

LES AUTORAILS DE LA S.N.C.V. - Pierre ROOVERS
Editions MUPDOFER a.s.b.l. B.P.1343 B-1000 BRUXELLES-1

AVANT-PROPOS

La présente liste d'ajoutes et corrections à l'édition originale a pu être réalisée grâce à la collaboration de plusieurs amateurs qui m'ont ouvert leurs archives, fait découvrir de nouvelles sources d'informations et corrigé mes erreurs. Qu'ils en soient tous ici remerciés.

Remarque générale: en plusieurs endroits du texte, le klaxon CICCÀ est erronément écrit Sicca.

CORRECTIONS A APPORTER AU TEXTE DE L'EDITION DE 1997:

--- ADDENDUM GRATUIT ---

- Page 16: a.2^e alinéa: le texte entre parenthèse est à lire comme suit: " d'abord à voile plein, ensuite à rayons"
b: En bas de page, à la fin du § a. les AR.1 et 2, ajouter: "Il s'agissait entre autres, de la suppression des vérins de retournement (suite à l'installation de plaques tournantes dans les gares de Marbehan et Sainte-Cécile et d'une boucle dans le centre de Florenville) et du remplacement de l'essieu arrière à roues à voiles pleins par un rayon (espérant ainsi obtenir un roulement plus doux).
- Page 18 la photo du bas (AR.2) est prise à Florenville et non à Sainte-Cécile.
- Page 20 ajouter un dernier alinéa: Livrés vers le milieu de l'année 1930, ces engins furent mis à l'essai comme suit sur les lignes ardennaises:
AR.5: Poix-Freux
AR.6: Poix-Paliseul
AR.7: Paliseul-Bouillon
AR.8: Bouillon-Corbion-Pussemange
AR.9: Marche-Martelange
AR.10: Bouillon-Corbion-Pussemange
à en juger par la correspondance entre les diverses Autorités de la Province du Luxembourg et la SNCV Ces essais furent loin d'être satisfaisants. Toute la série fut retirée du service. Après diverses mises au point par le constructeur, elles furent réaffectées à des lignes à profil moins rudes en octobre 1931. (Voir pages 161 & 162)
- Page 27: 6e alinéa L'AR3 ... circule à partir de 1927... il fut transféré en 1930 sur Melreux La Roche.
8e alinéa: après: "un seul essieu", ajouter: "A cette occasion, les postes de conduite furent ramenés dans l'axe de la voiture et les fronts pourvus d'une grande baie carrée surmontée d'une petite boîte à film et encadrée par deux hautes fenêtres étroites. Ces AR ne pouvant plus tirer de remorques, leurs portes d'intercommunication furent supprimées."
à la fin de l'alinéa, après: "Anvers-Lierre", ajouter: ", et ensuite les lignes au départ d'Aalter."
- Page 37: 5e alinéa Remplacer en 1938 par le 16 mai 1937 à Lanaken, l'AR 16
- Page 47: 4e alinéa: après: "frein à commande", remplacer: "DENNE" par: "par manivelle sur colonne verticale"

Page 48:	légende de la photo:	lire "Hazeldonk" au lieu de Hasseldonk.
Page 51:	Adjudication du 11 avril 1934:	lire pour Cureghem: AR 116 à 119
Page 52:	ajouter un dernier alinéa:	"Déjà avant 1940, les AR.95, 116 et 121 furent équipés d'une grande boîte à film." Fort probablement, les AR de cette série en service dans le groupe de Namur-Luxembourg, le furent aussi. Ceux qui furent transformés en ART la perdirent lors de cette transformation.
Page 62.		Les AR. 116 et 117 furent commandés aux deux ateliers de Cureghem et Kessel lo.
Page 84:	10e alinéa:	ajouter: "Vers 1950, il fut équipé de butoirs larges à deux boisseaux."
	dernier alinéa:	après: "dans les Ardennes", ajouter: "d'abord en livrée crème, ensuite ... en livrée rouge et crème."
Page 87:	photo du bas:	Mont St Jean au lieu de Rue Eloy
Page 91:	in fine ajouter:	"Il est intéressant de noter que, durant son séjour à Gand au début de la seconde guerre mondiale, l'AR.285 fut utilisé, pendant une courte durée, pour assurer une liaison expresse entre Gand et Alost, via Merelbeke-Eglise, Sint-Lievens-Houtem et Oordegem, avec correspondance à Alost avec la ligne électrique AI vers Bruxelles-Nord. Cette liaison était alors indispensable, suite à la surcharge de la ligne SNCB n°50 et des dégâts à son infrastructure"
	dernier alinéa:	après mise en service en livrée crème, "supprimer" et filets de ceinture bordeaux.
Page 96:	6e alinéa:	après: "à air comprimé", ajouter: ", qui sera remplacé plus tard par un frein système Westinghouse."
	7e.alinéa:	à la fin, ajouter: "suite à l'adjudication du 12 juin 1947."
Page 104:	photo du bas:	AR.291, auteur E.De Backer. Poste de conduite différent des autres AR de la série.
Page 105:	photo du bas:	intérieur AR.291, auteur E.De Backer.
Page 108:	2e alinéa, 3e ligne:	lire: "cinquante-sept" autorails au lieu de: "soixante-et-un"
	4e, 5e et 6e lignes:	supprimer: 52, 53, 92, 111 et 118, et ajouter 43.
	4e alinéa, 2e ligne:	lire: "vingt et un autres autorails (dix-sept à caisse en bois et quatre à caisse métallique)" au lieu de dix-sept...
	5e alinéa, 2e et 3e lignes:	supprimer: 43, ajouter: 52, 53, 92, 111, 118.
Page 109:	ajouter à la fin du §6:	"La métamorphose d'un AR en ART" (ajouter ce texte): "Remarque: Malgré l'existence d'un dossier complet décrivant la procédure de transformation d'un AR en ART, il y eut, ici aussi, des exceptions. Ainsi, les ART.42, 44, 48 et 88 ont gardé la disposition traditionnelle des sièges en travers. Cette liste n'est pas définitive.
	ajouter à la fin du §7	Ici aussi, quelques ART ont gardé le frein Pieper dont l'ART 51 en est la preuve.

		Groupe d'Anvers - Atelier de Turnhout
	2e ligne:	à la fin, ajouter: "Tare 21 tonnes."
	3e ligne:	supprimer: 69 et compléter par "tare 19,5 tonnes."
	4e ligne:	lire: "ART 69: avec frein Westinghouse et larges butoirs SNCV. Sur les sections à 4 rails, il circulait entre deux wagons intercalaires. Tare 19,5 tonnes."
	7e ligne:	ajouter: "Tare 11 tonnes."
Page 110:	4. Groupe de Namur-Luxembourg - Atelier d'Andenne-Seilles	
	1e ligne:	supprimer: 52 et 123
	4e ligne:	ajouter: 145
	5. Groupe des Deux Flandres - Atelier de Gand-Destelbergen	
	1e ligne:	ajouter: 52 et 106
Page 111:	7. Groupe du Hainaut - Atelier de Jumet	
	1e ligne:	supprimer: 58 et 106
Page 114:	photo du poste de conduite:	est celle de l' AR 288 et non celle d'un ART.
Page 119:	la photo du dessus:	est prise à Winterslag et non à Waterschei.
Page 120:	photo du dessus:	lire: "Photo N.N. Forbes" au lieu de J. Price.
	photo du dessous:	lire: "Photo Hesselinck" au lieu de Gautier.
Page 121:	photo du bas:	seul l'ART 93 a le frein Westinghouse double.
Page 126:	3e alinéa:	après: "Dès 1949," ajouter: "suite à l'adjudication du 3 juin 1949,"
Page 142:	tableau:	ligne "SNCV Cureghem" lire 116 à 119 au lieu de 116 à 127. ligne "SNCV Kessel lo" ajouter 120 à 127.
Page 143:	annexe C:	ajouter en bas de page: "NOTE: Les parties non utilisées des voitures ayant servi à la construction des AR à caisse en bois furent pour la plupart employées pour la construction de wagons du service VT."
Page 147:	§ 5. GAZOGENE:	à la fin, ajouter: "132, 136, 138, 142, 143, 146, 150, 152, 246, 259. L'AR.147 servit de prototype, suivi du 136."
Page 148:	§ 9. LA LIVREE DES AUTORAILS	
	6e alinéa, 1e ligne:	lire: "Limbourg", au lieu de Luxembourg.
Page 161:	ligne AR.3:	"Mise en service : 22.05.1927 : Mons – Maisières 08.1930 : Melreux – La Roche
	ligne AR.5:	Exposé à l'Expo de Liège de 1930.
Page 163.	tableau:	AR.38 et 39, supprimer "dépôt de Hamme Mille."

Page 164	AR.42:	Affecté au groupe de Bruxelles, à Nivelles et à Leerbeek.
	ART.42:	En lieu et place de "1956 Grimbergen" indiquer " A servi pour la construction de la ligne des parkings de l'Expo 1958 (Tedesco)"
Page 165:	ART.50:	supprimer (avec butoirs et attelages SNCB)
Page 166:	AR.51:	ajouter "1947: Paliseul – Bouillon"
Page 167:	ART.60:	en 1955, affecté à Bouillon.
	ART.65:	après "transformation en ART", ajouter "Saint-Ghislain-Enghien jusque 1953.
Page 168:	AR.75 et AR.76, 2e colonne:	lire: "09.1955", au lieu de 1935.
	ART.68:	entre banlieue de Tournai et Transformé en ART, ajouter: "Groupe de Chimay"
	ART.69:	supprimer "avec attelages et tampons SNCB" et ajouter "avec deux wagons intercalaires".
	ART.87:	1957, a terminé sa carrière sur un bout de voie à Heers après démontage de la section Oreye-Saint Trond.
Page 171:	ART 93:	en 1954 sur étoile de Hamme Mille au lieu de dépôt. Il n'y avait pas de dépôt à Hamme Mille.
	AR.94:	lire: "vendu le 15.10.53", au lieu de 63.
Page 172:	AR.96:	ajouter 1947, comme remorque sur Louvain-Diest.
	AR.98:	avant Mons-Quévy, en service à Tournai.
Page 173:	AR.103:	ajouter 1938: Alle-Gedine.
Page 174:	AR.111, colonne 2:	ajouter: "1950-52"
	colonne 3:	ajouter: "Groupe des Flandres"
Page 177:	ART.135:	ajouter Démontage Poix-Saint-Hubert "03.04.1962: Mitraille à Noirfontaine.
	AR.143	lire: AR 143 arrivé à Houffalize vers la mi-1954 et non 1957
Page 178:	AR.150:	ajouter: "16.08.1958 - Bastogne - Martelange"
Page 180:	AR.170:	avant Groupe de Louvain, en service sur le groupe de Clavier.
Page 182:	AR.193 et 194:	ajouter "1940: Groupe Louvain"
Page 185:	AR.219:	ajouter: "1950 Ostende - Dixmude"
	AR.222:	lire "lignes de Bruges avant lignes de Furnes"
Page 187	AR.246	Lire 1953, Courtrai équipé d'un pantographe
Page 188:	AR.257:	ajouter: "1948-52 Groupe des Flandres"
Page 189:	AR.266:	lire 4.7.1963 au lieu de 23.6.1966 comme date de mise

hors service.

- Page 191 et 192: AR.284, 285, 286, ajouter: été 1942 sur Andenne-Namur.
AR.284 signalé aussi sur Liège-St Trond
- Page 192: AR.292: lire date: "15.12.1948", au lieu de: 12.06.1947
AR.293-296: lire date: "1949", au lieu de: 12.06.1947
- Page 208: photo du dessus: au lieu de: "un autorail de la série 128-152", lire: "AR.167
avec film TURNHOUT (1945)"
- Page 215: photo du dessous: lire: "livrée luxembourgeoise", au lieu de limbourgeoise.
- Page 216: photo du dessous: AR.51, supprimer "vers 1936", noter avant 1939, possède
klaxon mais pas de clignoteurs.

VERSION 4 – 07.10.2008
Pierre Roovers et Mupdofer a.s.b.l.