

ENTRE-VOIES

Mars - Avril 2022
N° 234

Périodique d'information du R.C.F.E.B. Editeur responsable : Philippe CAMUS, Neuville 43, 4987 Stoumont. – les articles publiés n'engagent que leurs auteurs, sauf mention, ils sont la propriété du C.F.E.B. asbl, ils peuvent être reproduits dans un but non lucratif à condition de citer la source et les auteurs, et d'envoyer une copie à l'éditeur.
Téléphone : Jean-Claude SIMAR, président 087 - 33 89 56 Email : jean-claude.simar@skynet.be

Web : <http://www.rcfeb.be> Compte bancaire : BE 34 751-2028029-90.

Le mot du Président :

Bonjour à tous,

C'est ma dernière Lettre du Président. C'est donc par quelques lignes à ce sujet que je débute ce billet. Après plus ou moins 40 ans de comité, je ne ferais plus partie du prochain.

C'était prévu de longue date et mon état de santé avec des hauts et des bas m'indique qu'il est temps de partir. J'en profite pour faire un appel aux membres qui auraient du temps à consacrer au club de postuler afin de compléter le futur comité. Je vous assure que votre club vu de ce point de vue en vaut tout aussi bien la peine.

Vous avez dû recevoir les convocations pour l'Assemblée Générale du 29 avril.

J'espère de tout coeur que nous allons avoir l'occasion de repartir en excursion, en visite aux manifestations et pourquoi pas d'organiser un repas.

Ces deux dernières années ont été particulièrement pénibles avec le corona et plus pénible encore pour nos membres qui ont subi les inondations ou pire des décès. Mais nous devons rester optimistes et je dirais ceci, le Club en a vu d'autres avec ces quelques 70 ans d'existence.

Au moment de partir, j'ai une pensée pour tous nos membres disparus qui ont chacun selon leur compétence contribué à la continuité de notre club.

Je tiens à remercier tous les membres du club qui durant toutes ces années ont œuvré afin que notre club vive encore de très belles années à venir.

Je souhaite bon courage au nouveau comité et une longue vie au Royal Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique.

✍ Le Président J-C Simar



Transport Combiné

Avec 32 % de l'ensemble du fret ferroviaire (Belgique 2018), le transport combiné ou intermodal figure en bonne place dans la composition des trains de marchandises.

Ce transport combine différents modes de transport (route, rail, eau) en un seul système.

Dans ce processus, ce ne sont pas les marchandises transportées qui sont transbordées, mais un seul contenant de transport : l'UTI (Unité de Transport Intermodal).

UNITÉS DE TRANSPORT INTERMODAL :

CONTAINER DRY : (standardisé en 1966 pour le transport maritime).

Hauteur : 8,6 pieds (2,62 m.).

Longueurs : 20 ou 40 pieds (6,10 m. ou 12,20 m.).

Rarement 30 pieds.

Largeur : 8 pieds (2,44 m.).

Préhensible par le haut. Huit pièces de coin.

Empilement de huit containers maximum.



Empilement de 3 CONTAINERS DRY de 20 pieds de longueur.

2,6 m
8'6"

Indication de hauteur d'un container DRY, permettant de déterminer la codification

intermodale européenne **C 12**.

CONTAINER HIGH CUBE (Ct HC) : (standardisé en 1976)

Le container HIGH CUBE se distingue du DRY par une hauteur supplémentaire d'1 pied (305 mm.)

Hauteur : 9,6 pieds (2,90 m.).

Longueur : 40 pieds (12,20 m.).

Largeur : 8 pieds (2,44 m.) idem Ct DRY.

Préhensible par le haut. Huit pièces de coin.



Illustration du coin supérieur droit d'un container High Cube.

Marquages et inscriptions en colonne de droite et de haut en bas :

- Bande alternée jaune/noir : indication d'un Ct High Cube pour la visibilité.
- Numérotation 45G1 : 4 = long de 40 pieds / 5 = hauteur de 9,6 pieds.
- Cadre jaune 2,9 m./9'6'' : dédoublement de l'indication de hauteur permettant de déterminer la codification intermodale européenne C 44.



Wagon LS Models. A droite en brun container High Cube de 40 pieds / à gauche en orange container Dry de 20 pieds.



Vue de détail du chargement et du bas du châssis : à droite container High Cube avec la bande alternée jaune/noire – à gauche Container Dry avec ses inscriptions correspondantes : haut. 8,6 pieds.

CAISSE MOBILE (CM) (pour ferroutage)

Il s'agit d'une UTI uniquement conçue pour le transport terrestre européen. Plus large de 11 cm. qu'un container (Dry ou HC) de façon à pouvoir y ranger 2 palettes Euro de front.

Longueur : de 7,15 m. jusqu'à maximum 13,72 m. (45 pieds) en corrélation avec le gabarit routier.

Largeur : 2,55 m. (contre 2,44 pour un container DRY ou HC).

Hauteur : standard 2,75 m. maxi 3,20 m.

Préhensible par le bas. Quatre pièces de coin inférieures pour l'arrimage.

Un avantage de la CM est un plus faible poids mort transporté qu'un container.



Manutention d'une caisse mobile. De construction plus légère qu'un container les CM ne peuvent pas être empilées et leur préhension doit être réalisée au moyen de pinces via le cadre inférieur.

C44	45
S45	2500
	XL

Les caisses mobiles sont identifiées par une codification

(ici C 44) qui permet en lien avec le wagon utilisé de déterminer le profil du transport.

Le « S » concerne la codification pour la Grande-Bretagne.



Marquage des wagons de référence tant pour les containers (DRY et HIGH CUBE) que pour les caisses mobiles.

LES SEMI-REMORQUES

Les semi-remorques routières sont transportées sur des wagons à poche fixe de telle manière que les pneumatiques reposent sur le fond de la poche et que l'avant de la semi-remorque soit verrouillé sur la sellette (technique codée P).



9

Manutention d'une semi-remorque dans un wagon poche.

Les semi-remorques aptes au transport ferroviaire sont identifiées par des plaques de codification apposées sur les faces latérales. Exemple ci-dessous : P386.

10

S386	P386	98 cm	a	b	c	d	e	f
			g	h	i			
40-551-0296	403 610	WIKESD000 000484953						



Marquage des wagons poches de référence.

11



12

Wagon poche Roco chargé d'une semi-remorque

Vue de détail des inscriptions qui comportent à la fois le sigle « C » et le sigle « P ». Ce double marquage caractérise un wagon qui peut indifféremment transporter des containers ou des semi-remorques.



13

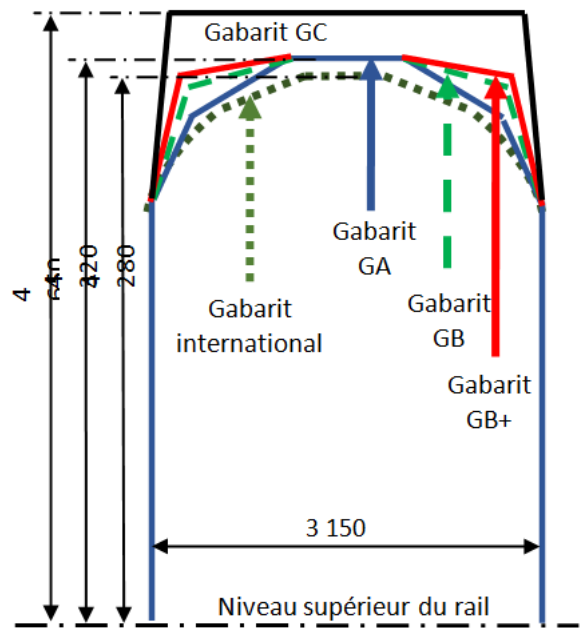
Les systèmes de transport kangourou, d'autoroute ferroviaire, de caisses amovibles pour transbordement horizontal et de semi-remorques sur bogies ne sont pas commentés.

CODIFICATION DES LIGNES :

GABARITS DE CHARGEMENT

Le gabarit de chargement est la taille maximale du matériel roulant admis sur une ligne.

Le gabarit de chargement international a été établi en 1914, par la suite d'autres gabarits de base ont été défini par l'UIC. Le gabarit GC, le plus large de ceux-ci, est aussi retenu pour les lignes TGV. (référence SNCF).



TRANSPORT EXCEPTIONNEL (TE)

Un transport exceptionnel qui dépasse le gabarit de chargement de l'itinéraire prévu ou de détournement fait l'objet d'une étude technique préalable qui détermine les règles spécifiques du transport, établies sous forme d'Avis de transport exceptionnel (ATE).

SPÉCIFICITÉ DU TRANSPORT COMBINÉ

Par simplification pour le seul transport combiné un Avis de transport exceptionnel permanent est établi sous la forme d'une codification de ligne. Un tableau d'équivalence entre gabarit et codification peut être établi comme suit (référence SNCF) :

Gabarit	Codification correspondante
GA	C 22 / C 341 - P 22 / P 339
GB	C 45 / C 364 - P 45 / P 359
GB+	C 55 / C 385 - P 55 / P 338
GC	C 80 / C 400 - P 80 / P 400

Explications des codifications du tableau	
C	Pour les containers et les caisses mobiles (voir rep. 8)
P	Pour les semi-remorques (voir repère 11).
C <u>22</u>	Codification à 2 chiffres : UTI de largeur maximum de 2,55 m.
C <u>341</u>	Codification à 3 chiffres : UTI de largeur supérieure à 2,55 jusque 2,60 m.
Si la largeur est supérieure à 2,60 m. le	

transport est considéré comme transport exceptionnel et rentre dans la procédure ATE.

Codifications indicatives des lignes marchandises par pays (réf. : carte UIRR 2019).

Codification	Pays
C 80	Allemagne / Italie (nord jusqu'à Pescara) / Pays-Bas
C 70	Belgique / Italie (selon les lignes)
C 60	Suisse
C 55	Portugal
C 45	France (pour le corridor North Sea / Méditerranée) – Allemagne – Espagne – Italie (au sud de Pescara)
C 22	France (selon les lignes) / Italie (selon les lignes)

PROFIL DU TRANSPORT (CODIFICATION) :

Principe : le profil est déterminé par le couple : Unité de transport Intermodal (UTI) + wagon.

Il ne peut pas être supérieur à la codification (la plus restrictive) des lignes de l'itinéraire revendiqué.

CALCUL DU PROFIL EN FONCTION DES WAGONS :

WAGON DE RÉFÉRENCE

Wagon marqué « C » : pour containers et caisses mobiles (repères 1 à 8 ci-dessus).

Caractéristique technique : niveau de chargement à 1155 mm au-dessus du rail.

Pour le calcul du profil de transport, il correspond à la codification apposée :

- Sur la caisse mobile (exemple du repère 7 ci-dessus : C 44)
- Sur le container DRY (repère 2) : codification C 12.
- Sur le container High Cube (repère 3) : codification C 44.

Wagon marqué « P » : pour semi-remorques.

La base de la poche se trouve de 0,22 m. à 0,33 m. au-dessus du niveau du rail.

Pour ces wagons le profil de transport correspond à la codification portée par la semi-remorque.


(pour exemple voir repère 10 ci-dessus : P 386).

AUTRE WAGON DÉDIÉ AU TRANSPORT COMBINÉ MAIS QUI NE SONT PAS DE RÉFÉRENCE :

Concerne les wagons dont le niveau de chargement est supérieur ou inférieur à 1155 mm.

La valeur correctrice en positif ou en négatif figure sur le wagon.


En fonction d'impératifs techniques la valeur correctrice peut être différente d'un pays à l'autre. Ci-dessous : exemple de marquage en blanc sur le wagon.

	
SNCF ÖBB FS	-3
DB	+2

AUTRE WAGON

Des wagons plats non dédiés au transport combiné peuvent être utilisés, sous réserve de centrer, caler et arrimer les UTI. Leur codification fait l'objet d'une procédure au cas par cas.

A l'heure actuelle les wagons spécialisés sont utilisés en priorité, ils offrent des hauteurs de chargement standard, ils sont équipés d'agès d'arrimage plus efficaces, faciles à manipuler et à contrôler.

 Pierre Mawet.

DEUX CURIEUSES LOCOMOTIVES P8 (BR 38) DE LA DEUTSCHE BUNDESBAHN

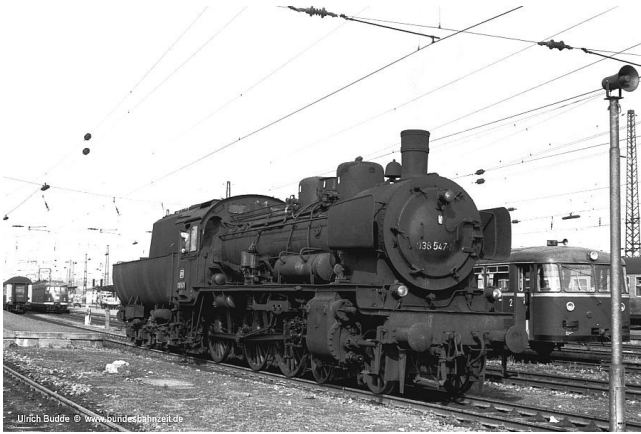
Les amateurs des chemins de fer allemands qui s'intéressent plus particulièrement à la période de la traction vapeur connaissent bien ces locomotives typiques qui étaient affectées au service de trains de voyageurs légers sur les principales lignes de la DB.

Construites à 3561 exemplaires, on pouvait les trouver auprès de la KPEV, de la DR et de la DB. Robustes et de construction simple, elles acquièrent très vite une réputation de fiabilité. Après l'armistice de 1918, pas moins de 627 exemplaires furent livrés par l'Allemagne à différents pays vainqueurs au titre de dommages de guerre.

Les archives ferroviaires photographiques concernant les P8 sont nombreuses et de nombreux photographes les immortalisèrent en ligne ou en gare, en noir et blanc ou en couleurs !

Les deux principales versions les plus connues se distinguaient soit par un tender classique à deux bogies ou alors par le tender baignoire (en allemand, Wannentender) à deux bogies également.





Les versions classiques de la P8 en gare de Hausach (Forêt Noire), la 38.772 et la version avec le tender baignoire, la 38.547 en gare de Heilbronn (1968).

Pourtant, en parcourant les nombreuses archives photographiques à propos de la P8, on peut trouver quelques photos qui intriguent. Elles représentent deux P8 (BR 38) renumérotées en BR 78.1001 et BR 78.1002 et équipées toutes deux d'un tender à deux essieux. Ces particularités techniques méritent quelques explications.

Au lendemain de la seconde guerre, l'idée de changements de mode de traction va apparaître progressivement chez les dirigeants des chemins de fer allemands.

On va commencer à investir dans la recherche au niveau tractions diesel et électrique. Il fallait innover mais, en même temps, tenir compte de ce qui restait disponible comme parc en engins de traction.

La demande en locomotives vapeur au lendemain de 1945 est supérieure au parc qui restait compte-tenu de l'importance des dommages de guerre. On avait besoin de locomotives avec tender pour le transport des passagers afin d'assurer le service local, y compris en réversibilité. Les services techniques de la DB à Minden et Krauss-Maffei à Munich proposèrent de convertir des tenders.

En 1951, deux P8 (les 38.219 et 38.2890) furent équipées de tenders courts à deux essieux. Le choix s'était porté sur deux P8 ' survivantes ' et ne présentant pas encore de traces d'usure trop importante. Elles allaient donc servir de locomotives expérimentales.

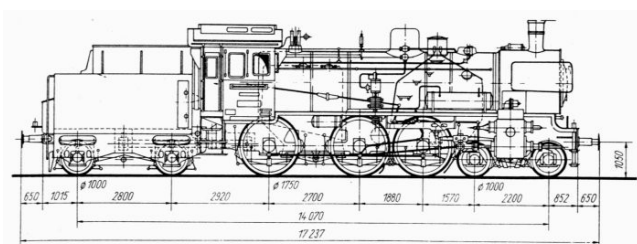


Diagramme représentant une des deux BR 38 renumérotée en série 78. On distingue le tender à deux essieux et la cabine fermée.

En outre, elles devaient être capables de se déplacer dans les deux sens afin d'éviter les manœuvres de retournement pour le service voyageurs local.

Il fallut entreprendre un certain nombre d'adaptations techniques. Les cabines de conduite furent entièrement fermées et soudées. Une découpe circulaire à l'arrière de la cabine de conduite permettait l'arrivée directe du charbon pour alimenter le foyer.

Un soufflet de caoutchouc assurait l'intercommunication entre la locomotive et le tender. Le pivot du bogie avant fut déplacé et le bogie modifié. L'homologation fut réalisée par la DB pour une marche avant et arrière à 100 km / heure. Cependant, la marche arrière fut ramenée à 60 km / heure pour des mesures de sécurité.

Le 28 mars 1951, l'homologation fut acceptée par la DB et les deux machines furent renumérotées BR 78.1001 et 78.1002. Toutes deux dépendaient de la BD Augsburg. Elles donnèrent satisfaction générale dans leurs différents services et furent utilisées pendant dix ans.



La P8 BR 38/78.1001 avec le train d-161 près de Stähringen, région du lac de Constance. C'est dans cette région que les deux BR 78 assurèrent la majorité de leurs services. (NB Source photographique inconnue mais il n'est pas impossible que cette photo ait été prise par Carl Bellingrodt)



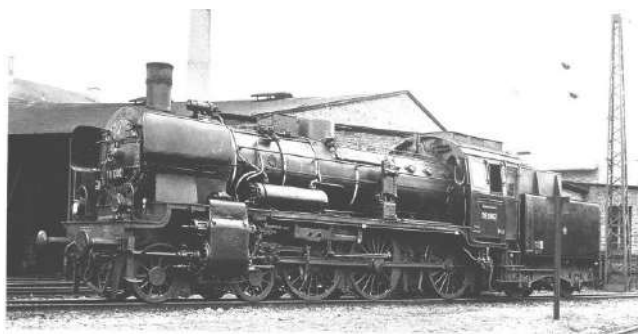
La P8 BR 38/78.1002 tractant le train d-161 photographiée à Ueberlingen, non loin du lac de Constance en 1954. (photo Carl Bellingrodt)

Elles ne seront plus transformées car la DB ne souhaitait plus investir dans cette série de machines arrivant tout doucement au bout de leur histoire. De plus, les modifications techniques permettant d'assurer la réversibilité (circulation tender en avant) n'avaient pas fait toutes leurs preuves lorsqu'elles devaient circuler tender en avant.

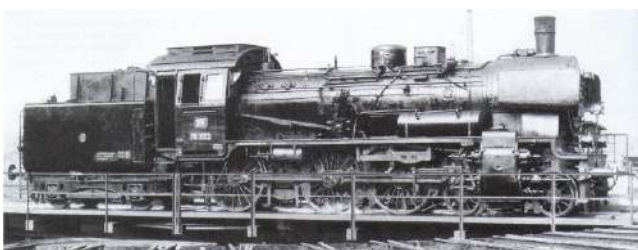
A partir de 1953, les deux P8 transformées seront utilisées dans la région de Munich puis, plus tard, dans la région du lac de Constance.

Elles assurèrent également des services réguliers de trains de voyageurs dans les régions de Stuttgart et d'Augsbourg. L'année 1959 marquera la fin de leur service opérationnel. De nouveaux progrès techniques étaient apparus dans la

construction des dernières locomotives à vapeur. On n'avait plus besoin des P8 ! Même si elles avaient rendu d'innombrables services, elles appartenaient à une ancienne génération...



La BR 38 / 78.1002 au dépôt de Munich en 1951 (ex 38.219)



La BR 38 / 78.1002 sur la plaque tournante du dépôt d'Augsbourg en 1959



La BR 38 / 78.1002 garée à Feldkirchen en 1963. Elle attend les ferrailleurs ...

La BR 78 et le modélisme ferroviaire.

Ces deux locomotives étant anecdotiques dans la longue histoire des P8, aucune firme ne s'est hasardée dans la production en série des BR 78 !

Pourtant des modélistes avertis tentèrent l'expérience de réaliser une BR 78 sur base d'une P8 Märklin assez simple dont la motorisation se trouvait directement dans la machine.



Le modèle de la 78.1001 sur base Märklin a belle allure et représente fidèlement l'original.

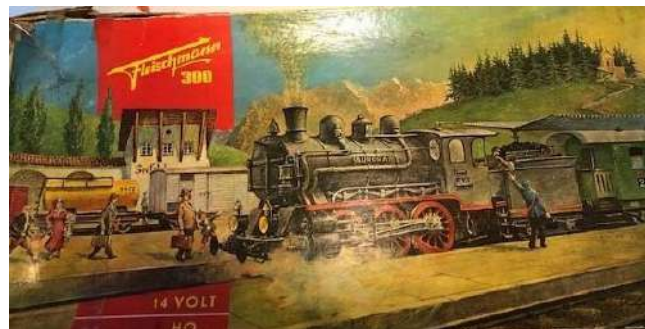
Il a fallu faire appel à la revue allemande de modélisme ferroviaire MIBA (Miniatur Bahnen) afin d'obtenir les cotes et quelques photos des deux locomotives originales.

La cabine d'origine du modèle Märklin a été enlevée et remplacée par une cabine de BR 52 des ÖBB de Liliput afin d'obtenir une cabine fermée. Pour être conforme, cette cabine a dû être retravaillée.

Les déflecteurs d'origine ont dû être enlevés et modifiés. C'est le tender qui a posé le plus de problème car il a fallu le réaliser entièrement à la main. Les boîtes d'essieux et les deux essieux du tender proviennent d'un ancien wagon Fleischmann. Ce genre d'intervention n'est pas à portée d'un modéliste débutant. Il nécessite au contraire une grande expérience.



Et pour terminer, un petit clin d'oeil aux modélistes ferroviaires !



En feuilletant les vieux catalogues de modélisme ferroviaire, particulièrement le catalogue Fleischmann 1965-1966, on peut trouver une locomotive à vapeur équipée d'un tender à deux essieux !

Mais, ne vous réjouissez pas trop vite ! On est très loin de la reproduction de la BR 78 de la DB ! Il s'agit tout simplement d'un modèle de départ pour les jeunes modélistes. Il était vendu sous la référence 1304 et coûtait à l'époque 19,50 DM ! On peut rêver ! ...

On trouvait également cette petite locomotive avec son tender à deux essieux en coffret train de marchandises ou train de voyageurs vendu sous la référence 300.



✍ André DELSEMME, C.F.N.

Ligne Verviers – Battice / Herve – Chronique d'une ligne maudite (Partie 7)

DE DISON A CHAINEUX (suite).

Côté gare, le portail du tunnel n'était visible que depuis le passage à niveau de Husquet. Pour le portail nord, il fallait suivre la Rue du Vivier, puis le chemin de campagne vers Bonvoisin passant sous la voie ferrée avant de la longer. De là, on apercevait de loin l'embouchure du tunnel au fond d'une tranchée très ombragée, creusée à flanc de colline et confortée par un mur de soutènement assez imposant, dans le prolongement de l'ouvrage.

C'est vers la mi-1963 que le tunnel fut détruit, lorsqu'une grande partie de la colline fut rasée pour permettre le passage de l'autoroute. Un spectacle hallucinant, tronçonnant en plein le centre de Dison pour lui inculquer cette nouvelle infrastructure. Comme si cela ne suffisait pas, les rues principales déjà fort étroites eurent à avaler un flux de trafic supplémentaire provenant de l'actuelle E42, provisoirement limitée à cet endroit. Ce n'est que vers 1970 que celle-ci se vit enfin prolongée en direction de Verviers. Quant au Sacré-Coeur, enlevé avant le début des travaux, il fut remplacé par après, sur le restant de la colline éventrée.



Le collage photographique précédent évoque le plus fidèlement possible le site du portail nord du Tunnel de Dison et fut réalisé avec le portail sud (Dison), le mur de soutènement de Prayon (ligne 37) et le site ferroviaire du tunnel de Tornac, dans le Gard (Midi de la France).

En suivant l'autoroute vers Chaineux, on remarquera que celle-ci épouse fort fidèlement le tracé ferroviaire qu'elle a accaparé, présentant ainsi un trajet fort sinueux que l'on n'a pas l'habitude de rencontrer sur le réseau autoroutier de ce pays. Ne nous étonnons donc pas que cette section de l'ancienne ligne ait complètement disparu, à un détail près: l'étroit talus séparant le chemin de fer de feu l'entreprise 'Déchets de Verviers' et qui marquait la limite de l'exploitation de l'après-guerre existe toujours. On serait même tenté de croire qu'à cet endroit un des flancs de la plate-forme ferroviaire aurait ainsi survécu à la curée.



On reconnaîtra sans peine l'établissement des 'Déchets de Verviers', terminus de la ligne après la guerre, ainsi que la plate-forme abandonnée vers Chaineux (photo Lamboray dans 'la ligne 38')



Derrière le panneau, on distingue l'étroit talus séparant jadis le chemin de fer et l'usine, où la voie se terminait sous le hangar de gauche (photo Georgy Lejeune, 1993)

Au-delà, c'était une succession de tranchées et de talus débarrassés de tout équipement ferroviaire. Près du hameau du Corbeau, de part et d'autre du vallon de Bonvoisin, un premier pont surplombait le Chemin des Morts, suivi d'un autre livrant passage à un chemin de campagne.

Peu avant Chaineux, près du hameau de Houlteau, la ligne passait sous l'actuelle Rue du Bois - aujourd'hui en impasse - traversant une profonde tranchée où le passage supérieur, en bien piteux état, ne survécut pas non plus. Par contre,

alors que ce site fit les frais de l'échangeur de Chaineux, la petite habitation voisine du pont existe toujours.

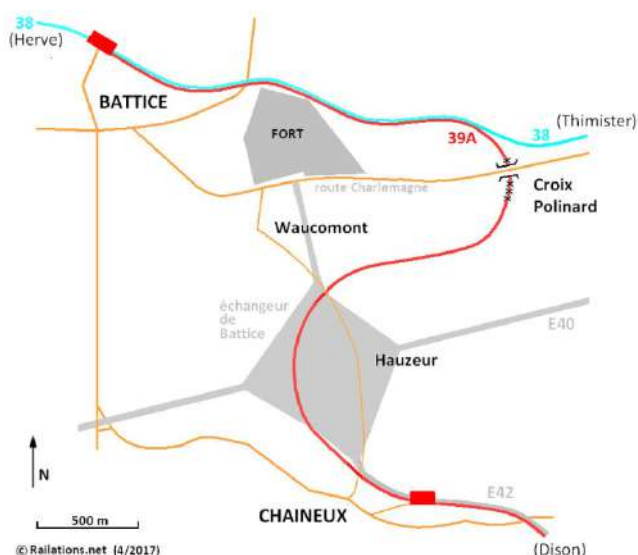


Chaineux - une petite gare délicieusement champêtre

DE CHAINEUX À BATTICE

La gare de Chaineux (245 m) marque le début de la section la plus ardue de tout le parcours. C'est que, pour grimper jusqu'à la gare de Battice (320 m), à 2500 m à vol d'oiseau, le tracé ferroviaire décrit deux grandes boucles de près de 180° sur une distance totale de 4650 m, soit presque le double. Rien déjà que jusqu'au faite de la Croix Polinard, à peu près à mi-chemin, la pente dépasse 20 pour mille, une des plus escarpées du réseau à cette époque.

Une bonne partie de ce tracé a heureusement échappé aux dévastations autoroutières des années 60 (voir plan ci-contre), même si, à quelques petits tronçons près, ce n'est que la section commune avec l'ancienne ligne 38 qui demeure librement accessible à ce jour.



De Chaineux à la Croix Polinard.

Peu au-delà de la gare, la maisonnette du troisième passage à niveau de la ligne, celui près de Hauzeur, ne survécut guère. Pourtant le site existe encore, quoique méconnaissable, tout contre le talus de l'autoroute et la rigole d'écoulement à ses pieds.



Peine perdue de retaper la maisonnette du PN de Hauzeur (vers 1960, doc. 'Ligne 38'), elle ne survivra pas, même si le site existe toujours.

Par contre, la tranchée ferroviaire juste après l'ancien passage à niveau est toujours bien visible, surtout en morte saison, et cela sur près de 250 mètres. Un étroit sentier s'y faufile, entre le talus de gauche et une rigole bétonnée creusée dans la plate-forme elle-même, l'autoroute ayant 'mangé' l'autre talus. Au bout, la première boucle poursuivait sa lancée vers l'est mais se perd aujourd'hui sous l'échangeur de Battice, tout comme la tranchée près du hameau de Waucomont.



Extrait du site : <https://www.railations.net/verviersbatticefr.html>

Sponsor de notre club :

Hobby 2000

Quai de la Boverie, 78 4020 Liège

Tel: 04 341 29 87 fax: 04 343 66 03

mail: hobby2000@hobby2000.be

<http://www.hobby2000.be>