 7. Ne sont pas des reines de beauté. * 8. Ville de Suède. - Voyelles.
- * 9. Fit un mouvement. - Préfixe multiplicateur. * 10. Symbole du technétium. - Sont recouvertes à chaque marée.

VERTICALEMENT

- * 1. Assure la vigilance. * 2. Est mort aux ides de mars. - On en tire le cachou.
- * 3. Biographe de Saint-Eloi. - Rame à passer au triage. * 4. Ses nombreux arrêts ne le retardent pas. * 5. Relation par autorail. - Ex-fleuron de la SNCF. * 6. Leurs bourrelets ne les empêchent pas d'être bien tournées. - Lac.
- * 7. Il n'aime pas la presse. - Empereur. - Tout va donc bien. * 8. S'il est faux, il n'est pas sûr. - Roches volcaniques. * 9. Intention fugitive.
- * 10. Déterminent le confort du voyageur. - Souvent difficile à contourner.



actualité

une rubrique de Michel Herbiet

Nous n'irons plus sur la 'Vennbahn'? Si !

En page 4 de FFN 38, nous nous demandions si nous irions-encore sur la "Vennbahn" ou la ligne des marais ? En effet, toute exploitation touristique y est impossible depuis le 30 juin 1989 vu que le tronçon compris entre Raeren et Sourbrodt est désaffecté officiellement depuis cette date. Mais cette décision ne condamnait pas irrémédiablement cette ligne touristique car tant du côté allemand que du côté SNCB, on voulait, à condition de trouver les moyens financiers nécessaires, sauver cette ligne réputée pour la beauté sauvage des paysages qu'elle traverse. Et bien grâce au FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) qui déboursa 50 % des 127 millions que coûtera la remise en état, cette ligne sera rouverte officiellement le 2 juin de cette année. Pour fêter cet événement on fera appel à la rame du "Rheingold" de 1928 conservée et remise en état pour assurer des trains touristiques. Le nouveau locataire (la Communauté Germanophone) à qui la SNCB a octroyé la location à longue durée de ce tronçon (41 km dont 23 en territoire allemand) est naturellement chargée de la remise en état de la ligne et des bâtiments, et de la construction d'un hangar.

Les vieux trains ont la cote

La vente de matériel d'occasion par la DB est en pleine expansion. En effet, début décembre 1989, l'Albanie a acheté aux chemins de fer fédéraux allemands 5 locomotives diesel et 250 wagons, et il est prévu que d'autres véhicules suivront cette première livraison. La Grèce et la Turquie sont également de fidèles clientes de la DB, ayant acheté récemment, la première 20 locomotives diesel et 47 voitures, la seconde 27 autorails. Ces ventes de matériel d'occasion s'adressent également aux pays plus lointains tel l'Iran qui vient d'acquérir 100 voitures dont 30 voitures-lits. La SNCF s'intéresse également à ce marché de l'occasion et c'est ainsi qu'en 1988, l'Albanie lui avait acheté 43 voitures B 10 t (dites "Bruhat"), 100 wagons couverts et 110 wagons trémies. Dans ce domaine, notre SNCB n'est pas en reste et son matériel d'occasion semble également très prisé. Dans FFN 25 (page 7), nous vous avons parlé du matériel belge (neuf et d'occasion) employé par l'Office National des Chemins de fer Marocains. A ce jour, l'ONCF nous aurait acheté 106 voitures du type K1 et 20 du type M1 et il s'appête à nous commander 180 wagons marchandises (type Gbs), 10 voitures internationales (I3) et 12 voitures du service intérieur du type K3, bien connues des usagers de la ligne Namur-Dinant et dont les jours sont comptés sur cette artère, suite à son électrification. Mais la SNCB ne vend pas seulement son matériel à des compagnies nationales de chemins de fer car elle s'intéresse également aux associations qui ont repris l'exploitation touristique de tronçons de lignes dont elle était jadis l'exploitante. En effet, chaque vente de matériel d'occasion représente pour la SNCB une opération commerciale rentable. Il en est de même d'ailleurs pour la vente comme mitraille de matériel jugé invendable sur le marché de l'occasion. Si lors d'une visite aux Pays-Bas, vous y rencontrez du matériel SNCB utilisé pour les besoins locaux, ne croyez surtout pas que vous êtes en présence de matériel d'occasion de notre société. En effet cette dernière loue également du matériel encore en exploitation sur son propre réseau. C'est ainsi que pour assurer leur trafic voyageurs en constante progression, les NS ont procédé à la location de voitures auprès de la SNCB. Si vous êtes amenés à vous rendre dans la région de Zwolle, ne vous étonnez pas d'y rencontrer des rames composées uniquement de voitures M2 arborant le sigle des NS, car depuis l'an dernier, pas moins de 37 exemplaires y circulent et 10 de leur soeurs les rejoindront sans doute cette année.

Les trains reviennent à Maredsous

Le projet de remise en état de deux lignes à fins touristiques dont nous vous avons entretenu en page 6 de FFN 37 s'est concrétisé le samedi 16 septembre. Le voyage inaugural a eu lieu avec l'autorail 554.18 (ex-4618) remis en état de marche et remarquablement restauré par Pierre Herbiet et ses amis. L'autorail a donc quitté Tamines en direction de Maredsous et le retour s'effectuera jusqu'à Stave car au-delà la voie n'était pas encore remise en état pour arriver à proximité de l'ancienne remise de Florennes dont le terre-plein qui l'entoure est déjà quant à lui aménagé par l'administration communale.

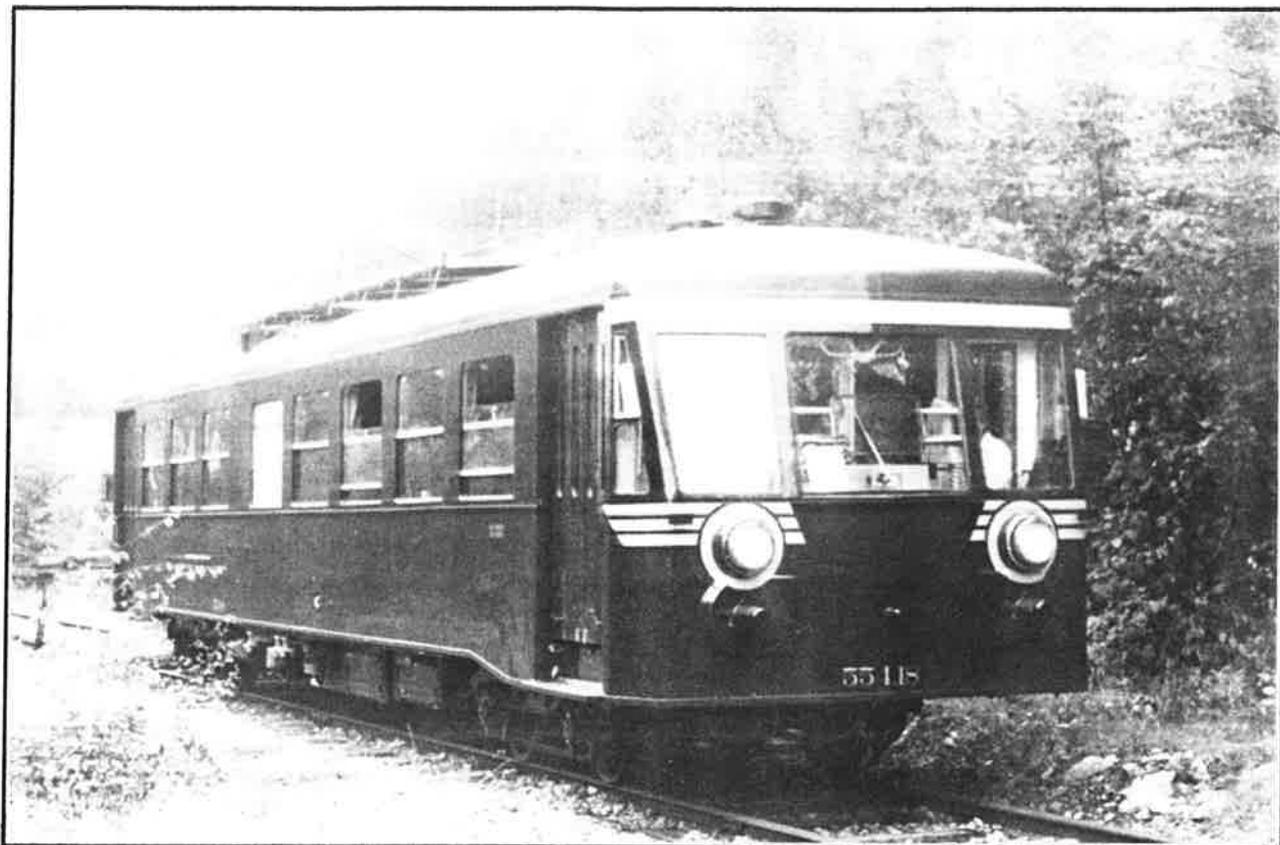
Il se confirme donc que l'exploitation de la ligne de la Mollignée débutera dans le courant du mois d'avril avec cette fois, la gare de Florennes comme tête de ligne. En première phase, la circulation des trains s'effectuera sur la section Florennes Central - Falaën, soit env. 18 km. En seconde phase, suivant l'évolution des travaux de la voie principalement à Haut-le-Wastia, la circulation s'effectuera sur le tronçon complet c'est-à-dire Florennes Central-Anhée, soit env. 26 km. Les travaux d'aménagement du site de Florennes Central se poursuivent ainsi que les tractations avec la SNCB et le CICF pour la reprise de la ligne par le TTMM. Le profil sera le plus difficile des lignes des chemins de fer touristiques de la Belgique. En effet, la gare de Anhée se situe à 94 m d'altitude et le point culminant de la ligne (km 2,3 de Florennes Central) à 294 m, soit une dénivellation de 200 m sur un parcours d'environ 24 km, soit une rampe moyenne de + 8,5 mm par m. De beaux démarrages lors des circulations vapeur dans quelques années.

Un très grand merci à tous ceux qui ont oeuvré pour la renaissance de la ligne de la Mollignée qui connut tant de belles heures avant sa fermeture au trafic voyageurs en 1963.

Jean Dubuffet

Sauvé du chalumeau

Lors de notre réunion du 22 décembre 1989, notre ami Pierre Poirier, au cours de la projection de ses diapos sur le Benelux et la France, nous a fait découvrir l'AR 551.26, qui était transféré de l'ex-dépôt de Bertrix vers l'atelier de Schaerbeek. Cela s'est passé le 25 août 1989 et c'est l'association PFT (Patrimoine Ferroviaire Touristique) qui l'a racheté à la SNCB, dans le but de le faire circuler sur le chemin de fer touristique de la Meuse-Mollignée (TTMM). Cet autorail, qui a servi à la manoeuvre des bogies au dépôt de Bertrix, ne possède plus d'intérieur aménagé, mais nous pouvons être certains que les débrouillards membres de cette association sauront vite et bien remédier à cet état de choses. Après le 551.48 restauré en version d'origine en couleurs crème et bleue (ne devrait-il pas porter le numéro 622.43 ?) et conservé à Leuven pour le musée du chemin de fer, c'est donc le deuxième autorail du type 551 sauvé de la ferraille. Profitons de l'occasion pour rappeler que ces autorails furent construits en 1939 au nombre de 56 exemplaires dont 6 par la firme Brossel à Bruxelles (trois étaient munis d'un moteur à essence) et 50 par CW Mechelen. Leur vitesse maximum s'élevait à 58 km/h et leur longueur atteignait 11,235 m. La capacité voyageurs était de 50 places "assis" et 30 "debout", mais durant la guerre 40-44, il n'était pas rare d'y voir enfourner le double de voyageurs. A l'origine, ils reçurent l'appellation type 622. En mai 1941, durant l'occupation, ils furent équipés d'un gazogène (qu'ils conservèrent jusqu'au début de 1946) et devinrent soit le type 550, soit le type 551 suivant le type de gazogène dont ils étaient pourvus (type 550 : gazogène Brossel et type 551 : gazogène Bernard). C'est en septembre 1947 que les type 550 reçurent également l'appellation type 551. Les derniers exemplaires qui étaient encore affectés à des services voyageurs furent réformés en octobre 1965. Quant au service ES, il a fait appel à 12 exemplaires de ce type d'autorail, dont le 551.26 qui y effectua du service sous le numéro ES 308.

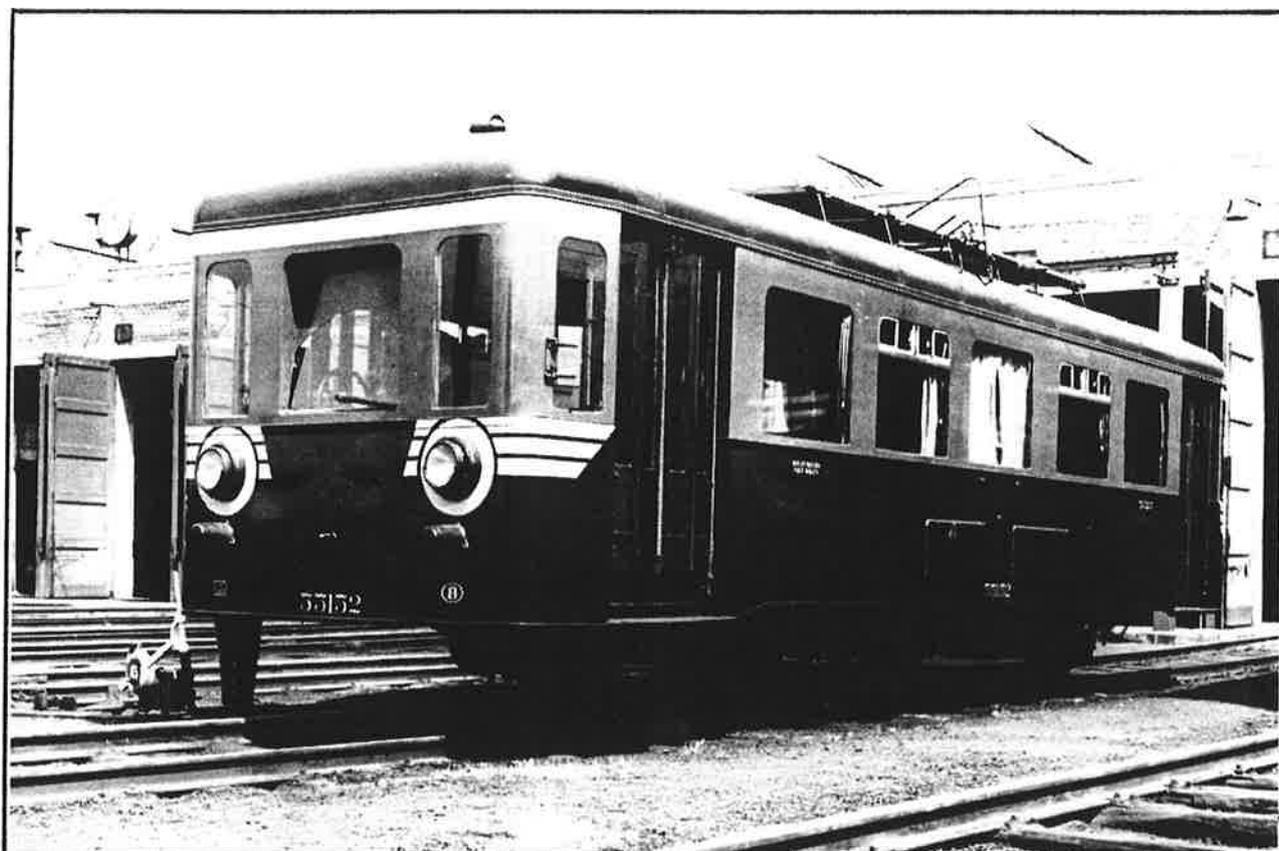


Autorail 554.18 (ex-4618) de l'association P.F.T. sur la ligne de la Molinee le samedi 16 septembre 1989.
Photo : Vers l'Avenir

Autorail Brossel 551.52

Photo SNCB

Collection Phil. Dambly



Le 'Bananes-express'

C'est depuis octobre 1988 que la firme "Interfrigo" (coopérative créée par divers réseaux européens en 1948) a proposé à un grand importateur belge de bananes, un service rapide et très bien organisé. Il s'agissait pour Interfrigo de transporter dans ses wagons réfrigérants des bananes à destination de l'Allemagne du Sud et de l'Autriche, et ce, au moyen de trains formés de 12 à 20 wagons et devant être à destination dans les plus brefs délais. Au début, ce train dénommé "Bananes-Express", était prévu pour circuler deux à trois fois par semaine, ce qui devait donner au bout d'une année un total de plus ou moins 2.250 wagons expédiés. Mais, devant la bonne organisation du transport qui satisfait pleinement l'importateur et la clientèle, cette formule a été tellement bien appréciée par ces derniers qu'en octobre 1989, l'on comptait le 4.000ème wagon expédié. Il n'est pas inutile de rappeler que le transport des fruits et principalement des bananes demande des précautions au point de vue température (7 à 8°C) d'où en été refroidissement de la température dans le wagon et nécessité de donner un peu de chaleur en hiver. Que vous aimiez les bananes ou que vous les trouviez exécrables, il vous est loisible grâce à Rivarosse (réf. 2445) de former une rame homogène de ce type de wagon réfrigérant et la faire circuler sur votre réseau comme train de marchandises à grande vitesse.

Radio sol - train

C'est au cours des années 80 que la SNCB a mis au point un programme d'équipements radio "sol-train" destinés à couvrir de nombreuses lignes principales et la majorité des trains qui y circulent. Ces équipements se composent d'installations fixes (centraux radio placés dans les dispatchings régionaux et équipements en ligne consistant en loges, pylônes, antennes directionnelles, le tout étant installé selon le relief et l'environnement de la ligne) et d'installations mobiles placées dans les postes de conduite des locomotives électriques, des automotrices et des voitures-pilotes. Ce système de communications entre les conducteurs et le personnel du dispatching permet à tous ces agents d'être en contact dès que le besoin s'en fait sentir. Il consiste en un échange de messages codés établis par l'actionnement de poussoirs chez l'un et de l'allumage de voyants chez l'autre. Cependant au départ d'un code particulier, une conversation normale peut être entretenue. Les communications établies sont sélectives car si le conducteur du train concerné reçoit uniquement les informations qui lui sont destinées, le dispatcher a, quant à lui, la possibilité d'émettre un appel général à tous les conducteurs de la ligne. Ce système de communications, mis en place suivant un programme réparti sur plusieurs années, représente un grand avantage pour la sécurité et la régularité de la circulation des trains. Il permet aux chefs-gardes de tenir immédiatement au courant la clientèle de la SNCB de tous changements intervenant dans l'exploitation normale, tels que retards, changements d'horaires, arrêts spéciaux, suppression de trains, et ce, suivant la formule consacrée et bien connue des navetteurs "Suite à un(e), nous vous informons que, Veuillez nous en excuser".

On viendra prendre le train... en voiture

Dans FFN 38 page 6, nous vous annoncions pour la fin 1989 la création d'un nouveau parking à la gare de Namur. Ce dernier vient d'être terminé dans les délais prévus. Il est situé à l'arrière des installations ferroviaires et est accessible par ses deux extrémités : boulevard du Nord et pont d'Heuvy. Il est réservé aux clients de la SNCB, moyennant la somme de 50 FRS par jour ou de 415 FRS par mois.

Cette nouvelle aire de parking ajoute 248 places pour voitures et 30 places (gratuites) pour les deux roues aux 100 places du parking existant et aux 72 places du parking de la gare de Jambes-Nord. Ce nouveau parking s'inscrit dans le cadre du développement de la complémentarité train-voiture et du désencombrement du centre de la ville.

Mais il paraît que les piétons ne seront pas oubliés dans le plan d'aménagement des abords de la gare. En effet, le passage souterrain va être complètement rénové avec l'aménagement de rampes d'accès pour handicapés et la rationalisation des entrées et sorties dont certaines sont bloquées et barrées depuis des mois, voire des années !

Le TGV belge : un tracé à deux vitesses

Nos ministres se sont enfin mis d'accord sur le tracé du TGV dans notre pays. L'Europe du train à grande vitesse n'attendait plus que la décision de la Belgique pour que soit enfin ouverte la voie à ce nouveau mode de transport ferroviaire. Si notre pays était à la traîne, c'était parce que l'arrivée du TGV chez nous avait attisé les passions régionales. C'est ainsi que le nord du pays ne voulait à aucun prix un train en site propre (l'environnement en aurait souffert), tandis que le sud, à condition de bénéficier de compensations pour le réseau wallon, ne voyait aucun inconvénient à l'installation de ce train en site propre. Il fallait donc trouver un compromis pour aplanir ces divergences. C'est ainsi que la proposition du tracé sur lequel nos ministres sont tombés d'accord, procurera à notre pays un TGV à 2 vitesses, ainsi que le prouve le plan adopté détaillé ci-après :

- a) de la frontière française à Bruxelles (temps de parcours prévu : 26 min) : le train est en site propre (71,3 km) jusqu'à Lembeek (vitesse 320 à 350 km/h). Il roulera ensuite jusqu'à Bruxelles sur site existant mais complété par deux voies supplémentaires (vitesse maximum : 200 km/h)
- b) la gare de Bruxelles-Midi est considérée comme la principale gare TGV du pays et sera donc aménagée pour accueillir ce nouveau mode de transport. Remarquons que la gare de Bruxelles-Nord sera également concernée par le passage des TGV de la relation Allemagne/Liège et ceux de la relation Pays-Bas/Antwerpen
- c) de Bruxelles à Antwerpen (temps de parcours prévu : 29 min) : le train roule en site existant mais l'infrastructure sera adaptée pour porter la vitesse à 160 km/h
- d) d'Anvers à la frontière néerlandaise (temps de parcours prévu : 8 min) : deux hypothèses sont retenues soit l'adaptation de la ligne actuelle Antwerpen-Essen-Rosendaal, soit la création d'un site propre le long de la route portuaire (à discuter avec le gouvernement néerlandais)
- e) de Bruxelles à Liège (temps de parcours prévu : 43 min)
 - Tronçon de Bruxelles à Leuven : en site existant mais à quatre voies de Zaventem à Leuven avec vitesse maximum de 200 km/h (la traversée de la gare de Leuven se fera à du 160 km/h suite à la courbe de Herent).
 - Tronçon de Leuven à Liège : après la traversée de Leuven le train circulera en site propre de Bierbeek à Bierset où il rejoindra le site existant jusqu'à Liège-Guillemins
- f) de Liège à la frontière allemande (temps de parcours prévu : 18 min) : jusqu'à Chênée en site existant ensuite en site propre jusqu'à Welkenraedt où l'on reprendra le site existant jusqu'à la frontière allemande
- g) parmi les compensations accordées à la région wallonne, notons l'électrification de la ligne Tournai-Lille et le raccordement à Antoing de la dorsale wallonne (Liège-Namur-Charleroi-Mons-Tournai) à la ligne TGV.

Dire que ce plan a contenté toutes les parties intéressées serait trahir la vérité. Mais vu nos divergences régionales, il s'agit manifestement d'un montage bien étudié. Mais rien ne dit qu'un jour certains n'éprouveront pas quelques regrets d'avoir opté pour la petite vitesse, et ce, dans la perspective du développement européen qui lui se fera de plus en plus à grande vitesse.

Trente rames pour traverser la Manche

C'est le lundi 13 décembre 1989 qu'a été signé à Bruxelles entre les présidents des BR, de la SNCF et de la SNCB et les dirigeants d'un consortium de constructeurs européens, un contrat pour la livraison de 30 rames TGV-Transmanche, à effectuer pour 1993, date de l'ouverture du tunnel sous la Manche.

Ce contrat d'un montant de plus de 35 milliards de nos francs nous intéresse au plus haut point, car il fait entrer notre pays dans le jeu de la grande vitesse européenne et favorise notre industrie impliquée dans la construction ferroviaire. Le consortium de constructeurs européens qui doit livrer 14 rames aux BR, 13 à la SNCF et 3 à la SNCB se compose des 2 firmes britanniques (GEC - Alsthom et Brush), 3 firmes françaises (GEC - Alsthom, AFN Industries et De Dietrich) et 2 firmes belges (ACEC Transport et BN - Constructions Ferroviaires et Mécaniques). L'aménagement intérieur des rames a été confié à Roger Tallon - ADSA pour la France, au cabinet Jones Garrard pour la Grande-Bretagne et à la firme belge Inov, PME de Franc-Waret. Chaque TGV sera composé de 18 remorques encadrées par 2 motrices et sa capacité sera de 794 places assises (dont 210 en 1ère classe) et 52 strapontins. Sa longueur sera de 393,48 m et sa masse totale en charge sera de 800 t. Deux modèles de présérie sont attendus pour le début de 1992 et la livraison en série devrait commencer en décembre de la même année, pour la mise en service du tunnel prévue pour l'été 1993. L'extérieur de ces TGV sera futuriste avec un nez allongé peint en jaune, des lignes rondes avec une robe bleue coupée de gris. Quant à l'intérieur, il sera "cossu" en 1ère classe et d'un style "plus d'avant-garde" en seconde classe. Lorsque tout le parcours sera effectué sur la ligne nouvelle (début 1999), la liaison Bruxelles-Londres s'effectuera en 2 h 37. Mais comme le tunnel doit en principe être ouvert à la circulation en juin 1993, le trajet demandera à ce moment une demi-heure en plus. En effet, ce n'est qu'en 1995 qu'existera la nouvelle ligne Bruxelles-Frontière française et qu'en 1998 que sera terminée la ligne à grande vitesse sur le sol britannique. Remarquons que dans l'attente de cette dernière, les rames TGV capteront, entre la sortie du tunnel et Londres, le courant continu 750 V sur le troisième rail latéral existant.

160 ans de records

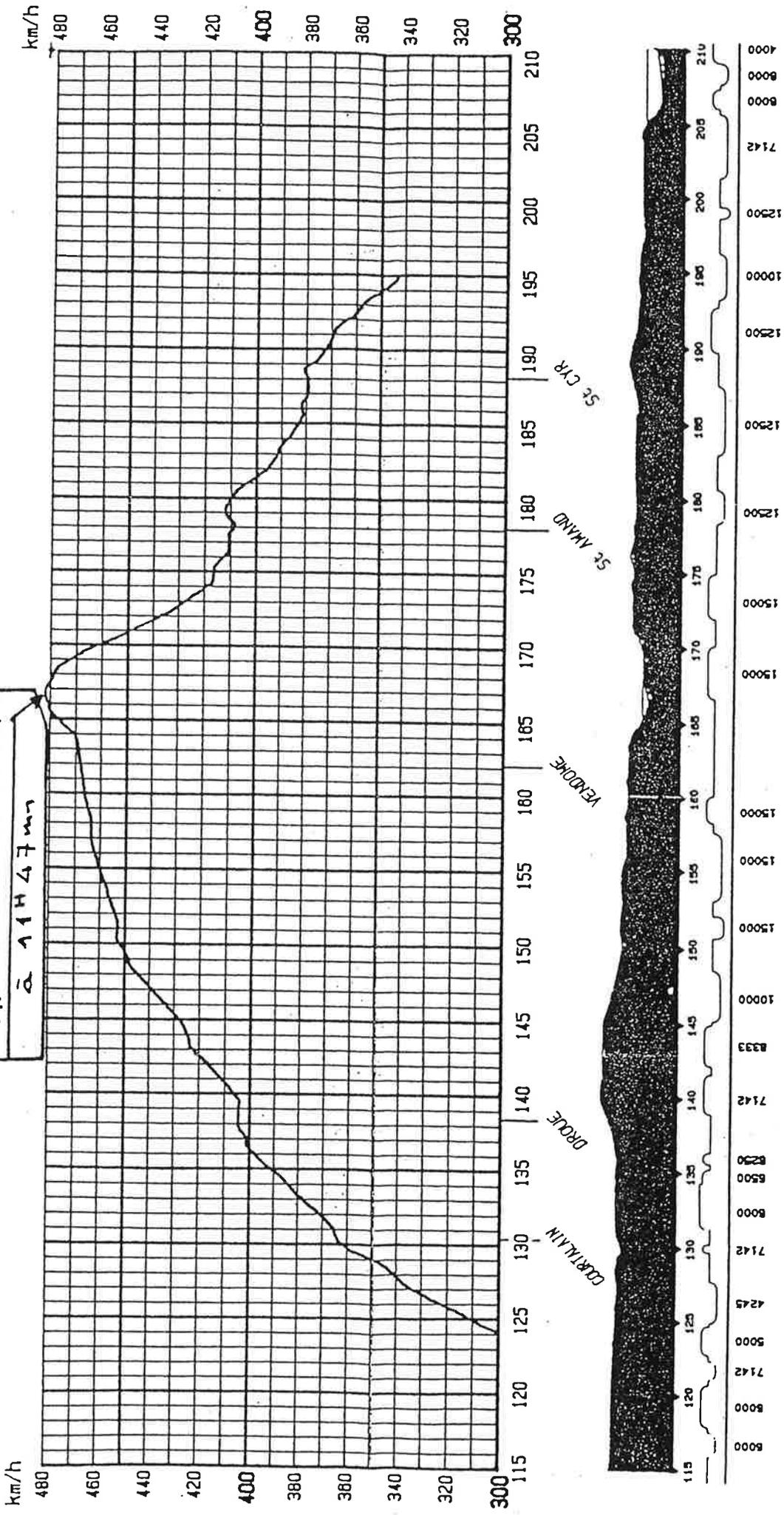
C'est le mardi 5 décembre 1989 à 11.47 h que la rame TGV Atlantique 325 a établi dans la région vendômoise et lors d'une quatrième journée d'essais, un nouveau record du monde de vitesse sur rails, en roulant à 482,4 km/h. Le précédent record appartenait à la DB qui, avec son ICE le 1er mai 1988, avait atteint la vitesse de 406,9 km/h. Remarquons que cette performance a été réalisée par une rame Atlantique qui sera mise en service commercial et qu'il ne s'agissait pas d'une rame prototype. C'était une rame dotée de composants de série mais qui comprenait seulement quatre remorques au lieu de dix, donc plus courte (quelque 125 m de long au lieu de 237,59 m) et plus légère (300 t au lieu de 489,6 t). On avait également équipé les motrices de roues d'un diamètre de 1.050 mm (au lieu de 920 mm), modifié le rapport de réduction des engrenages et adopté un pantographe spécialement réglé.

Les précédents records :

Année	Pays	Matériel	Genre de traction	Vitesse atteinte (km/h)
1829	Grande-Bretagne	Rocket	vapeur	47,00
1847	Grande-Bretagne	Great Western	vapeur	120,00
1890	France	Crampton Est	vapeur	144,00
1891	Etats-Unis	Philadelphia and Reading	vapeur	146,00
1903	Allemagne	Automotrices Marienfelde-Zossen	électrique	209,30
1931	Allemagne	Kruckenbergl	moteur à explosion entraînant une hélice	230,23
1954	France	CC 7121	électrique	243,00
1955	France	CC 7107 et BB 9004	électrique	331,00
1981	France	TGV	électrique	380,00
1988	Allemagne	ICE prototype	électrique	406,90

DIAGRAMME DE VITESSE RAME No 325

V_{max} réalisée: 482.4 km/h
à 11H 47mn



ETABLI PAR :
LE DIRIGEANT DES ESSAIS :

[Signature]

APPROUVE PAR : LE DIRECTEUR DE LN2 :

[Signature]

L'I.C. CHEF DU PROGRAMME TGV :

[Signature]

nos «vapeur»

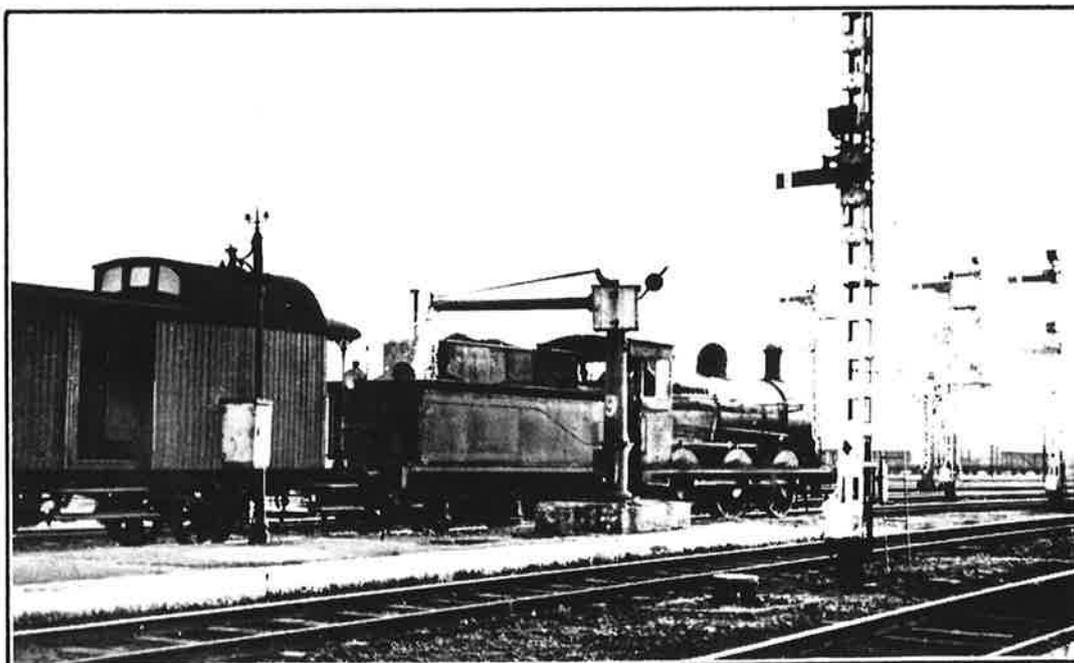
du 1/1/1946 à leur dernier panache

Michel Herbiet

Les types 41 et 44

En cette fin du 19^{ème} siècle et vu l'augmentation du tonnage des trains, l'administration des chemins de fer de l'Etat fut amenée à envisager la création de types de locomotives entièrement nouveaux. Pour le service des trains de voyageurs directs et express, l'on adopta un modèle classique et purement anglais (type Dunalastair II du Caledonian Railway) et dont les cinq premiers exemplaires furent commandés en Ecosse, tandis que par après, 90 locomotives de ce type furent livrées par l'industrie de notre pays. Il s'agissait du type 17 dont les résultats furent jugés satisfaisants, ce qui incita les dirigeants des chemins de fer de l'Etat à transposer ce type de machine pour obtenir une locomotive mixte apte à remorquer des trains de marchandises de plus en plus lourds et des trains de voyageurs à vitesse pas trop élevée. Commandées à l'industrie nationale au nombre de 82 exemplaires, elles furent livrées par divers constructeurs de 1900 à 1901 et reçurent l'appellation type 30. Il s'agissait de 0-6-0 "Bourbonnais" à roues de 1,520 m et à foyer semi-profond. Elle pesaient 46 t en ordre de marche et étaient accouplées à des tenders à 3 essieux. Ces derniers dénommés type 15 avaient une capacité de 13 m³ d'eau et de 7 t de charbon.

Mais le type 30, machine simple et robuste, se révéla un peu faible pour la remorque des trains de marchandises et de ce fait n'assura plus que des trains de voyageurs du service omnibus (à la renumérotation du 1^{er} octobre 1931, il en restait 12 exemplaires et c'est en avril 1932 que les dernières locomotives encore en service furent mises hors écritures). Dès lors, l'Etat fit construire à partir de 1902, 809 locomotives de même conception que le type 30, mais plus puissantes. Ce fut la classe la plus nombreuse ayant jamais figuré à l'effectif. Toutes ces locomotives furent commandées à l'industrie belge et se répartissaient en 2 groupes : l'un de 502 machines à vapeur saturée, livrées de 1902 à 1909 et l'autre de 307 machines munies de



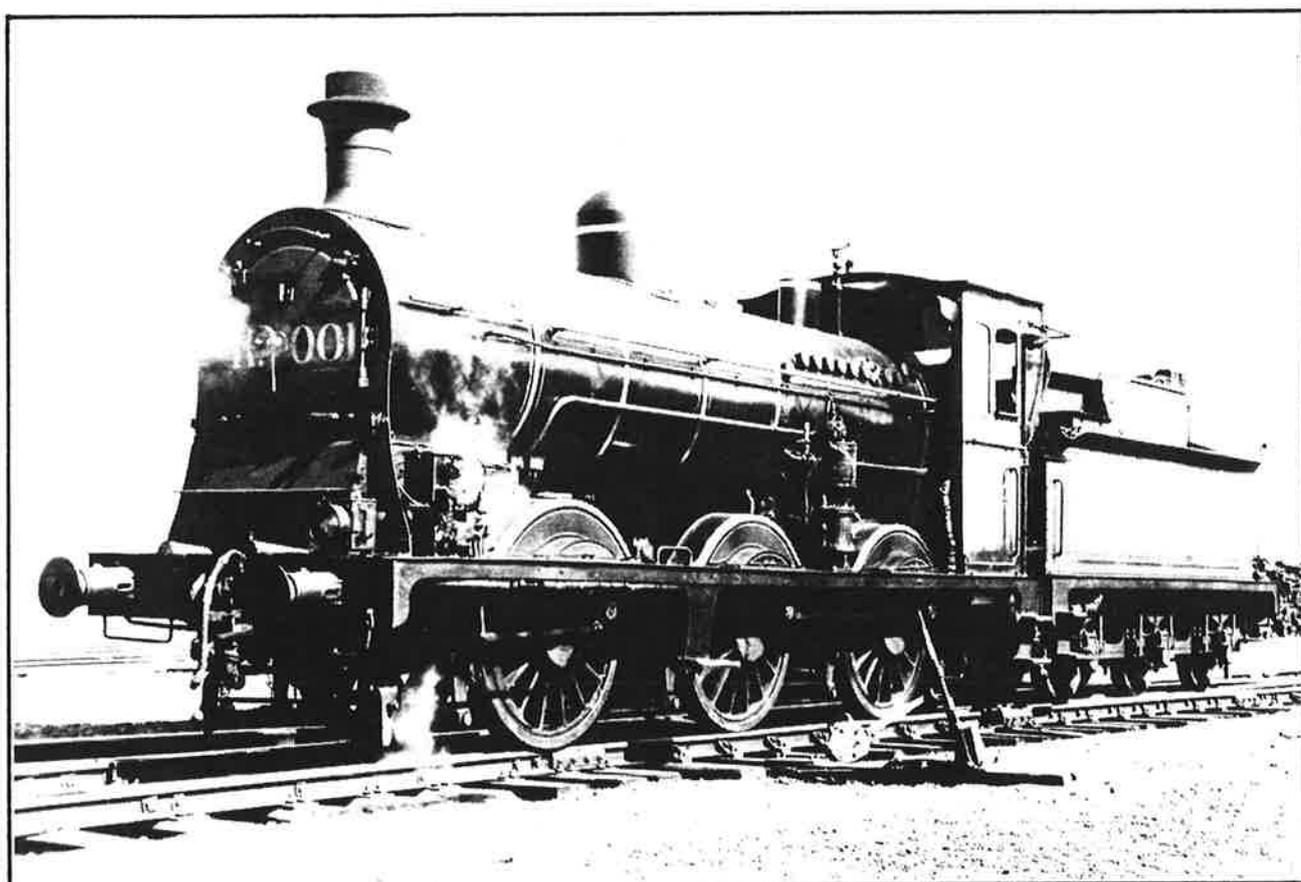
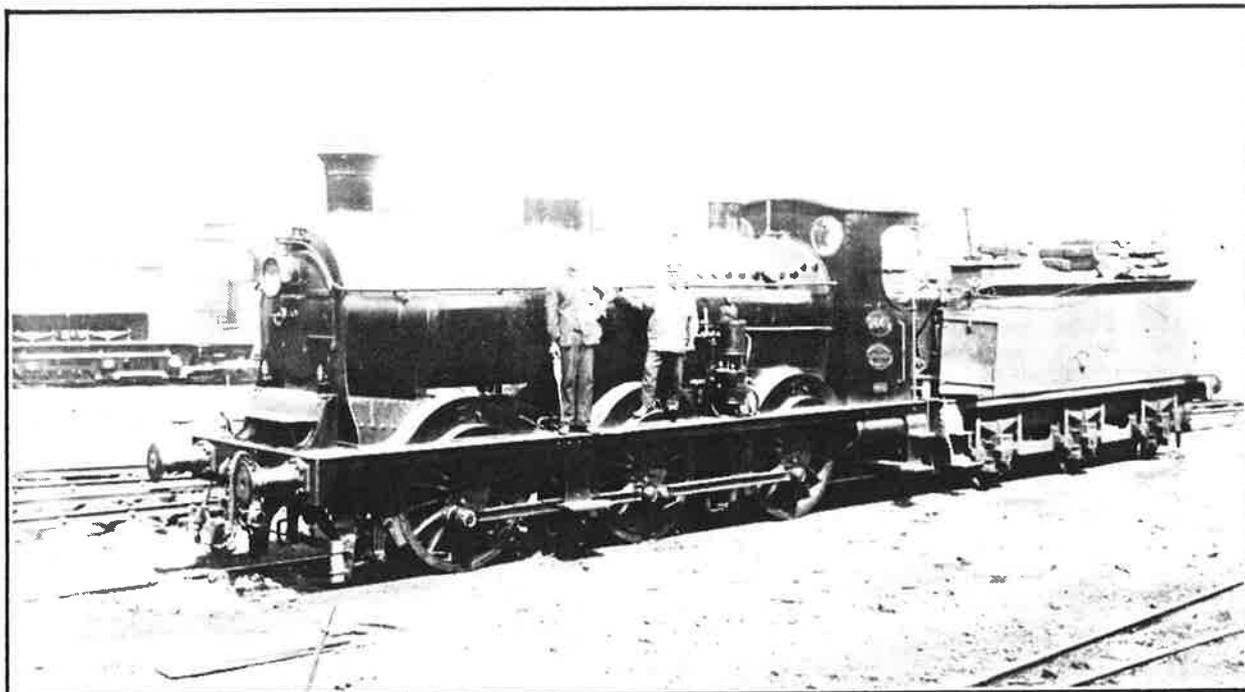
la surchauffe, livrées de 1905 à 1914. Tout comme les types 30, elles furent accouplées à des tenders du type 15. Notons qu'à partir des années trente, quelques unités munies de la surchauffe furent accouplées à des tenders à bogies du type 14, d'une capacité de 18 m³ d'eau et de 5,450 t de charbon et provenant de locomotives type 17 désaffectées.

Toutes ces locomotives reçurent l'appellation type 32 et furent dénommées type 32 (celles à vapeur saturée) et type 32 S (celles munies de la surchauffe). C'est à partir du 1er janvier 1925 que le type 32 S devint le type 31. A la renumérotation du 1er octobre 1931, les types 31 et 32 furent appelés respectivement type 41 et type 44. Si les deux versions de ce type de locomotives présentaient de nombreuses caractéristiques communes (par exemple des roues motrices de 1,520 m permettant une vitesse maximum de 70 km/h), elles se différenciaient par des caractéristiques propres à chaque version. Parmi ces dernières, on notait :

Caractéristiques		32 S/31/41	32/44
Poids en ordre de marche	(t)	52,200	49,450
Poids à vide	(t)	48,400	46,100
Hauteur à la cheminée	(m)	4,130	4,000
Longueur totale hors-tampons	(m)	9,496	9,246
Diamètre des cylindres	(mm)	500	470
Puissance ancienne	(ch)	1.000	900
Puissance UIC	(ch)	1.161	1.061

La construction de ces 809 locomotives fut confiée à 14 firmes dont le nom et le nombre d'exemplaires construits figurent dans le tableau suivant :

Constructeurs	Nombre d'exemplaires construits		
	Type 32 S/31/41	Type 32/44	Total
Tubize	40	49	89
Carels	39	28	67
Franco-Belge	38	73	111
Haine-St-Pierre	37	28	65
Energie	32	27	59
Gilain	24	3	27
Thiriau	22	18	40
Biesme	20	9	29
La Meuse	19	34	53
Gilly	13	19	32
St-Léonard	11	46	57
Couillet	8	85	93
Detombay	4	13	17
Cockerill	-	70	70
Total	307	502	809



En haut : le type 30, précurseur de nos types 41 et 44. Photo prise à la remise de Bruxelles-Midi le 9 mai 1907.
Photo R. Pittoors Collection A.D. de Pater

En bas : locomotive **41.001** de la remise de Kortrijk accouplée au tender type 15 n° **13.176**. Photo SNCB Collection M. Herbiet

Page 10 : locomotive **41.101** de la remise de Dendermonde, avec le tender **13.424**. Dendermonde, le 23.9.1957.
Photo Thornburn Collection Phil. Dambly

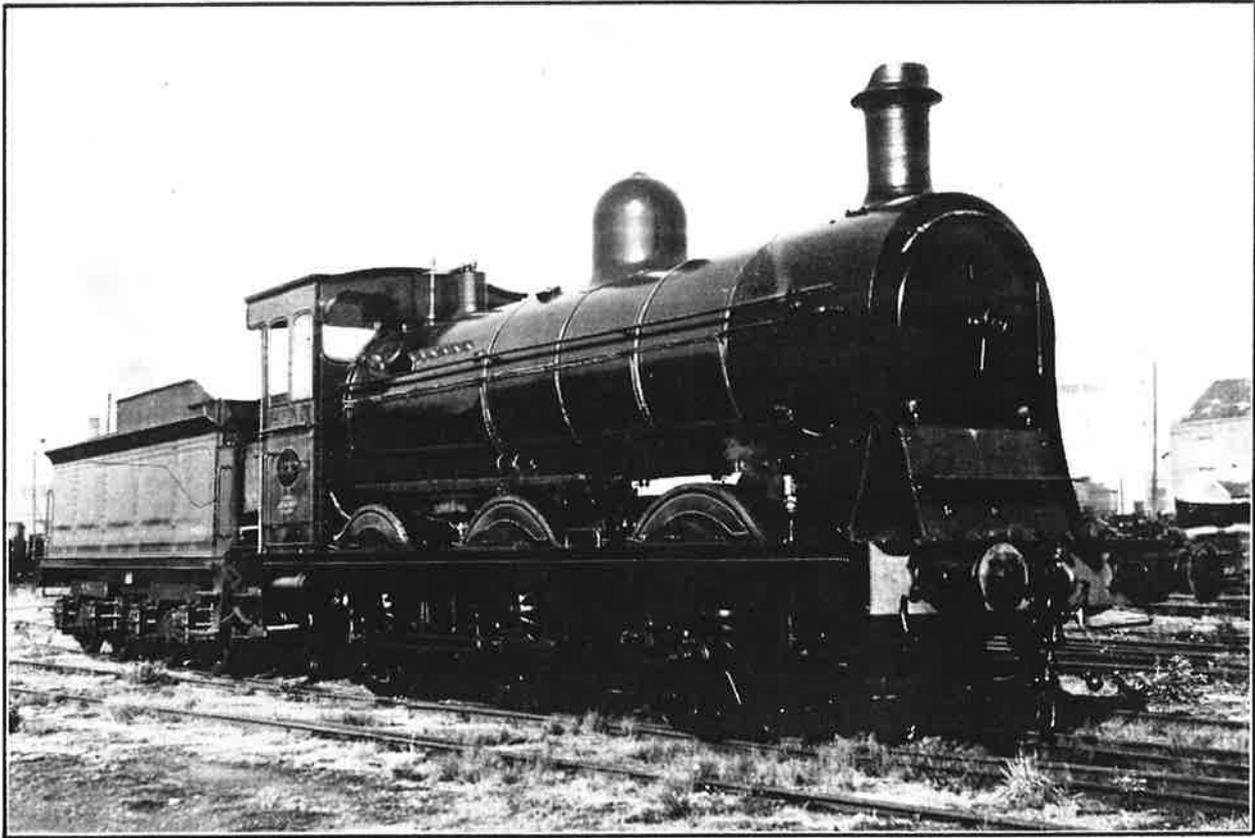
Type 41

A la renumérotation du 1er octobre 1931, l'effectif s'élevait à 221 locomotives qui reçurent les numéros 4100 à 4320. Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1er janvier 1946, elle fut appliquée sur 213 locomotives dont les numéros figurent dans le tableau repris ci-après:

Numérotation			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	Nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
41.001	4101	3501	HaineStPierre	917	../1907	09/1958	FC
41.002	4102	3502	HaineStPierre	918	../1907	10/1949	FT
41.003	4103	3503	HaineStPierre	919	../1907	10/1957	FSN
41.004	4104	3504	HaineStPierre	920	../1907	07/1959	FT
41.005	4105	3505	HaineStPierre	921	../1907	09/1958	FC
41.006	4106	3506	HaineStPierre	922	../1907	07/1959	FT
41.007	4107	3507	Carels	462	../1907	02/1953	FNO
41.008	4108	3508	Carels	463	../1907	09/1952	LHY
41.009	4109	3509	Carels	464	../1907	10/1957	FSN
41.010	4110	3510	Carels	465	../1907	02/1953	FDN
41.011	4111	3511	Carels	466	../1907	09/1957	FT
41.012	4112	3512	Carels	467	../1907	10/1957	FDN
41.013	4113	3513	Carels	468	../1907	07/1959	FT
41.014	4114	3514	Carels	469	../1907	07/1954	FC
41.015	4115	3515	Energie	150	../1907	07/1954	FC
41.016	4116	3516	Energie	151	../1907	09/1957	LML
41.017	4117	3517	Energie	152	../1907	04/1953	FNO
41.018	4118	3518	Energie	153	../1907	02/1953	FC
41.019	4119	3519	Energie	154	../1907	11/1949	FRST
41.020	4120	3520	Energie	155	../1907	07/1959	FT
41.021	4121	3521	Energie	156	../1907	07/1956	FTL
41.022	4122	3402	Tubize	1478	../1906	01/1953	FDN
41.023	4123	3523	Franco-Belge	1630	../1907	09/1958	FT
41.024	4124	3524	Franco-Belge	1631	../1907	12/1954	FNO
41.025	4125	3525	Franco-Belge	1632	../1907	07/1954	LML
41.026	4126	3526	Franco-Belge	1633	../1907	07/1952	FC
41.027	4127	3527	Franco-Belge	1634	../1901	01/1957	FC
41.028	4128	3408	Tubize	1484	../1906	09/1958	FSN
41.029	4129	3529	Franco-Belge	1636	../1907	10/1953	FLS
41.030	4130	3530	Franco-Belge	1637	../1907	01/1953	FT
41.031	4131	3531	Franco-Belge	1638	../1907	09/1957	FDN
41.032	4132	3532	Franco-Belge	1639	../1907	07/1959	FT
41.033	4133	3533	Franco-Belge	1640	../1907	02/1953	FLS
41.034	4134	3734	HaineStPierre	963	../1908	02/1953	FDN
41.035	4135	3735	HaineStPierre	964	../1908	03/1953	FT
41.036	4136	3536	Tubize	1511	../1907	04/1953	FC
41.037	4137	3537	Tubize	1512	../1907	09/1953	FDN
41.038	4138	3498	HaineStPierre	914	../1907	01/1953	FTK
41.039	4100	3500	HaineStPierre	916	../1907	07/1954	FC
41.040	4140	3540	Tubize	1515	../1907	07/1959	FT
41.041	4141	3541	Tubize	1516	../1907	02/1953	FSN
41.043	4143	3543	Tubize	1518	../1907	07/1954	FLS
41.045	4145	3445	St-Léonard	1450	../1906	02/1953	FNO
41.046	4146	3746	Tubize	1553	../1908	07/1959	FC
41.047	4147	3747	Tubize	1554	../1908	07/1959	FT
41.048	4148	3488	Gilain	20	../1907	07/1954	FSN
41.049	4149	3449	St-Léonard	1454	../1906	10/1952	FY
41.050	4150	3750	Tubize	1557	../1908	02/1953	FT
41.051	4151	3151	Franco-Belge	1512	../1905	08/1953	FY
41.052	4152	3152	Franco-Belge	1513	../1905	09/1957	FTL
41.053	4153	3153	Franco-Belge	1514	../1905	10/1957	FSN
41.054	4154	3754	Tubize	1561	../1908	07/1959	FT
41.055	4155	3755	Carels	480	../1908	09/1953	FDN
41.056	4156	3756	Carels	481	../1908	07/1959	FSN

Numérotation			Constructeur		Année de		Dernière remise propriétaire
01.01.46	01.10.31	à la livraison	Nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
41.057	4157	3757	Carels	482	../1908	11/1958	FC
41.058	4158	3758	Carels	483	../1908	08/1959	FT
41.059	4159	3489	Gilain	21	../1907	09/1958	FC
41.060	4160	3760	Carels	476	../1908	07/1954	FC
41.061	4161	3761	Carels	477	../1908	04/1954	FC
41.062	4162	3762	Carels	478	../1908	09/1958	FC
41.063	4163	3763	Carels	479	../1908	09/1957	FSN
41.064	4164	3764	Carels	470	../1908	09/1957	FC
41.065	4165	3805	Gilain	28	../1908	02/1952	FDN
41.066	4166	3766	Carels	472	../1908	04/1954	FC
41.067	4167	3767	Carels	473	../1908	08/1959	FSN
41.068	4168	3150	Franco-Belge	1511	../1905	09/1957	FT
41.069	4169	3429	Franco-Belge	1615	../1906	07/1952	FC
41.070	4170	3770	Energie	168	../1908	07/1959	FC
41.071	4171	3771	Energie	169	../1908	08/1953	FNSD
41.072	4172	3772	Energie	170	../1908	10/1957	FC
41.073	4173	3143	St-Léonard	1398	../1905	10/1957	LML
41.074	4174	3404	Tubize	1480	../1906	12/1957	FC
41.075	4175	3775	Energie	173	../1908	07/1959	LML
41.076	4176	3436	Biesme	31	../1906	07/1956	FC
41.077	4177	3407	Tubize	1483	../1906	07/1959	FC (*)
41.078	4178	3424	Couillet	1450	../1906	09/1957	FSN
41.079	4179	3779	Energie	177	../1908	07/1956	FSN
41.080	4180	3780	Energie	178	../1908	10/1957	LML
41.081	4181	3781	Energie	179	../1908	07/1959	FC
41.082	4182	3782	Thiriau	110	../1908	06/1959	FC
41.083	4183	3783	Thiriau	111	../1908	10/1957	FC
41.084	4184	3414	Tubize	1490	../1907	09/1957	LML
41.085	4185	3785	Thiriau	113	../1908	04/1954	LML
41.086	4186	3786	Thiriau	114	../1908	07/1959	FT
41.087	4187	3787	Thiriau	115	../1908	08/1953	FNO
41.088	4188	3788	Thiriau	116	../1908	05/1954	LML
41.089	4189	3789	Thiriau	117	../1908	07/1952	FC
41.090	4190	3490	Gilain	22	../1907	04/1953	FNSD
41.091	4191	3421	Couillet	1447	../1906	07/1959	FSN
41.093	4193	3793	Biesme	42	../1908	09/1952	FSN
41.094	4194	3794	Biesme	43	../1908	07/1959	FC
41.095	4195	3495	Biesme	40	../1907	07/1959	FT
41.096	4196	3446	St-Léonard	1451	../1906	05/1953	LHY
41.097	4197	3797	Biesme	46	../1908	09/1957	FTL
41.098	4198	3798	Biesme	47	../1908	01/1957	FDN
41.099	4199	3799	Biesme	48	../1908	09/1957	FC
41.100	4200	3800	Gilain	23	../1908	11/1949	FEO
41.101	4201	3801	Gilain	24	../1908	11/1958	FT
41.102	4202	3802	Gilain	25	../1908	10/1952	FC
41.103	4203	4203	Thiriau	139	../1909	02/1953	FTL
41.104	4204	3804	Gilain	27	../1908	05/1954	FC
41.105	4205	4205	Thiriau	141	../1910	02/1953	FNSD
41.106	4206	4206	Thiriau	142	../1910	09/1953	FNSD
41.107	4207	4207	Thiriau	143	../1910	06/1946	GT
41.108	4208	4208	Thiriau	144	../1910	09/1958	FT
41.109	4209	4209	Thiriau	145	../1910	09/1957	FC
41.110	4210	4210	Thiriau	146	../1910	09/1958	FC
41.111	4211	4211	Thiriau	147	../1910	10/1952	FT
41.112	4212	4212	Carels	485	../1909	05/1955	FC
41.113	4213	3443	HaineStPierre	885	../1906	07/1959	FT
41.114	4214	4214	Carels	487	../1909	10/1957	FT
41.115	4215	4215	Carels	488	../1909	07/1959	FT
41.116	4216	4216	Carels	489	../1909	11/1958	FT
41.117	4217	4217	Carels	496	../1909	08/1953	MBX
41.118	4218	3730	HaineStPierre	959	../1908	07/1959	FC
41.119	4219	4219	Carels	498	../1909	04/1954	FRST
41.121	4221	4221	Carels	500	../1910	03/1955	FDN
41.122	4222	4222	Carels	501	../1910	09/1957	FT
41.123	4223	3423	Couillet	1449	../1906	07/1959	FT
41.124	4224	4224	Carels	503	../1910	10/1957	FTL
41.125	4225	3435	Franco-Belge	1621	../1906	06/1959	FT
41.126	4226	3426	Franco-Belge	1612	../1906	07/1959	FT
41.127	4227	3427	Franco-Belge	1613	../1906	07/1959	FC
41.128	4228	4228	Energie	216	../1910	10/1958	FSN

Numérotation			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	Nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
41.129	4229	4229	Energie	217	../1910	02/1953	FT
41.130	4230	4230	Energie	218	../1910	02/1953	LML
41.132	4232	4232	Energie	220	../1910	11/1958	FC
41.133	4233	4233	Energie	221	../1910	09/1957	FSN
41.134	4234	4234	Energie	222	../1910	04/1953	LML
41.135	4235	4235	Energie	223	../1910	05/1955	FLS
41.136	4236	4236	Energie	224	../1910	02/1953	LHY
41.137	4237	4237	Energie	225	../1910	09/1957	LML
41.138	4238	4238	Energie	226	../1910	09/1958	FC
41.139	4239	3739	HaineStPierre	968	../1908	10/1952	LML
41.140	4240	3440	HaineStPierre	882	../1906	02/1953	FNO
41.141	4241	4241	Biesme	53	../1909	12/1957	FTL
41.142	4242	3742	Tubize	1549	../1908	04/1953	FC
41.143	4243	4243	Biesme	55	../1909	04/1954	FLS
41.144	4244	3744	Tubize	1551	../1908	05/1955	LML
41.145	4245	4245	Biesme	57	../1909	08/1953	FT
41.146	4246	4246	Biesme	58	../1909	09/1953	FT
41.147	4247	4247	HaineStPierre	1001	../1909	10/1957	LML
41.148	4248	4248	HaineStPierre	1002	../1909	07/1954	FLS
41.149	4249	4249	HaineStPierre	1003	../1909	01/1953	LC
41.150	4250	4250	HaineStPierre	1004	../1909	08/1953	FTL
41.151	4251	4251	HaineStPierre	1005	../1909	07/1959	FC
41.152	4252	4252	HaineStPierre	1006	../1909	09/1957	FC
41.153	4253	3743	Tubize	1550	../1908	07/1959	FC
41.154	4254	4254	La Meuse	2194	../1909	09/1957	FSN
41.155	4255	3741	HaineStPierre	970	../1908	09/1959	FT (*)
41.156	4256	4256	La Meuse	2196	../1909	04/1954	LML
41.157	4257	4257	La Meuse	2197	../1909	09/1958	LML
41.158	4258	4258	La Meuse	2198	../1909	09/1959	FT
41.159	4259	4259	La Meuse	2199	../1909	07/1954	FC
41.160	4260	4260	La Meuse	2200	../1910	12/1954	FNO
41.161	4261	4261	La Meuse	2201	../1910	09/1958	FSN (*)
41.162	4262	3434	Franco-Belge	1620	../1906	02/1955	LML
41.163	4263	4263	La Meuse	2203	../1910	02/1955	FT
41.164	4264	4264	La Meuse	2204	../1910	07/1954	FSN
41.165	4265	3437	HaineStPierre	879	../1906	10/1957	LML
41.166	4266	4266	La Meuse	2206	../1910	09/1957	LML
41.167	4267	4267	La Meuse	2207	../1910	07/1954	FSN
41.168	4268	4268	La Meuse	2208	../1910	07/1954	FC
41.169	4269	4269	La Meuse	2209	../1910	09/1957	FC
41.170	4270	4270	La Meuse	2210	../1910	08/1955	LML
41.171	4271	4271	La Meuse	2211	../1910	12/1954	LC
41.172	4272	4272	La Meuse	2212	../1910	02/1950	FRST
41.173	4273	4273	Franco-Belge	1805	../1910	02/1953	FSN
41.174	4274	4274	Franco-Belge	1806	../1910	01/1957	FT
41.175	4275	4275	Franco-Belge	1807	../1910	07/1954	FY
41.176	4276	4276	Franco-Belge	1808	../1910	10/1957	FSN
41.177	4277	4277	Franco-Belge	1809	../1910	12/1957	FT
41.178	4278	4278	Franco-Belge	1810	../1910	04/1954	FRST
41.179	4279	3439	HaineStPierre	881	../1906	07/1954	FLS
41.180	4280	3442	HaineStPierre	884	../1906	07/1959	FT
41.181	4281	3441	HaineStPierre	883	../1906	05/1954	FC
41.182	4282	4282	Franco-Belge	1814	../1910	05/1955	LML
41.183	4283	3803	Gilain	26	../1908	11/1958	FC
41.184	4284	4284	Detombay	191	../1910	07/1959	LML
41.185	4285	4285	Detombay	192	../1910	07/1959	FT
41.186	4286	3486	Gilain	18	../1907	02/1953	FC
41.187	4287	4287	Gilain	37	../1909	10/1957	FDN
41.188	4288	4288	Gilain	38	../1909	07/1952	FC
41.189	4289	4289	Gilain	39	../1909	02/1953	FSN
41.190	4290	4290	Gilain	40	../1909	10/1957	FC
41.191	4291	3491	Biesme	36	../1907	12/1954	MBX
41.192	4292	4292	Gilain	42	../1909	09/1952	LHY
41.193	4293	4293	Gilain	43	../1909	10/1952	FDN
41.194	4294	4294	Gilain	44	../1910	07/1959	FT
41.195	4295	4295	Gilain	45	../1910	05/1957	LML
41.196	4296	3496	Biesme	41	../1907	09/1957	LML
41.197	4297	4297	Gilain	47	../1910	08/1953	FC
41.198	4298	4298	Gilly	351	../1909	05/1954	FC



Locomotive type 41 n°4242 de la remise de Manage, accouplée à un tender à bogies (n°18.051).
Photo SNCB Collection Phil. Dambly



Locomotive 41.122 de la remise d'Aalst, accouplée au tender type 15 n°13.277.
Collection Phil. Dambly

Numérotation			Constructeur		Année de		Dernière remise proprié- taire
01.01.46	01.10.31	à la livrai- son	Nom	n°	prise en écritures	mise hors écritures	
41.199	4299	3444	HaineStPierre	886	../1906	07/1959	FT
41.200	4300	3430	Franco-Belge	1616	../1906	07/1959	FC
41.201	4301	3431	Franco-Belge	1617	../1906	09/1958	FC
41.202	4302	4302	Gilly	355	../1909	03/1953	MBX
41.203	4303	4303	Gilly	356	../1909	09/1958	FC
41.204	4304	4304	Gilly	357	../1909	10/1957	FSN
41.205	4305	3485	Gilain	17	../1907	08/1953	MBX
41.206	4306	4306	Gilly	359	../1910	10/1957	FSN
41.207	4307	4307	Gilly	360	../1910	02/1953	MBX
41.209	4309	4309	Gilly	362	../1910	03/1955	FTL
41.210	4310	4310	Gilly	363	../1910	01/1955	LML
41.211	4311	4311	Detombay	193	../1910	10/1957	FC
41.212	4312	4312	St-Léonard	1807	../1913	01/1955	MBX
41.213	4313	4313	St-Léonard	1808	../1913	07/1957	FC
41.214	4314	4314	St-Léonard	1809	../1913	02/1955	FC
41.215	4315	4315	St-Léonard	1810	../1913	08/1953	MBX
41.216	4316	3416	Tubize	1492	../1907	07/1959	LML
41.217	4317	3417	Couillet	1443	../1906	03/1955	FTL
41.218	4318	3487	Gilain	19	../1907	09/1958	FC
41.220	4320	3410	Tubize	1486	../1906	04/1953	FSN

(*)

- 41.077 : accouplée au tender type 15 n° 13.332, elle avait été envoyée à l'atelier de Leuven pour être conservée pour le futur musée des chemins de fer. Mais lors du rachat à la Carbochimique en 1969 de la locomotive type 51 n° 1152, elle fut dépecée ! On ne sait par quel miracle le tender échappa à ce triste sort
- 41.155 : accouplée au tender type 15 n° 13.232, elle fut la dernière locomotive de ce type à être mise hors-service (le 21 juin 1959)
- 41.161 : empruntée en septembre 1944 lors de la retraite par la Deutsche Reichsbahn, elle n'est revenue d'Allemagne qu'en janvier 1946.

Remarque :

Les locomotives 41.002, 41.019, 41.100, 41.107 et 41.172 ont été endommagées par fait de guerre et radiées après un séjour en réparation différée. Elles n'ont porté que sur papier leur numéro à cinq chiffres.

Signification des abréviations utilisées dans cet article

a) Constructeurs de locomotives :

Tubize : Ateliers Métallurgiques, Tubize
Carels : Carels Frères, Gand
Franco-Belge : Société Franco-Belge de Matériel de Chemin de Fer, La Croyère
Haine-St-Pierre : Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre
Energie : Société Energie, Marcinelle
Gilain : Ateliers J.J. Gilain, Tirlemont
Thiriau : Ateliers du Thiriau, La Croyère
Biesme : La Biesme, Bouffioux
La Meuse : Ateliers de Construction de la Meuse, Sclessin
Gilly : Forges, Usines et Fonderies de Gilly
St-Léonard : Société Saint-Léonard, Liège
Couillet : S.A. de Marcinelle et de Couillet
Detombay : Ateliers Detombay, Marcinelle
Cockerill : Société John Cockerill, Seraing

b) Remises à locomotives :

FC	: Kortrijk	FT	: Dendermonde	FSN	: Sint-Niklaas
FNO	: Trois-Ponts	LHY	: Statte	FDN	: Oudenaarde
LML	: Mol	FRST	: Aarschot	FTL	: Tienen
FLS	: Aalst	FTK	: Kortemark	FY	: Ieper
FNSD	: Antwerpen-Zuid	FEO	: Ronet	GT	: Haine-St-Pierre
MBX	: Bertrix	LC	: Ciney	FHS	: Hasselt
FR	: Brugge	FVY	: Gouvy	FKR	: Merelbeke
FSR	: Schaerbeek	FGNF	: Gent-Zeehaven	FYM	: Muizen
LWC	: Walcourt	FSD	: Oostende		

nos «vapeur»

du 1/1/1946 à leur dernier panache

Lors de la présentation, dans le cadre de cette rubrique, de la locomotive type 53 (FFN 35 - pages 11 à 19), nous avons écrit dans un paragraphe intitulé "Curiosités jemelloises" (page 8) que 3 locomotives type 53 de la remise de Jemelle (LJ) furent accouplées à des tenders soit du type 18 de 24 m³, soit du type 38 (ex-KPEV) de 31 m³ afin d'être affectées au service des manoeuvres en gare de Marloie, distante de 6 km et dépourvue depuis toujours de point d'alimentation en eau. La décision d'utiliser ce type d'accouplement fut prise en mai 1942, durant l'occupation allemande (et non à partir de 1945 comme nous l'avions indiqué), et permettait d'éviter de fréquentes navettes entre la gare de Marloie et la remise de Jemelle pour l'approvisionnement en eau et en charbon. En effet, suite à cet accouplement, la locomotive ne devait plus redescendre à Jemelle qu'une fois par semaine pour y remplir ses soutes et son tender d'appoint. Pour nous permettre de satisfaire la demande de l'un de nos lecteurs qui s'interrogeait sur la façon dont l'eau et le charbon du tender étaient transférés vers la locomotive, nous nous sommes adressés (une fois de plus) à M. R. Huysman qui nous a répondu qu'en ce qui concerne l'eau du tender, elle était tout simplement amenée par boyau vers la locomotive. Par contre, le transfert du charbon du tender dans la soute de la locomotive était un travail assez astreignant pour l'équipe de conduite. A ce sujet, il a d'ailleurs souvenir d'un commentaire persifleur car il fallait, lui avait-on dit, être ardennais pour accepter une telle sujétion. Rappelons que ce type d'accouplement dura jusqu'en juillet 1961, date à laquelle un loco-tracteur diesel type 230 (série 91 début 1971) fut affecté à ce service.

courrier des lecteurs

Courrier reçu après lecture de FFN n° 40

- A noter dans votre agenda (page 5)

Un de nos membres nous a fait remarquer que l'abréviation "T.S.P." est bien celle de l'Association Patrimoine Ferroviaire Touristique, mais en langue néerlandaise (Vereniging Toeristisch Spoorpatrimonium). L'abréviation française de l'association s'écrit "P.F.T."

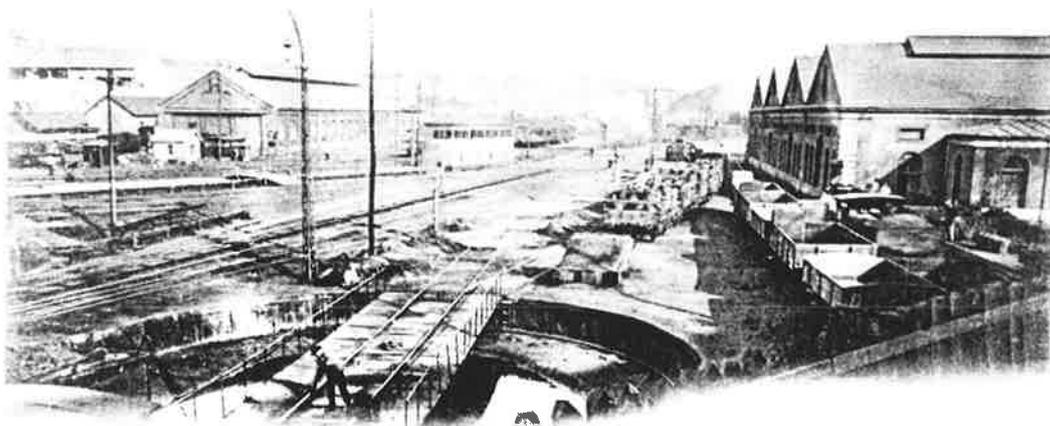
- SNCV : on disperse les vieux trams (page 4)

Le partage du Musée du Tram de Schepdael se précise nous écrit M. M. Hennequin. Le matériel d'origine wallonne devrait être recasé au Musée des Transports en Commun du Pays de Liège (situé à Liège), tandis que le musée de la STIB s'apprêterait à accueillir les véhicules de la région bruxelloise. Du côté flamand, le Domaine de Bokrijk ne serait pas le seul intéressé. En effet, la ligne du tram de la côte opèrerait pour le matériel électrique, tandis que le musée anversois "Antwerps Tram -en Autobusmuseum" (situé à Edegem) ne dédaignerait pas posséder du matériel à vapeur. Comment se terminera cette curée ? Affaire à suivre.

- La semaine du cheminot (page 10)

M. R. Huysman tient à nous signaler que cette manifestation avait toujours lieu au printemps et plus précisément au mois d'avril. Dès lors, il faut considérer que la datation de la photo de la 10.007 (et non 10.017 comme nous l'avions écrit) remise à Phil Dambly est fautive d'autant plus qu'aucune locomotive "Pacific" ne fréquentait encore la gare de Liège-Guillemins à l'époque indiquée.

Précisons également que le centre vert du badge de couleur or proposé aux voyageurs était orné du sigle (B) de la SNCB.



Namur - L'atelier de réparation

Qui pourrait renseigner M. R. Huysman ?

Avant 1931, Namur possédait deux remises à locomotives, celle de la SNCB située à l'emplacement de la sous-station électrique actuelle et celle de la Cie du Nord-Belge située à proximité du pont de Louvain, à l'emplacement du poste d'entretien actuel. En 1929 ou 1930, la remise de la SNCB fut fermée et ses locomotives se retrouvèrent à la remise de Ronet nouvellement construite. Afin de compléter sa documentation, M. R. Huysman aimerait obtenir réponse aux questions reprises ci-après :

a) Remise SNCB

A quelle date exacte fut-elle fermée ?

b) Remise Cie du Nord-Belge

- A quelle date exacte fut-elle fermée en 1940 ?
- A quelle date a-t-elle été réactivée en remplacement de celle de Ronet rendue inexploitable par suite d'un bombardement (décision de juin 1944, application antérieure au 29.07.1944) ?
- A quelle date remonte sa fermeture définitive ?

Nous espérons que certains de nos membres et lecteurs seront en mesure de le renseigner.

modélisme

une rubrique d'André-Marie Ducarme

La '20' Mathu-model en ligne

Si les travaux du réseau HO n'ont pas progressé un de ces derniers vendredis, le coupable est Monsieur MATHU. N'avait-il pas eu l'idée lumineuse de venir tester sa "bécane" sur notre réseau ? Si bien que nous avons passé une soirée mémorable à ajouter les unes aux autres des voitures ADE dans l'espoir, déçu, de voir la '20' "planter un chou".

27 voitures internationales éclairées, démarrage en rampe de 25 pour mille et en courbe avec dévers prononcé: un jeu d'enfant pour la '20' qui enlevait le tout sans patiner.* Et pourtant, Mr Mathu a oublié sur son modèle les sablières fonctionnelles !

Il faut dire toutefois que ces performances n'ont été réalisées qu'avec le bogie moteur à l'arrière. Dans l'autre sens, la machine n'a pu hisser plus de 18 voitures au sommet de la rampe. Il est vrai que ses concurrentes n'ont pu faire mieux. Consulté, Jean DUBUFFET, spécialiste et ami des '20', s'est contenté de décréter : "1100 tonnes, c'est normal!" Un beau compliment, non ?

(*) Pourquoi 27 voitures et pas plus ? C'est que la (modeste) collection de Michel ARCHAMBEAU n'en compte pas davantage... Sinon...

Les nouveautés 'belges' de la foire de Nuremberg

De l'avis général, peu de nouveautés 'belges' cette année à Nuremberg : la loco série 80 de ROCO, annoncée déjà depuis un certain temps, la voiture I6 (Eurofima) redécorée en version 'couchettes' bleu foncé et fuchsia chez ROCO (1/87) et chez MÄRKLIN (1/100), les voitures M2 LIMA légèrement revues (vitrages encastrés) et complétées d'une 2e classe, et la 15 abaissée tout simplement. Quant à la '60' de KLEIN MODELLBAHN, seule était visible une photo de la machine réelle... Et pourtant, l'avenir ne devrait pas être si sombre pour le modéliste amateur de matériel de chez nous. Qu'on en juge...

KLEIN MODELLBAHN - La '60' annoncée serait bel et bien en vente vers le milieu de cette année. En attendant, un wagon Tms (tombereau à 2 essieux avec toiture enroulable) est sur le point d'arriver chez les détaillants. Versions SNCB et SNCF époque IV d'abord, version SNCB époque III plus tard.

L'importateur, Mr Dupuis, promet aussi un wagon Tahs (wagon à coils à bogies, avec toiture enroulable abaissée aux extrémités) type 3614 A5 mais il est peu probable qu'il soit déjà disponible en 1990. D'autres projets intéressants sont à l'étude, mais il serait prématuré d'en parler...

ROCO - A part les deux modèles cités plus haut, rien de neuf, mais des projets : il est question d'une diesel '55' (et de sa soeur luxembourgeoise 1800) dans un avenir assez proche, et d'une électrique '20', mais pour plus tard. Espérons que ces projets se concrétiseront un jour pas trop lointain, car on a déjà promis tant de choses ici ou là...

LIMA - La voiture M2 de 2ème classe manquait cruellement. Elle viendra donc se joindre aux deux modèles existants, eux-mêmes améliorés, permettant ainsi des compositions plus réalistes. Les 'M2' seront disponibles dans les deux livrées, la verte et la bordeaux.

Une version belge (231.001) du V36 allemand, exemplaire unique disparu depuis longtemps, ne devrait rencontrer qu'un intérêt limité.

Des wagons de marchandises sont promis aussi, sans qu'on sache s'il s'agira de modèles nouveaux ou de redécorations de modèles existants assez voisins : Fad (trémie à bogies, probablement une redécoration ?), Tds (redécoration d'une trémie à 2 essieux tout à fait correcte), Shimms dernier modèle (wagon à coils avec toiture télescopique, peut-être une vraie nouveauté ?).

MÄRKLIN - La '16' quadricourant annoncée l'an dernier est chez les détaillants. Si les pantos sont corrects, le toit est toujours peint en gris argent, ce qui est bien dommage. La voiture Eurofima (I6) raccourcie reçoit la nouvelle décoration "couchettes", laquelle semble mieux réussie que chez ROCO : il faudra attendre la sortie des modèles pour mieux en juger.

FLEISCHMANN - Une BR 50 allemande à grands déflecteurs, identique au modèle déjà connu, a fait partie des prises de guerre et a figuré à l'effectif de la SNCB de 1945 à 1950. Elle a même été repeinte en vert. Ceci permet à la firme de Nuremberg de sortir un modèle belge correct à peu de frais (sauf pour l'acheteur). Deux voitures et un fourgon au passé comparable sont également proposés. Le tout en série limitée.

JOUEF - Pas de nouveauté 'belge' mais un revenant, le wagon porte-autos à bogies SNCF. Si l'on sait que JOUEF est tout disposé à produire des modèles SNCF par simple redécoration, et que le bogie Schlieren correct est déjà bien connu dans le Jura, certains espoirs seraient permis...

MODELES ARTISANAUX - La '52' de BRIMA se fait encore attendre mais cela ne devrait plus trop tarder.

La '20' MATHU-MODEL déjà connue de nos lecteurs est en vente, et une '26' devrait suivre bientôt (prototype annoncé pour l'exposition d'Arlon au début de l'été). Enfin, JOCADIS annonce pour bientôt une diesel '51' tout métal (comme les '84' et '73' récemment produits), un autorail '43' pour un peu plus tard cette année, et même une nouvelle 'vapeur', le type 36 Flamme, pour la fin de l'année (en principe). La firme ZETA qui distribue LILIPUT dans le Benelux annonce quant à elle une grue SNCF de 55 tonnes (redécoration de la grue Liliput ?) et surtout l'autorail 4509 dans sa nouvelle livrée (modèle en laiton avec motorisation Liliput).

ET POUR DESSERT : de bien jolies figurines SNCF (garde et garde, sous-chef de gare, hôtesse, manoeuvre et conducteur) sont au catalogue 1990 de PREISER. C'est-y pas une bonne nouvelle, ça ?

Dans nos prochains numéros :

COMMENT BIEN SOUDER :

- le matériel,
- les produits,
- comment s'y prendre...

LES PRODUITS DE BASE d'un BEAU DECOR :

- les produits les plus intéressants,
- ce qu'on peut en faire,
- comment les mettre en oeuvre...

Au sommaire de ce numéro 41 :

Vie du club (programme des réunions)	page 1
Récréation ferroviaire proposée par M.Archambeau	2
Actualité - une rubrique de M.Herbiet -	
Nous irons de nouveau sur la Vennbahn	3
Les vieux trains ont la cote	3
Les trains reviennent à Maredsous	4
551 sauvé du chalumeau	4
Le "Bananes-express"	6
Radio sol-train	6
Nouveau parking en gare de Namur	6
Le TGV belge : tracé à deux vitesses	7
30 rames pour traverser la Manche	7
160 ans de records	8
Document : 482,4 km/h	9
Nos vapeurs - une étude de M.Herbiet -	
Les types 41 et 44 (première partie)	10
Courrier des lecteurs	18
Modélisme - une rubrique d'A-M.Ducarme -	
Essai de la '20' Mathu-model	20
Nouveautés belges à venir	20
Couverture : photo B.Dedoncker collection Ph.Dambly	

Ce numéro de FERRO FLASH NAMUR est entre vos mains grâce au concours de Michel Archambeau, André-Marie Ducarme et Michel Herbiet (rédaction), et de Claude Carpet, Jacques Quoitin et Jean-Claude Botspoel (expédition).

Notre prochain numéro, le 42, paraîtra fin avril.