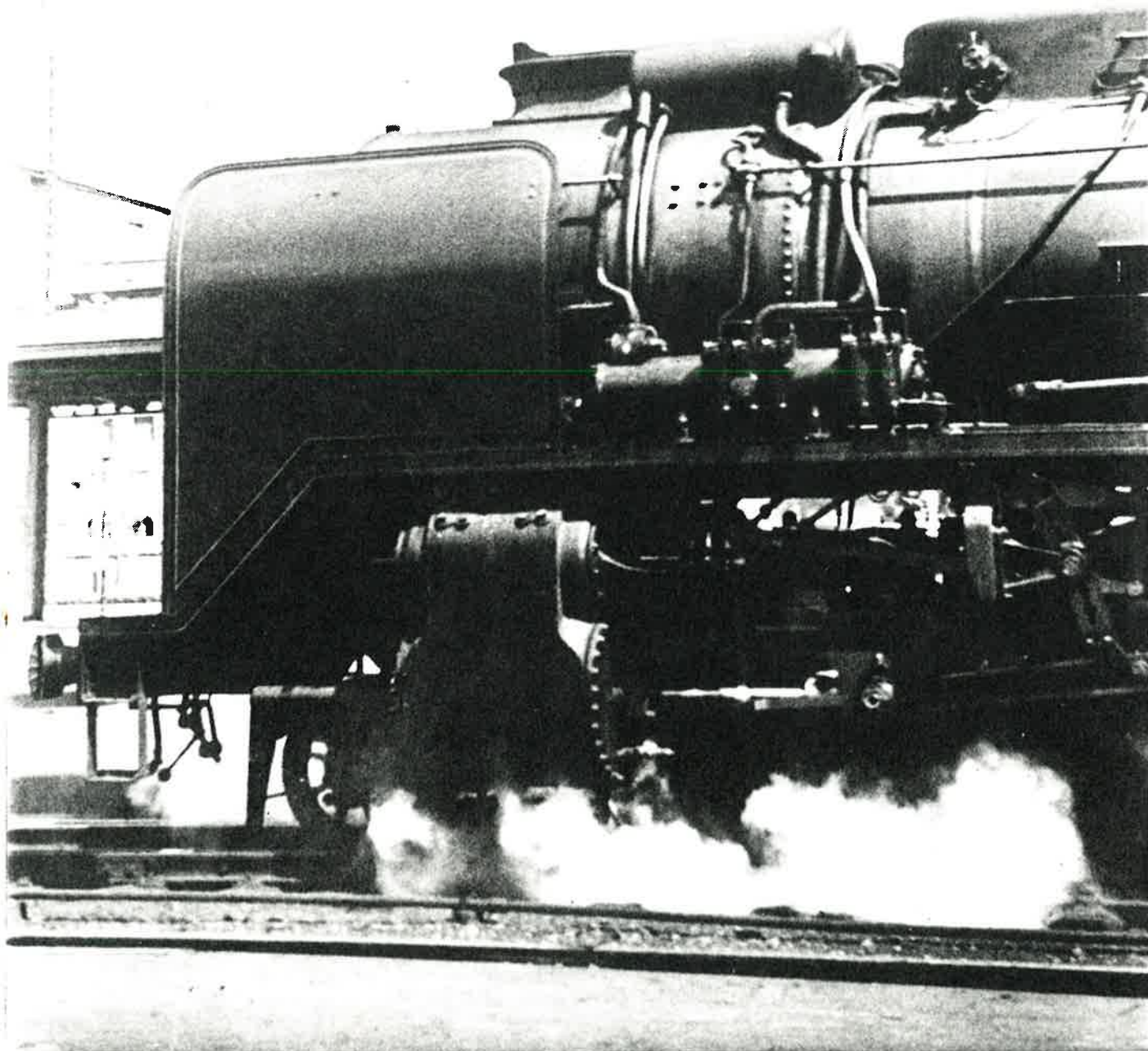


Rail Miniature Mosan (Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise)

Ferro Flash Namur

Spécial 10 ans Spécial vacances



Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer.

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 les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0, d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

Membre junior (- de 18 ans) _____ : 500 fr.

Sympathisant (abonné)
(uniquement le service Ferro Flash) : 600 fr.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPOEL, rue du Hameau, 28, 5330 ASSESSE.

Rédaction et diffusion : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Tél : 071 - 72.87.41. et 42. Téléfax : 071 - 72.95.62.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

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

Editorial

Le week-end de l'Ascension 1993 restera, pour quelques-uns parmi nous, marqué d'une pierre blanche.

Durant ces journées nous avons reçu nos amis du Rail Dinannais et l'enrichissement de cet échange place ce type de relation au plus haut niveau dans les activités que nous avons connues dans notre club.

Je conseille à nombre d'entre-nous de s'engager à vivre pareille expérience, car il est réel que le partage d'une passion comme la nôtre nous enrichit au contact des autres. N'est-ce pas le but même de la vie associative ?

Cette expérience, nous la vivons dans le cas de contacts externes au club et, dans le cas qui nous a occupé, avec une sensibilité entièrement différente.

L'enthousiasme de nos amis dinannais nous permet de réaliser, à travers leurs réactions, le chemin parcouru par le Rail Miniature Mosan. Leur ravissement lors de la contemplation de nos deux réseaux fut pour nous, et au nom de tout le club, un grand plaisir.

Concernant l'animation de la visite, de nombreuses activités avaient été prévues, ayant pour but de faire découvrir notre région.

Découvertes techniques à Lessive, centre Belgacom des relais satellites, Redu et le Space Center; ferroviaires lors du verre de l'amitié qui fut pris le samedi dans un Picasso repeint par le CFV3V aux couleurs du chemin de fer breton (article voir page 17), autorail qui va prendre pour quelques temps le chemin de la Bretagne. Sa découverte fut une primeur pour nos amis dinannais qui auront le loisir de revoir l'engin sur une ligne touristique entre Guingamp et Paimpol.

Le hasard... et Daniel Braibant nous ont bien aidés pour cette animation car les prouesses techniques ferroviaires de notre ami Daniel ne se limitent pas à l'échelle N, aux moulages et au secrétariat du club. La réfection technique de l'autorail échelle 1:1 n'a plus de secrets pour lui.

L'après midi du samedi, nous avons voyagé sur le CFV3V entre Treignes et Mariembourg. Pour habituel qu'est pour nous ce trajet, il constitue un ravissement pour le visiteur découvrant ce site. Nous répétons ici les paroles de notre ami Jean-Jacques de Dinan, lors de sa descente de l'autorail à Mariembourg : "C'est le paradis ici". Les nombreux déclics entendus lors du voyage n'étaient pas dus à des problèmes techniques du moteur Diesel, mais bien aux très nombreuses photos prises par nos invités.

Une prouesse au passage : le déménagement de la plaque tournante de la gare désaffectée de Florennes vers la gare du CFV3V de Treignes, non loin d'une vaste construction qui abritera le futur musée et dont on peut admirer la vaste ossature.

La journée se termina à Dinant où se concluaient, par un feu d'artifice, les festivités du 40^{ème} anniversaire du jumelage.

Encore un tout grand merci à nos amis dinannais pour cette chaleureuse visite qui nous a permis ces excellents moments, dont le couronnement pour le club fut le souper, particulièrement réussi, le vendredi soir.

Merci aux membres qui ont, à nouveau, oeuvré à l'animation, à la préparation et au rangement qui suivit...

Après tant de rodages dans la mise en route des festivités, je suppose que l'exposition, cru 1993, se préparera "les doigts dans le nez"...

Jean-Claude Botspoel,
Président

R.M.M.

Programme des réunions

JUIN

18 : réunion mensuelle, Jacques DUPUIS, importateur, le programme de *KLEIN* MODELBAHN (dias).

25 : réunion réseaux.

JUILLET

2 : réunion réseaux.

9 : réunion réseaux.

16 : réunion réseaux.

23 : réunion mensuelle, sujets libres de vacances.

30 : réunion réseaux.

AOÛT

6 : réunion réseaux.

13 : réunion réseaux.

Parution de Ferro Flash Namur n°61.

20 : réunion mensuelle, Jean-François HUART : l'Athus - Meuse et voyages du P.F.T. (dias)

27 : réunion réseaux.

SEPTEMBRE

17 : réunion mensuelle, "Vapeur en Pologne" diapositives.

OCTOBRE

9/10 exposition biennale du R.M.M. dans ses locaux de Jambes.

15 : réunion mensuelle.

NOVEMBRE

19 : réunion mensuelle, Thierry FANUEL, "Vapeur en Pologne", vidéo.

Circulations sur les réseaux

Dimanche 6 juin, de 10h à 12h30

Samedi 3 juillet, de 15h à 17h30

Dimanche 1 août, de 10h à 12h30

L'exposition de modélisme à Namur

Le comité du club remercie ceux qui ont oeuvré avant, pendant et après l'exposition. Notamment les amis qui ont prêté leur matériel afin d'animer le réseau modulaire N.

Le pin's

Le nouveau pin's est à l'étude. Il conservera les qualités de son prédécesseur et, comme lui, sera exécuté en tirage limité et numéroté. Il représentera une locomotive série 20. On se l'arrachera !

La visite du Club Ferroviaire Dinannais

Ils étaient tous venus, nos amis dinannais, au banquet du Rail Miniature Mosan. Une réception réussie et une table bien garnie grâce, entre autres à l'efficace collaboration de René Bougelet, Gérard Jochum, Jules Falque, Jean Vandeloise et de leurs charmantes épouses. J'en ai sûrement oublié !

A l'animation réseaux nous avons retrouvé, entre autres, Claude Riguelle (H0) et Gérard Jochum (N).

Lire l'éditorial du Président en page 1.

Ferro Flash Namur n° 60 : numéro spécial et... un nouveau look

Avez-vous remarqué le changement de "look" de Ferro Flash ?

Il est plus conforme aux revues hebdomadaires à grand tirage, une autre répartition des colonnes, un caractère plus petit... mettez vos lunettes svp.

Ceci permet de présenter plus d'articles en moins de pages ! (Environ 20 à 30% de place gagnée..)

Mais ce numéro 60 comporte cinquante pages au lieu des vingt réglementaires décidées par le comité, me direz-vous.

C'est un effort personnel de l'équipe de rédaction et de son rédac'chef qui "sponsore" les pages et photos excédentaires. Un anniversaire doit se fêter. Soixante numéros à raison de 6 exemplaires par an... C'est le dixième anniversaire de la parution autonome de Ferro Flash Namur.

Longue vie à Ferro Flash Namur et... à ses lecteurs.

**Exposition du R.M.M.
les 9 et 10 octobre 1993**

Les clubs amis

Rubrique ouverte aux clubs amis qui souhaitent présenter leur programme ou diffuser une annonce.

CFV3V

Festival vapeur du 20^{ème}. anniversaire. 25 et 26 septembre 1993

- Train vapeur entre Charleroi et Mariembourg tracté par la locomotive 29.013 de la SNCB.
- Grande cavalcade vapeur à Mariembourg en matinée avec de onze à quinze locomotives sous pression.
- Circulations "vapeur" entre Mariembourg et Couvin, Mariembourg et Walcourt, sur lignes SNCB, avec locos SNCB et CFV3V.
- Circulations d'un autorail entre Momignies et Anor : (c'est une première).
- Circulation de l'autorail SNCF X.4300 rénové.
- Circulation d'autorails «Picasso» ABFC, CFTA et CFV3V.
- Exposition postale et philatélique à Chimay avec présentation d'une automotrice postale de la SNCB.
- Cavalcade routière avec locomobiles et anciens autobus du réseau bruxellois.
- Exposition de locomotives à vapeur de la SNCB : types 10 et 64.
- Grand chapiteau avec stands à thèmes ferroviaires.
- Envol de montgolfières le dimanche midi.
- (Sous réserves) Namur - Mariembourg avec la locomotive type 50 de la Vennbahn, type 55 des CFL, locomotive polonaise récemment achetée.

A.F.C.C.

Le pin's de l'Association Ferroviaire des Cheminots de Charleroi est en vente au prix de 100fr + 15fr de frais de port : 001-1849649-32 de AFCC, BP 1596, 6000 Charleroi 1.

C.F.C. Houdeng

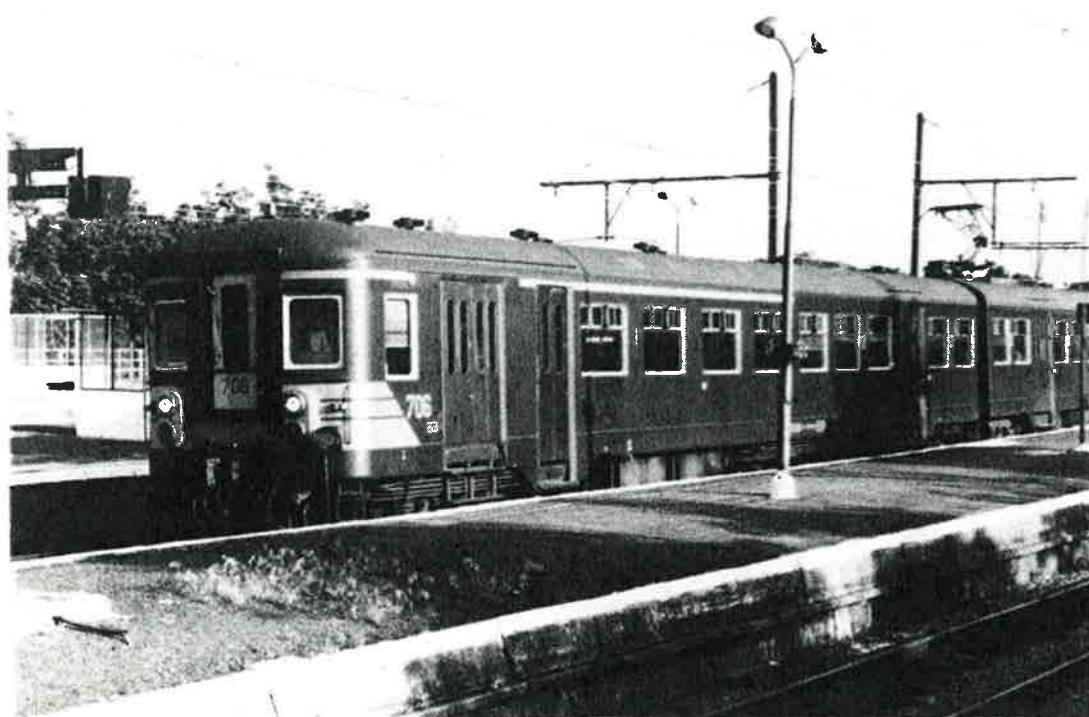
Dimanche 1^{er} août de 14 à 18h, au local du club à l'ancienne gare SNCB d'Haine-St-Pierre, présentation et démonstrations.

- Présentation de la gamme artisanale belge d'Euroscale.
- Démonstration du transfo Exelbahn.

Dimanche 4 juillet :

- Démonstration du Marklin Digital.
- Présentation de nouveau matériel de décor.

Cette page serait pleine si les clubs amis nous avaient communiqué leurs informations... N'hésitez pas, contactez le rédac'chef de Ferro Flash Namur. Voir adresse dans le cadre inférieur en page 2 de couverture.



Gare de Roux, 1^{er} juin 1993, liaison Charleroi - Bruxelles par un train L.

Le R.M.M. : 28 ans !

Par Jules Falque

En 1965, à l'occasion d'une exposition, notre club fêtait son 20^e anniversaire. Au départ, quelques amateurs de modélisme ferroviaire se réunissaient chaque mois au domicile de notre ami Freddy ARNOLD, à Jambes, avenue Vauban.

Notre premier président, Monsieur HOUBA, pharmacien à Dinant, décéda quelques années plus tard.

Les "majoritaires" se retrouvaient parmi les "marklinistes". Certains, portés vers le 2 rails-continu, et la réalisation d'un réseau, créèrent en janvier 66 un groupe sous la dénomination de "Association des Modélistes Ferroviaires du Namurois", en abrégé : A.M.F.N.

S'installant au sous-sol d'une école maternelle de St Servais, chaussée de Perwez, l'AMFN construisit 2 réseaux. La première présidence de cette association revint à notre ami Jacques DELFORGE.

Un premier réseau H0 2 rails continu fut entièrement construit et décoré sur une surface de 2m x 7m selon le croquis ci-dessous.

Y furent ajoutées six voies de garage ainsi que deux boucles de retournement (inférieure et supérieure) autorisant deux passages de chaque train en sens opposé. La surface totale atteignit 19m². Le troisième ovale (intérieur) a été finalement remplacé par une voie étroite (vicinale Liliput).

En phase terminale, les voies principales et la gare ont été pourvues de caténaires.

Ce réseau fut démantelé, pour être remplacé par un N 2 rails "américain", conçu par Gilbert LANDRAIN.

Le bâti avait la forme d'un T pour une surface de 16m². Le schéma directeur est reproduit page suivante. Le réseau comptait deux ovales et une boucle, interconnectés sans changement de polarité.

Le "layout" fut entièrement opérationnel, mais le paysage n'a jamais été entièrement terminé. La voie était, partie en Arnold Rapido, partie en Atlas. La grande surface autorisait de belles courbes et des rampes douces.

L'année 1974 connut la mise en liquidation de l'AMFN, avec démontage du réseau et vente du matériel. Il en subsiste quelques pièces, déposées dans

le local du R.M.M. et qui pourraient bien servir à la construction d'un petit réseau de démonstration en vue d'une prochaine exposition. (avis aux amateurs).

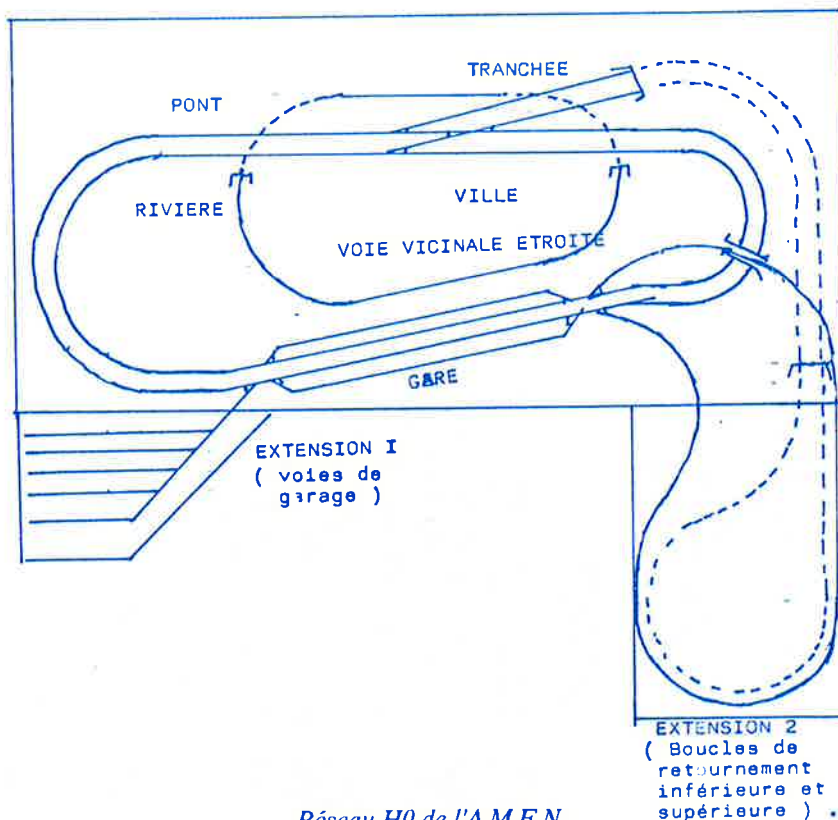
En janvier 69, une modeste bibliothèque fonctionnait déjà. Elle était animée par Paul LARUELLE de Salzennes.

Le 13 janvier, avec un peu de retard, le R.M.M. fêtait son troisième anniversaire par une visite du réseau N de Paul DE WINTER à Jambes et par la dégustation d'un vin d'honneur. Deux nouveaux membres étaient accueillis en cette occasion : Jean-Marie POCHE de Tihange et Gilbert LANDRAIN de Namur.

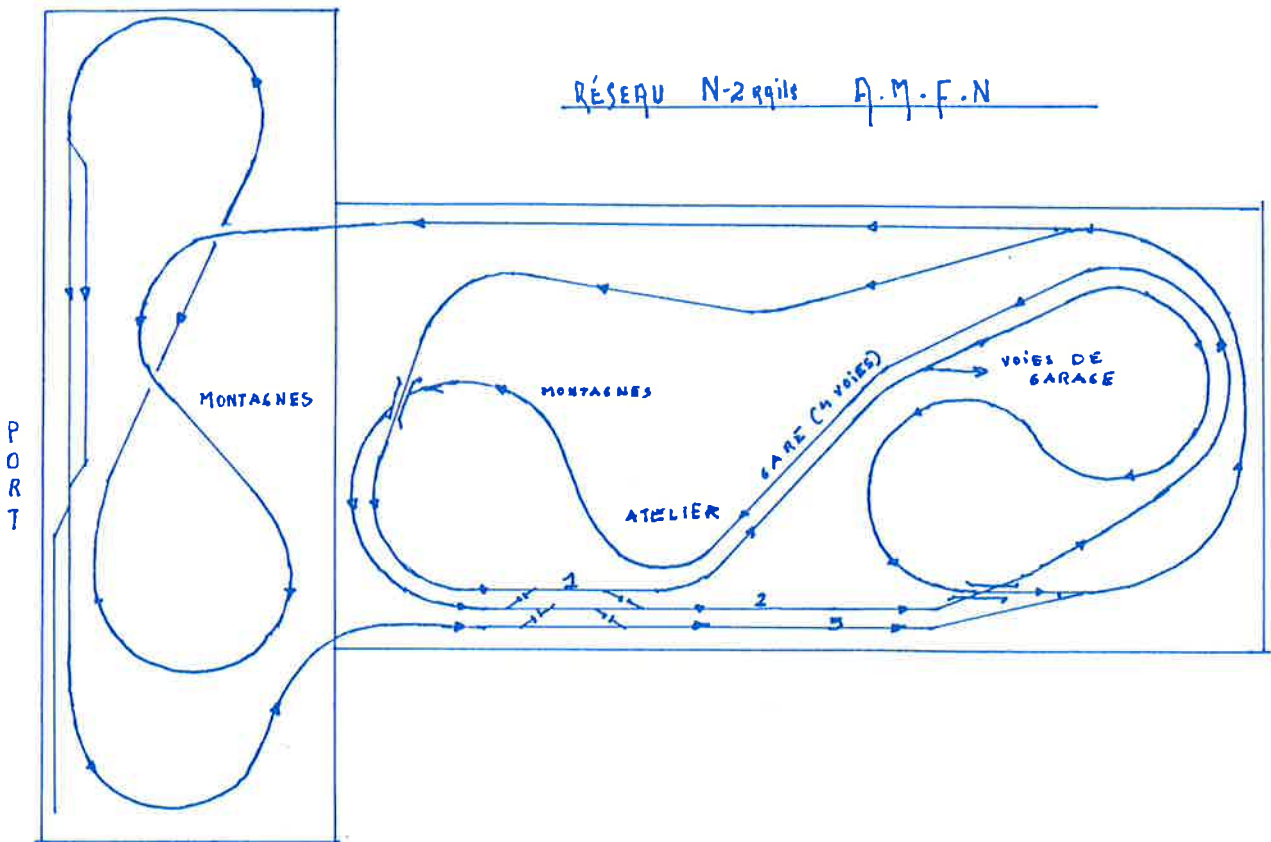
Ce dernier devint par la suite un de nos présidents. Gilbert, amateur éclairé, construisit une 020, améliora une 141 française Tenshodo et transforma une Pacific Chapelon Rivarossi. Malade, Gilbert disparut prématurément à l'âge de 45 ans.

En novembre 1969, une réunion commune se tenait au local de l'AMFN en compagnie du club de Verviers, avec présentation du réseau H0 entièrement terminé dans sa première partie.

RÉSEAU HO A.M.F.N.



Réseau H0 de l'A.M.F.N.



Réseau N de l'A.M.F.N.

En ces années là, le R.M.M. se réunissait à divers endroits, selon les opportunités. Diverses migrations nous ont amenés dans une école de Salzinnes, place l'Illon, rue Julie Billiard, chez les frères LARUELLE, dans le sous sol de l'AMFN, avenue Reine Astrid, et plus tard dans l'ancienne maison communale de Belgrade.

En avril 1970, notre association se structurait par l'élaboration et l'adoption de statuts. Nous étions vingt membres.

L'activité du R.M.M., privé de local, se limitait bien souvent à une réunion mensuelle informelle.

Toutefois, des visites furent organisées, comme celle de Kinkempois en compagnie du club ferroviaire de l'Est de la Belgique basé à Verviers.

Déjà, paraissait un bulletin d'information, à intervalles irréguliers. Le numéro 1969/01 traitait des nouveautés commerciales de la foire de Nüremberg.

En 1968, la cotisation annuelle était de 75 fr pour être indexée à 100 fr en 1969.

Le budget était donc d'une rare modestie, destiné à couvrir les quelques frais administratifs. Voici, reproduit, à titre d'exemple, le bilan au 31 décembre 1968 :

Cotisations 68 ...	1.475
Dépenses 68	1.170
Boni	305
Encaisse 67	216
Total	521

Il s'agissait de francs... pas de dollars !

Le Ferro Flash existe depuis maintes années. Il fut d'abord édité en collaboration avec le Club Ferroviaire du Centre (CFC). Notre revue devint "Ferro Flash Namur" en décembre 1982. L'éditeur responsable était Jean-Marie Warzée, ancien et actif secrétaire.

Comme j'avais provisoirement quitté le club entre 1974 et 1982, je ne dispose pas d'archives relatant le déménagement à Jambes lorsque la ville de Namur nous octroya le local actuel au centre de Géronsart. La plupart d'entre vous connaissent la suite...

Constatons que les options ont évolué, au fil du temps, principalement par l'amélioration du matériel commercial, l'augmentation des possibilités de choix, mais aussi par la diversité des capacités et aptitudes de nos membres.

Si vous avez une anecdote à relater, si vous avez connaissance de l'un ou l'autre détail (croustillant ou non), si vous avez des précisions à apporter, n'hésitez pas : prenez la plume ou le "bic" et transmettez le fruit de vos cogitations à notre rédac'chef Claude Carpet ou à l'auteur de cet article.

<Tels furent les débuts de notre club avant notre installation dans le local de Géronsart. L'historique du réseau actuel a déjà été commenté dans des Ferro Flash antérieurs par André-Marie Ducarme, avec tout le soin et le talent que nous lui connaissons.>

Sauvetage de notre Patrimoine Historique Ferroviaire : de bons présages ?

Source : SNCB, relations extérieures

Rapport succinct.

Bien qu'une seule réunion nationale de la Commission du Patrimoine Historique de la SNCB ait eu lieu à ce jour, cela ne veut pas dire que la Commission Nationale et les différentes sous-commissions aient cessé toute activité.

La réunion nationale du 15 janvier 91 doit être considérée comme la prise de connaissance de l'existence d'une division Patrimoine Historique au sein de la SNCB.

Le R.M.M. y était représenté par Michel Herbiet.

Etant donné que cette communication a abouti à des résultats favorables, une nouvelle réunion nationale n'est pas jugée opportune.

Mais afin de tenir chacun au courant de l'évolution et des résultats en rapport avec notre Patrimoine Historique, nous transmettrons pour information aux intéressés ce rapport succinct où les développements les plus importants sont repris.

Grâce à cette première réunion, les contacts de base ont été établis avec les différentes associations ferroviaires touristiques. Nous rechercherons encore et toujours avec celles-ci des solutions aux problèmes qui les préoccupent.

Nous pensons ici à l'acquisition de matériel roulant et d'autres objets ferroviaires à des conditions nouvelles et plus avantageuses en ce qui les concerne.

Nous devons par ailleurs signaler qu'un groupe de travail a été créé à la SNCB afin d'élaborer une réglementation qui autorise les associations ferroviaires touristiques à effectuer des parcours avec leur matériel sur le réseau SNCB. D'autre part, toutes les indications, informations et questions des amateurs sont examinées dans notre passé ferroviaire, et les directives sont données

afin de conserver les témoins de notre héritage ferroviaire industriel pour l'avenir. C'est ainsi que des mesures ont été prises afin de conserver pour notre Patrimoine Historique les derniers signaux chandeliers qui se trouvent encore sur notre réseau SNCB.

Les relations avec les tiers, comme les organismes officiels, les autorités communales, etc. ont également évolué favorablement. La sous-commission du Patrimoine Historique du matériel immobilier a ainsi organisé une journée d'étude avec les amateurs du rail et les représentants régionaux des monuments et paysages.

Lors de cette rencontre, un groupe de travail informatif a été créé afin de rédiger une liste des constructions ferroviaires pouvant être prises en considération pour la conservation.

De plus, des pourparlers sont en cours avec les autorités communales de Watermael-Boitsfort pour le classement de la gare, celle-ci ayant été peinte par Paul Delvaux. L'abri de Jeuk a également été déménagé pour l'embellissement de la gare.

Une suite moins favorable nous a été donnée à Quiévrain suite à notre souhait de conserver la cabine de signalisation, une barrière, quelques signaux caractéristiques et le château d'eau.

Les plans de modernisation élaborés étaient même adaptés de façon à ce qu'une voie sans caténaire où du matériel électrique ne pouvait circuler soit prévue, de façon à ce que les amateurs puissent encore photographier ce site unique dans l'avenir. Notre seule préoccupation était de protéger le site contre le vandalisme.

Etant donné que la SNCB était dans l'impossibilité d'intervenir, dans ce domaine, l'aide de l'autorité communale

fut demandée. Notre échange de correspondance est hélas resté sans suite... et les plans originaux ont été ressortis. De nouveaux contacts au sujet de la conservation en site propre de ces témoins du passé sont actuellement en cours afin de céder certains bâtiments à des tiers, entre autres la gare de Hoboken.

Pour notre Patrimoine Historique en général, le fait le plus marquant a été la transformation de l'atelier de traction de Haine-St-Pierre en dépôt du musée. Après Leuven, il s'agit du deuxième atelier, où le matériel et les témoins du passé peuvent être conservés à l'abri.

Etant donné que trois personnes employées sont prévues, il est possible tout comme à Leuven d'y effectuer des restaurations. Nous tenons néanmoins à souligner le fait que ces deux remises ne sont pas des musées mais des dépôts où les reliques ferroviaires sont conservées pour un futur musée national ferroviaire qui, comme le propose la commission nationale du Patrimoine Historique, devrait être créé à Bruxelles. De plus, des locaux sont prévus dans le dépôt du musée de Haine-St-Pierre pour les archives de la SNCB.

Dans l'avenir, on envisage même de construire un centre d'archives, et un quatrième employé sera désigné à cette intention.

Un cinquième agent a également été installé au niveau des Services Généraux.

Il s'occupera principalement de la coordination des occupations à Haine-St-Pierre et à Leuven et de la recherche en site propre des informations signalées ou recueillies concernant les objets ferroviaires historiques, après quoi la conservation ou la non conservation des objets recherchés peut être étudiée.

Une des premières tâches qui lui fut confiée consistait à inventorier sur tout

le réseau tous les wagons et voitures de chantier qui dans le cadre de l'amélioration de l'image de marque de la SNCB doivent disparaître.

Suite à cet inventaire, il fut possible de déterminer quels wagons et voitures seront repris par le Patrimoine Historique.

Par la même occasion, les signaux intéressants, colonnes hydrauliques, gabarits, etc. les plus marquants ont pu être photographiés et signalés afin de permettre dans l'avenir d'effectuer les démarches nécessaires pour la conservation.

Une autre méthode de travail pour la découverte des témoins du passé, qui sera utilisée de plus en plus dans l'avenir, consiste à parcourir les lignes mises

hors service ou à moderniser, avec les présidents des différentes sous-commissions. Pendant ces visites de travail, tout est passé au peigne fin et noté sur place afin de déterminer ce qui doit être repris dans l'héritage de la SNCB.

Un premier essai fructueux en ce sens fut la recherche sur la ligne St-Ghislain - Quiévrain.

Il faut signaler l'acquisition, dans la collection Quanjier, de documents importants et de négatifs concernant notre passé ferroviaire. Les pièces de cette acquisition sont actuellement inventoriées, afin d'être d'ici peu au service des chercheurs.

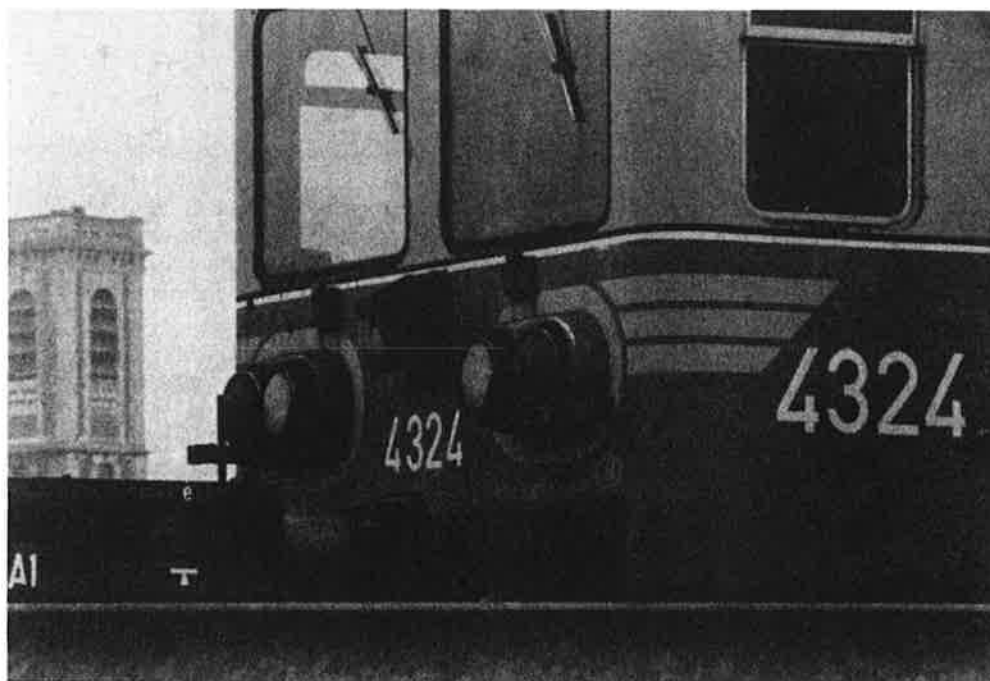
En ce qui concerne le matériel photo, la possibilité de réaliser un livre à ce sujet en collaboration avec un groupe de

travail d'histoire ferroviaire est actuellement à l'étude. Cela permettrait de récupérer partiellement les frais d'investissement.

Une autre donnée digne d'être mentionnée, est l'intérêt de l'atelier de traction de Kinkempois pour la HLD 6041. La locomotive diesel sera avant tout entretenue par l'ATE de Kinkempois après avoir été remise en état de marche par les intéressés de l'ATF-SE.

En dernier lieu, nous tenons à signaler qu'une ASBL sera créée pour le musée régional ferroviaire de "Mijlpaal" afin que la collection puisse encore être visitée dans l'avenir.

En plus de la SNCB et du "Mijlpaal", la ville de Mechelen siègera également dans cette association à créer.



L'autorail 4324 au garage sur le triage de Mons, le long de la cité administrative.

**Exposition du R.M.M.
les 9 et 10 octobre 1993**

Le nouvel indicateur est arrivé

Comme ses prédécesseurs, le nouvel indicateur, valable du 23 mai 93 au 28 mai 94, nous apporte quelques nouveautés :

a) En semaine, la relation "IR : Binche - Bruxelles" est prolongée jusqu'à Louvain-la-Neuve avec arrêts à Bruxelles-Schuman, Bruxelles-Q.L., Etterbeek, Boitsfort, La Hulpe, Genval, Rixensart, Ottignies.

Ce nouveau service amène quelques modifications sur le tronçon Bruxelles - Ottignies, soit par la suppression totale de certains trains, soit par suppression

de certains arrêts pour des trains maintenus en service.

b) La mise en service de la traction électrique entre Tournai et Lille avec un renforcement des dessertes et mises en correspondance avec le TGV Nord au départ de Lille-Flandres.

c) La mise en service de la traction électrique entre Liège et Marloie (ligne 43) permet de réaliser un gain de temps appréciable. Les correspondances sont améliorées à Marloie et les trains sont prolongés jusqu'à Liège-Palais, desservant ainsi le centre de la Cité Ardente.

d) Les trains empruntant le tronçon Bruxelles-Midi - Halle voient l'allongement du temps de leur parcours suite à la réalisation des grands travaux d'infrastructure pour la nouvelle ligne du TGV Eurostar et PBKA.

e) Le touristique Blankenberge - Arlon est avancé d'une demi-heure. Blankenberge 18h57, Namur 20h46/20h52, Arlon 22h19.

f) L'international 498 (Basel - Oostende) partira de Namur à 6h40 au lieu de 6h20.

Fin de l'état de délabrement de certaines de nos HLE !

C'est le bulletin du PFT "En lignes" n°13 qui nous l'apprend. <Très intéressant de lire la prose de nos collègues, elle complète harmonieusement nos connaissances>

La SNCB veut améliorer l'aspect extérieur de ses locomotives, trop souvent négligé par le passé !

Cette mesure s'applique surtout aux HLE 22, 23, 25, 25.5 et 26 déjà victimes pour la plupart, en 1977, de la folie de la jaunisse. Certaines en gardent encore les stigmates 16 ans après.

Fini les trains composés d'une rame de voitures bien entretenues et d'une locomotive à l'état de délabrement avancé. Ce ne sont pas les "fans" du matériel

SNCB qui se plaindront de cette heureuse initiative !

Il était temps que notre compagnie nationale redore son image en redécorant la figure de proue de ses convois !

Le même sentiment sera sans aucun doute partagé par les conducteurs devant s'installer aux commandes de pareils engins, sales et répugnants. Ne dit-on pas, dans les milieux étudiant la psychologie du personnel et l'ergonomie des outils de travail, que le personnel est plus motivé à oeuvrer dans un environnement agréable et bien décoré ?

La plupart de ce matériel circulera encore bien au delà de l'an 2000 sur nos lignes électrifiées.

Cette mesure a été possible par la mise en vigueur le 1 janvier 93 d'un nouveau plan de révision des engins moteurs électriques. En effet, auparavant, la périodicité des révisions était basée uniquement sur les parcours kilométriques.

Seuls les organes, usés par le nombre de kilomètres parcourus, étaient concernés. Tout le reste était négligé pour en arriver à un état de délabrement qui faisait honte, ternissant l'image de marque de la SNCB.

Du pain sur la planche en perspective pour le CW Mechelen et l'AC Salzennes. Merci Monsieur l'Administrateur Général.

Un compromis qui sauve et qui condamne

Un compromis est intervenu entre le Ministre Guy Coëme et la SNCB concernant les nombreuses gares qui devaient disparaître en Wallonie.

Le plan d'entreprise 1993-1996 a été revu par les parties. L'avalanche de suppressions a été bloquée. Ouf !

Néanmoins, il y aura des suppressions définitives. Les gares de Liège Haut-Pré, Hermalle-sous-Huy, Aigremont, Tilleur, Comblain-au-Pont, Onoz-Spy, Hautrage, Basècles, Nechin, Pin, Stockem, Marchienne-Est, Cuesmes,

Jemeppe-Froidmont, La Villette, Tergnée, Baulers, Haine-St-Pierre, Maffle, Vonêche, Ponderôme cesseront définitivement leurs activités.

Certaines gares seront maintenues en fonction du trafic et des heures de pointe. Il s'agit de Bleret, Maubray, Ville-Pommeroeul, Callenelle, Leignon, Chapois, Florée, Pry, Beignée, Ham-sur-Sambre.

En ce qui concerne les trains omnibus du week-end, un train sera maintenu

toutes les quatre heures entre Ciney et Arlon, toutes les deux heures l'après-midi entre Liège et Waremme <où habite le Ministre ?>. Les trains L seront supprimés entre Tubize et Manage.

Le Président du Conseil d'administration de la SNCB, Michel Damar, a précisé qu'il fallait encore approfondir le plan d'entreprise en ce qui concerne les ateliers et l'accord social. Il a souhaité «un soutien accru à l'investissement».

Libramont - Bastogne

Suite aux lourds investissements que la SNCB devrait consentir pour la remise en état de la ligne et des infrastructures, la compagnie a décidé de suspendre (provisoirement) le roulement à partir du 23 mai.

Pendant un an, et afin de poursuivre le service de transport des voyageurs, des autobus seront mis à la disposition des usagers.

Une hypothétique intervention européenne est recherchée pour financer les travaux. Mais pourquoi donc la Communauté interviendrait-elle dans la remise en état de cette ligne locale qui n'a pas d'intérêt "européen" ?

Le Sénateur Bayenet, président de la TEC Namur-Luxembourg, le député luxembourgeois Daniel Ledent et une

délégation sont allés plaider la cause de la survivance de la ligne auprès de l'Administrateur général de la SNCB, Monsieur Michel Damar.

Pourquoi la TEC ne serait-elle pas la partenaire privilégiée de la SNCB alors que les deux compagnies sont complémentaires ?

La société nationale en a été bien consciente et a confié à la Société de Transports En Commun le soin d'exploiter la ligne "par la route".

En cas de suppression définitive du service ferroviaire (ce qui est tout à fait vraisemblable) la TEC ajoutera à sa grille horaire un "Libramont-Bastogne". C'est mieux que plus de transport du tout !!!

Le nouvel indicateur mentionne que les trains entre Bastogne et Libramont pourront être remplacés, à une date à déterminer, par des autobus qui seront accessibles aux voyageurs munis d'un titre de transport SNCB.

La date à déterminer était le 23 mai. Le dernier autorail a quitté la gare de Bastogne-Sud le samedi 22 mai à 20h42. Sur la porte d'entrée de la gare, un écriteau stipulait : "le 22 mai 1993, gare fermée à 21h30 pour cause de décès dû à une erreur de traitement... politique".

Le Journal du Chemin de Fer dans son numéro d'avril 93 consacre un éditorial sur ce sujet. Nous le trouvons très réaliste et félicitons son auteur pour sa courageuse et lucide prise de position.

Les dos d'ânes de Gembloux

Acquérir la célébrité

Il faut parfois peu de choses pour devenir célèbre !

Depuis des décennies, Gembloux est maudite par nombre d'automobilistes et de chauffeurs de poids lourds qui ont "laissé des pièces" sur son très célèbre passage à niveaux !!!

La route internationale reliant Reims à Eindhoven passe par Gembloux. L'ancienne voie romaine Bavay - Cologne passait aussi par Gembloux.

Cette commune du nord de la province de Namur est un noeud de communication fort ancien et un point de croisement d'axes routiers très fréquentés.

Voici qu'en 1858, une ligne de chemin de fer vient ajouter la confusion dans le bel ordonnancement des routes. Il faut établir un passage à niveaux. Et quels niveaux... Situé dans la courbe d'entrée (ou de sortie) de la gare, celui-ci présente des dévers des voies assez prononcés créant les fameux dos d'ânes. Tout véhicule automoteur passant sur ceux-ci à plus de 20 km/h risque d'y laisser des morceaux et d'envoyer ses passagers s'écraser la tête au plafond. Combien n'y ont pas éclaté leur carter ou cassé leur suspension ?

L'intensité du trafic

L'intensité du trafic ferroviaire sur cet axe international Oostende - Luxembourg nécessite une fermeture presque permanente des barrières...

L'intensité du trafic routier qui traverse la localité dans le sens Tienen - Charleroi est telle que la route est la plus chargée de la province. La combinaison des deux ne fait pas bon ménage, le rail étant prioritaire.

Le contournement

Depuis avant 1914, nombre de projets ont vu le jour dans le but de contourner l'obstacle abhorré. (FFN 61)

Le projet

Le projet qui est enfin sorti des cartons réalise une percée sous les voies en laissant les routes traverser la commune avec tous les dangers et les nuisances que l'on imagine. N'a-t-on pas choisi la plus mauvaise solution ?

Ce n'est pas la sécurité qui a été mise en valeur. Les expropriations fort coûteuses, un prix élevé des travaux, des moyens techniques très élaborés et le trafic très dense continue à la même place, pauvres piétons, pauvres riverains !

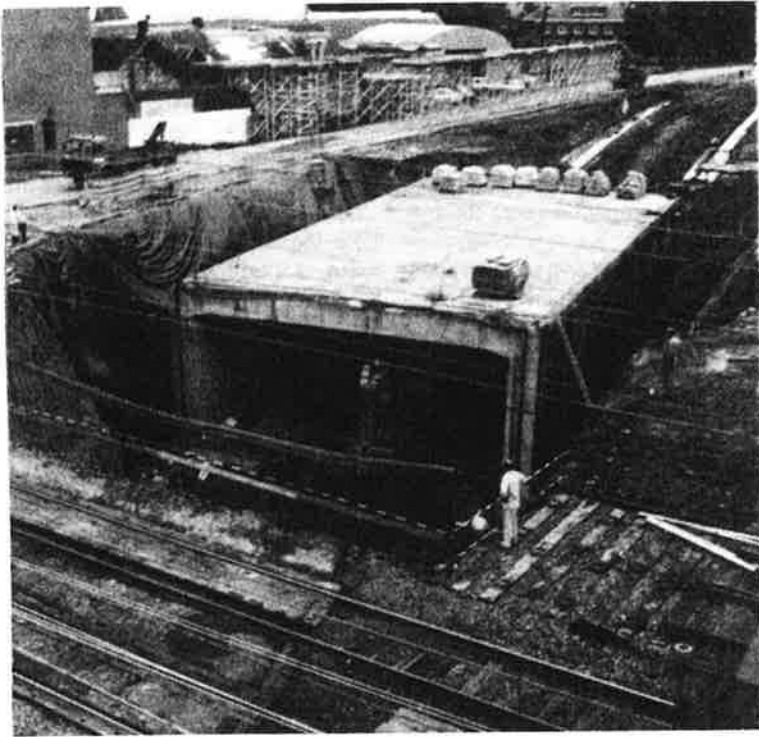
Le week-end

27 mai 1993, après d'importants travaux de terrassements préalables, la télévision locale annonce enfin qu'un tunnel préfabriqué en béton va être glissé sous les voies pendant le long week-end de Pentecôte. Le trafic ferroviaire ralenti va permettre d'oeuvrer en "heures supplémentaires".

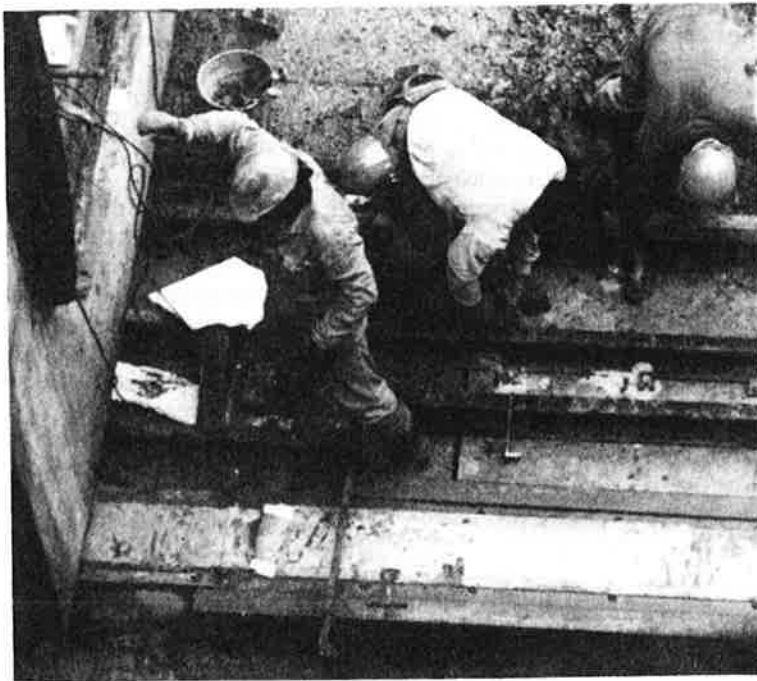
La SNCB avait réalisé la mise en pont provisoire, de la première voie côté Charleroi, sur 8 poutres en acier. Les trains pourront encore passer. Pour cela il a fallu démonter la cabine de signalisation située à côté du passage à niveau n°46.

La dernière voie côté Jodoigne a été préalablement démontée (photo centrale page 10).

Tous les travaux doivent être terminés pour le mardi 1° juin pour le rétablissement du trafic ferroviaire normal et permettre aux navetteurs de la région



Vendredi matin, les voies côté Jodoigne sont démontées, le tunnel préfabriqué est prêt à être avancé. Les deux voies centrales doivent encore être enlevées pour extirper la terre et livrer passage au tunnel routier.



Les ouvriers de Betonac fixent les rails d'appuis des vérins de poussée. Le tunnel coulissera sur le support aluminium (en clair sur la photo)

namuroise de rejoindre leurs bureaux bruxellois.

Une prouesse technique réalisée conjointement par Betonac de Sint-Truiden et la SNCB, surveillée par nos amis Philippe Ségers et Jean Vandeloise du haut de la passerelle.

Le caisson en béton de 3.550 tonnes, d'une longueur de 32 mètres, glissant sur des plaques en aluminium, a été poussé par six vérins s'appuyant sur six rails.

Le samedi, les voies, encore posées sur la terre ferme, étaient démontées et les déblais évacués. La poussée pouvait commencer. Dans la nuit qui suivit, une source est découverte et doit être colmatée. Les travaux sont stoppés. Le retard commence.

Dimanche la poussée reprend et le tunnel est enfin mis en place.

Lundi matin les engins de génie civil s'activent, il faut caler le tunnel et reboucher les tranchées latérales. Nous avons plus de douze heures de retard. Début de soirée, **les volontaires du service de la voie** de la SNCB sont à pied d'oeuvre et commencent à replacer les traverses et les rails. Une visite vers minuit les trouvera en pleine effervescence, sous la faible lumière des phares de chantier, occupés à placer la troisième voie.

Le trafic pourra reprendre le mardi matin, le pari est gagné par la volonté des ouvriers de la voie !

Pendant ce temps, les convois de marchandises sont détournés par les axes Bruxelles - Charleroi - Namur. Seuls les "voyageurs" continuent à emprunter la ligne 161 par le pont provisoire.

Pendant les travaux, nous avons pu admirer "l'effet de chenille" produit par les trains venant de Bruxelles, qui se tortillaient depuis la voie 1 pour reprendre au-dessous de la passerelle la voie d'extrême gauche vers Namur.

Les visiteurs, peu disciplinés, voulaient traverser les voies et les passerelles n'importe où, sans se soucier du ballet incessant des bulldozers et autres véhicules de chantier.

La police de la SNCB a été obligée de mettre bon ordre afin d'éviter de graves accidents.

Une fois de plus, le train est passé !

Le relèvement de la vitesse de 130 à 160 km/h est prévu entre Bruxelles et Namur pour 1998. La courbe de Gembloux sera-t-elle rectifiée à l'occasion des travaux actuels ?



Les volontaires de la SNCB manutentionnent les traverses pour les placer de niveau. Rien ne vaut une bonne finition à la main.



Les ingénieurs, "talkie" à la main, vérifient le niveau et la planéité de l'assise de la voie avant la pose des traverses.

A suivre dans FFN 61 : "Histoire d'un contournement avorté" : les tenants et aboutissants de la solution choisie.



Début de nuit de lundi, une partie de l'équipe du Service de la Voie met en place le premier rail de la 2^{ème} voie.

D'ici et d'ailleurs

TEN : c'est la fin.

Le Groupe TEN (Trans-Euro-Nuit) ou (Trans-Euro-Nacht) qui avait été créé en 1972, cessera définitivement ses activités fin 1993 pour former une compagnie plus puissante en 1994.

L'Allemagne, l'Autriche, la Suisse, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Danemark et l'Italie étaient les 9 pays fondateurs. S'y sont ajoutés la CIWLT et la DSG deux compagnies spécialisées dans le transport de nuit.

Quelles étaient les missions qui étaient confiées à ce groupe ?
Exploitation, rentabilisation et entretien de 351 voitures (en 1972), gestion des relations internationales de nuit et optimisation de la rotation du matériel mis en commun par les onze partenaires, tels étaient ses objectifs.

En 1991, 256 voitures assuraient les services avec efficacité montrant ainsi l'utilité de cette association.
Se joindront à la nouvelle société : DACH/Hotelzug ag. (Allemagne, Suisse, Autriche) et European Night Service (Grande Bretagne, Pays-Bas, Allemagne, France)

Crac, dedans

Le chef de gare de Grenoble en a "ras-le-bol". Les voyageurs continuent à traverser les voies de sa gare sans emprunter le souterrain.

Pour essayer d'en finir avec les dangereux récidivistes il a distribué pendant une semaine des tracts aux voyageurs pour les inciter à se conformer au règlement.

Le décret du 22 mars 42 a été de stricte application et les contrevenants se sont vu dresser procès verbal.

La valeur n'attend pas le nombre des années...

La Suisse a été récemment "victime" d'un jeune pirate du rail...

Le rapide Berne - Interlaken a été piloté par un jeune de 22 ans passionné de trains !

Vêtu de l'uniforme des conducteurs de locomotives, il est monté à bord au dépôt de Berne, signalant au chef de train qu'il venait se familiariser avec la ligne. Jusque là, il n'y avait qu'un parfum

de vérité qui a duré les 70 km qui séparent les deux villes.

Compétence, dextérité, connaissance des manoeuvres appropriées étaient les qualités du jeune pilote qui a réussi à tromper son monde !

Ce n'est qu'en gare d'arrivée qu'il a été reconnu par un cheminot et interpellé (malheureusement ?).

Tout le monde n'y avait vu que du feu... La passion du monde ferroviaire mène à tout !

Picasso et le rail

Les autorails SNCF X3801 à X4051 de 300 cv ont été affectés à toutes les régions de la SNCF. Ils possédaient leur poste de conduite surélevé, non pas au centre, mais à une des extrémités.

Comme certains cheminots de la SNCF intéressés par les oeuvres du peintre Picasso avaient remarqué que les personnages peints par ce dernier n'avaient pas le nez au milieu du visage, ils eurent vite affublé ces autorails du surnom de "Picasso".

A quoi peut tenir la célébrité...

Le fabuleux projet du "Swissmétro"

Vous souvenez-vous de la bande dessinée "Yoko Tsuno" ?

Dans "Le trio de l'étrange", premier livre d'une longue série, l'héroïne découvre l'univers souterrain des Vinéens.

Ils circulent, à grande vitesse, dans un engin cylindrique glissant sur des rails magnétiques dans un long tube creusé dans la roche.

Dans un autre livre de cette même série, le trio voyage dans un engin spacial circulant dans le vide "d'un tube sous absence de lumière".

Est-ce un rêve de dessinateur ?

Pas du tout ! Le fabuleux projet du Swissmétro existe bel et bien et un tronçon expérimental sera construit à partir de 1996 et sa mise en service est prévue pour 2004.

Une récente réunion s'est tenue, où 220 spécialistes ont fait le point sur les recherches et l'avancement du projet. En quoi consiste celui-ci ?

Il s'agit de relier Genève à Saint Gall par un tunnel creusé à 30 mètres sous le sol.

Il sera placé sous vide et y circuleront des rames à très grande vitesse (1h12). Bâle - Bellinzona serait couvert en une demie heure !

Les énormes avantages de cette solution sont :

- silence absolu par une circulation dans le vide d'air.
- peu d'énergie consommée car il n'y a pas de retenue à l'air (économie de 190 à 350 tonnes de carburant par an).
- aucune opposition des écologistes, le paysage ne serait pas modifié.
- accroissement de la mobilité des personnes (un habitant de Lausanne pourrait passer sa soirée à Zürich).
- rapprochement des centres culturels et économiques.

Coût du projet : 13 milliards de francs suisses dont 11 pour le génie civil, 150

millions par gare et 30 millions par rame de 800 personnes.

Du fait de sa rapidité, Swissmétro permettrait d'absorber une part importante des utilisateurs des trains et autoroutes. D'autre part, construire de nouvelles lignes ferroviaires en surface est pratiquement devenu impossible de par l'impact sur l'environnement.



Coupe d'un tube du Swissmétro.
Source "Construction" du 14 mai 93.

"Deux millions de clients... ça se mérite tous les jours..."

L'axe Paris - Bruxelles - Amsterdam (La Vie du Rail 2384)

Paris : Agglomération de 10 millions d'habitants, capitale de la France.

Bruxelles : Agglomération de 3 millions d'habitants, capitale de l'Europe.

La relation Paris - Bruxelles est la ligne la plus chargée de responsables politiques et économiques, de "leaders de l'opinion" et de décideurs.

Pour certains clients, habitués de fréquenter les trains circulant sur cet axe, c'est un véritable drame : non-respect des horaires, longueur du temps de parcours avec 2h30 pour 300 km pour le train le plus rapide.

Cette irrégularité chronique faisait raconter par Monsieur Michel Quidort, conseiller technique à l'UTP Paris, cette anecdote dont je me dois de reproduire certains passages significatifs de sa mésaventure du jeudi 11 mars dernier,

avec le train n°86 Bruxelles - Paris de 18h10.

"Formé à Bruxelles, il a subi un retard d'une heure au départ, suite à une avarie de machine". Comment peut-il se faire qu'il ait fallu une heure pour remplacer une locomotive tombée en panne à son dépôt, ou quasiment à côté (la rame vient de Schaerbeek). N'y en avait-il pas en réserve ?

Mais l'histoire ne s'arrête pas là. Après un arrêt d'environ vingt minutes à Quévy, pour changer de machine, le train est reparti, à petite vitesse, pour s'arrêter de 20h à 20h30 environ à Feignies de l'autre côté de la frontière à cause d'une avarie de freinage'.

(Cette gare, si j'ai bien vu, est transformée en centre sportif avec automobiles stationnant sur le quai).

Nous sommes arrivés à Paris à 22 h passées, après les plates excuses

d'usage d'un contrôleur, blasé probablement par l'exercice.

Encore ne s'agissait-il pas de cet agent facétieux et désopilant qui sévit sur la ligne et se plaît à faire les annonces, surtout celles des retards, avec la voix de Georges Marchais ! "

L'auteur de cette réflexion, fervent défenseur du service public et du transport en commun, pense que les chemins de fer, aussi bien belges que français, devraient, non seulement être à la hauteur d'une exigence minimale : l'**exactitude**, mais développer des services complémentaires pour **proposer un transport de qualité**.

Les causes des retards sont multiples à en juger par les informations que l'on veut bien dispenser aux voyageurs : machine cassée, défection du système de freinage, panne de signalisation et d'autres causes non communiquées...

Le béton du tunnel : une mer

Le 25 mars à l'auditorium du Crédit Communal, quatre conférenciers invités par le Groupement Belge du Béton, ont parlé de leur expérience sur le béton dans le tunnel sous la Manche.

- Cent cinquante kilomètres de tunnels (2 ferroviaires de 7,6m de diamètre, 1 de service de 4,8m de diamètre) sont garnis de 1,3 millions de m³ de revêtements par voussoirs (pourtour arrondi du tunnel).

- Deux terminaux, celui de la France couvre 690 ha et comporte 12 millions de m³ de terrassements, 1 million de m³

de chaussées, 180.000 m³ de béton, 55.000 m³ de ponts, 40 bâtiments.

- Deux cent km de voies ferrées, l'alimentation électrique de 400 MW côté français.

- 522 wagons pour le transport de voyageurs et delui des poids lourds, 43 locomotives...

La voie sera la plus chargée du monde par des convois de 800m de long pesant 2.200 tonnes.

Pour éviter l'usure des bogies sur le même côté, les concepteurs ont formé

le trajet des convois France-Angleterre-France sur une forme en huit au lieu d'une simple boucle.

D'autres chiffres grandioses...

Le port marocain de Jorf Lasfar a englouti 1.200.000m³ de béton en 4 ans. Le chemin de fer Transgabonnais représente 100 millions de m³ de terrassements en 5 ans.

Le "Transmanche" n'est pas un chantier extraordinaire en soi. La prouesse du "chantier du siècle" consiste à coordonner autant de tâches en si peu de temps.

Source : Construction du 9 avril 93.

Exposition du R.M.M. les 9 et 10 octobre 1993

L'Airport-Express de la Lufthansa : c'est fini

Après une étude de rentabilité, la Lufthansa a décidé la suppression, à partir du 23 mai, des navettes reliant les aéroports de Frankfurt, Düsseldorf et Stuttgart.

Assuré par un matériel loué à la DB et arborant la livrée blanche et jaune, ces trains navettes ont quitté le seuil de rentabilité.

D'une part, les autres compagnies aériennes dirigeaient leurs clients sur les relations IC (EC) pour ne pas se voir facturer le tarif plein en empruntant la liaison ferroviaire de l'Airport-Express. D'autre part, la compagnie aérienne allait devoir subir le coût de révision des automotrices 403 et 404 mises en service depuis mars 1982 sur la relation Düsseldorf - Frankfurt.

Celle de Frankfurt - Stuttgart a été établie en 1990 et assurée par des rames également peintes aux mêmes couleurs et tractées par des BR 111 puis 103. Qu'advient-il de ces belles automotrices 403 et 404 ?

Dire qu'en mars 92 la Lufthansa se vantait d'être la seule compagnie au monde à exploiter ses propres trains !

Il a roulé dans le tunnel !!!

Le premier train, au gabarit normal, a circulé de bout en bout du tunnel sous la Manche, le 22 janvier !

Personne n'en a parlé si ce n'est la Vie du Rail qui relate l'événement dans son numéro 2393.

Dans FFN 59 nous parlions du matériel, prêté ou loué par des compagnies, aux constructeurs du tunnel. Ce sont des locomotives, munies de filtres spéciaux, et de l'ancienne série 211 de la DB qui ont tracté un train de rapatriement de

wagons et matériel. Il est temps que le tunnel serve à l'échange de matériel entre les deux rives. Ceci permettra une énorme économie et un gain appréciable de temps, toutes les marchandises devant actuellement être acheminées par ferrys...

Le 12 mars, un second train a emprunté le tunnel nord avec, à son bord, des personnalités de la haute finance : les banquiers de la European Investment Bank qui financent les travaux.

Il s'agissait du premier train de voyageurs. Il a été tracté par la BB66411, non modifiée, du dépôt de Lens et composé d'une voiture conférence, bar, restaurant et d'un fourgon d'observation. Les infrastructures du tunnel seront-elles terminées pour l'hypothétique circulation de décembre 93 ? La livraison du matériel roulant a pris du retard et un bras de fer oppose la société Eurotunnel et les constructeurs.

Ils viennent de sortir de presse

La type 51 de la SNCB

Edition "Historail"

Hugo de Bot présente la locomotive à vapeur type 51 de la SNCB.

En 1866, l'ingénieur Belpaire envisagea la construction d'une petite locomotive de manœuvres.

Elle reçut l'appellation de type 51 et les derniers exemplaires furent livrés à l'Etat Belge en 1906.

Quelques locomotives de ce type furent également livrées à la Chine.

Au cours du temps, la construction de la locomotive évolua et pas moins de sept variantes virent le jour.

Rares furent les remises qui n'en possédèrent pas car elles étaient visibles dans toutes les régions du pays.

Ces locomotives furent construites au nombre de 470 exemplaires.

A la renumérotation du 1^{er} octobre 1931, l'effectif s'élevait à 198 locomotives qui reçurent les numéros 5100 à 5297.

Quant à la renumérotation en vigueur à partir du 1^{er} janvier 46, elle fut appliquée sur 106 locomotives.

Un exemplaire de cette locomotive est restauré pour figurer au musée du chemin de fer.

Le livre est mis en vente au **prix public de 795 fr.** Une réduction est accordée pour commandes groupées.

Les membres du R.M.M. s'adresseront à leur trésorier.

Ce livre nous donne la description des locomotives de ce type depuis leur mise en écritures jusqu'à leur radiation.

La dernière locomotive (51.067) en service fut mise hors-écritures en septembre 1961 après 56 ans de bons et loyaux services. Cela se passait à la remise de Monceau.

Le rail au Congo Belge (tome 1 : 1890-1920)

Aux éditions Ediblanchart.

Ce livre est richement documenté et comprend 400 pages, 1122 illustrations (cartes et photos) et vendu au **prix public de 2.400 fr.**

Les photos et cartes représentées dans cet ouvrage témoignent à souhait des problèmes rencontrés et des solutions apportées par la Belgique dans cette région d'Afrique Centrale, grâce au chemin de fer.

Comme l'avait dit l'explorateur Stanley en 1882 : «sans chemin de fer, le Congo ne vaut pas une pièce de deux schillings».

L'exploitation de ce pays immense par sa superficie (80 fois la Belgique) et riche par ses ressources agricoles et minières n'aurait pas été possible sans le chemin de fer.

Aussi, la Belgique peut être fière de ses siens qui, avec courage et ténacité, ont implanté le rail dans sa colonie.

Rappelons que la première ligne construite fut celle du Bas-Congo qui, dans l'expérience acquise contribua à la réalisation des autres lignes.

Le tome II traitera de la période s'étalant de 1921 à l'indépendance en 1960.

Les locomotives type 51

Nouvelle livrée pour la 1152* conservée pour le musée.

Communiqué de la SNCB du 24-04-93.

A la suite de la parution du livre «SNCB Type 51» de Hugo De Bot naît l'idée de repeindre l'unique exemplaire existant de ce type de locomotive dans sa livrée de 1929.

On se rappelle qu'en 1929 la SNCB a vendu cette machine à la Carbonisation Centrale de Tertre, puis l'a échangée en 1967 contre une locomotive à vapeur type 53.

De retour à la SNCB, les réparations nécessaires sont apportées à la locomotive afin de pouvoir l'exposer à l'état statique. La couleur verte est adoptée à cette intention, mais étant donné que la 1152 n'a jamais été revêtue de cette livrée au cours de sa carrière, la proposition de donner à ce témoin du passé sa

teinte de 1929 a été faite à plusieurs reprises.

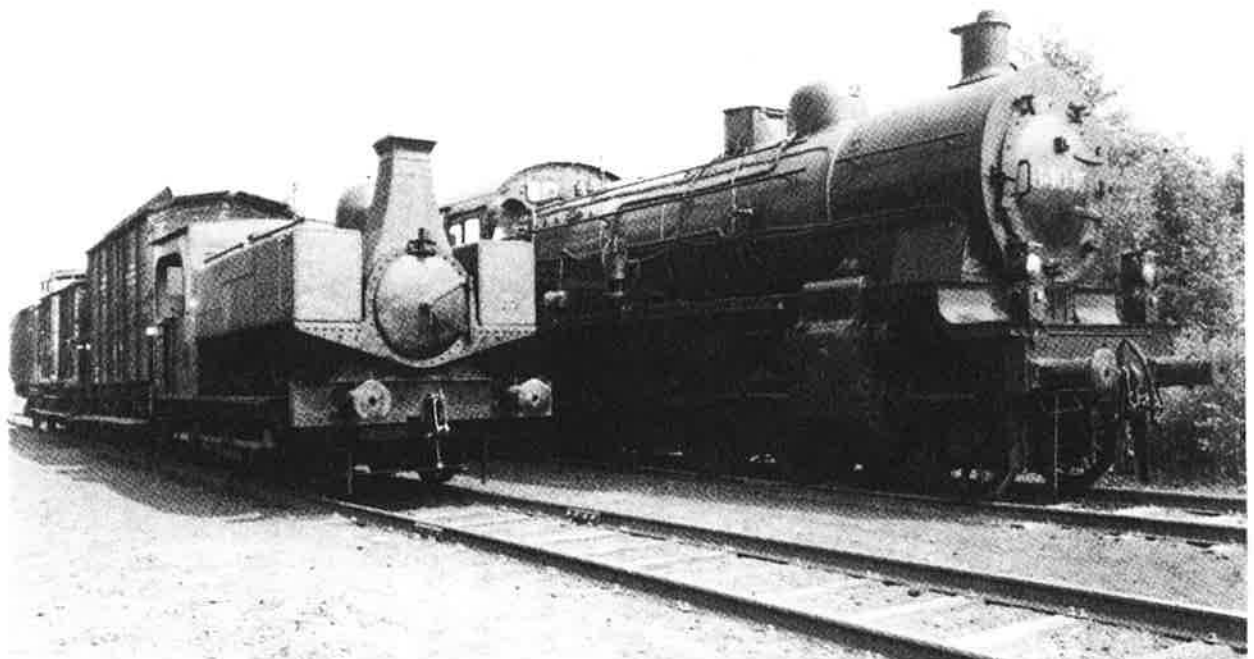
La publication sur les type 51 est l'occasion rêvée pour enfin réaliser ce travail. Mrs. Hugo De Bot, André Dagant, Phil Dambly, Georges Neve et Paul Pastiels en collaboration avec le Bureau du Patrimoine Historique de la SNCB ont élaboré un programme pour la remise en peinture.

Afin de conserver le caractère «ancien» de la machine, l'option a été prise de changer le moins possible l'aspect extérieur de la locomotive. Néanmoins, quelques éléments essentiels manquants, comme la sablière et les chaînes de sécurité, ont été remis en place.

De plus, les couleurs et la composition ont été déterminées sur base de documents photographiques, de règlements anciens et de modèles réduits du Musée du Chemin de Fer à Bruxelles-Nord.

Les travaux ont, quant à eux, été réalisés au Dépôt du Musée SNCB de Leuven.

N.D.L.R. Réjouissons-nous de cette bonne nouvelle et espérons que d'autres locomotives conservées pour le musée connaîtront le même sort que la 1152 c'est à dire qu'elles ne seront plus affublées d'une livrée qu'elles n'ont jamais portée.

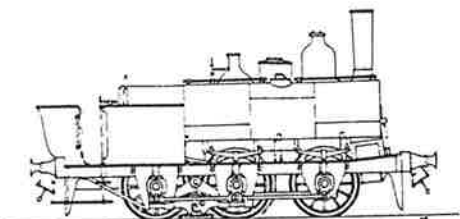


*La 1152, en tête de quelques wagons de l'Etat-Belge, pose à côté de la 64.045 à l'extérieur du musée de Leuven.
(photo SNCB)*

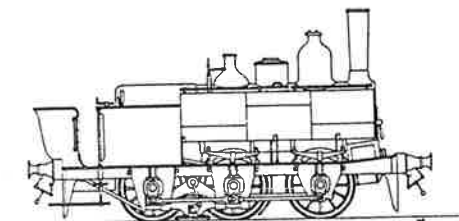
* Le numéro 1152 employé dans cet article est bien exact... La locomotive a été cédée avant la renumérotation du 1 octobre 1931 ce qui explique qu'elle a gardé son numéro d'origine.

Evolution de la type 51 et ses sept variantes

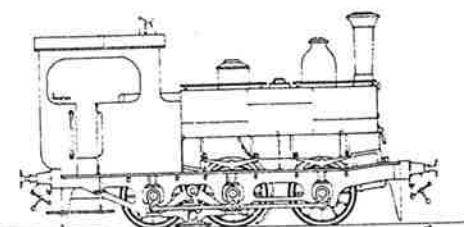
Périodes de construction



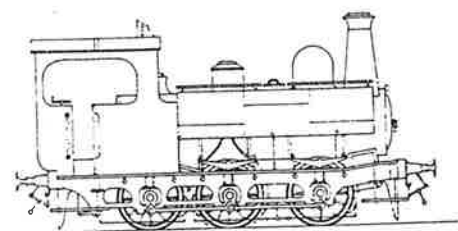
1866 - 1868



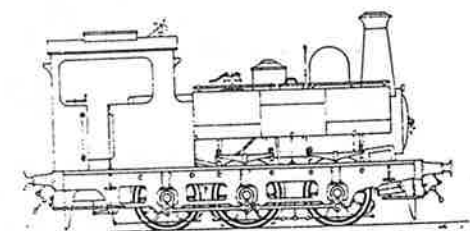
1871 - 1875



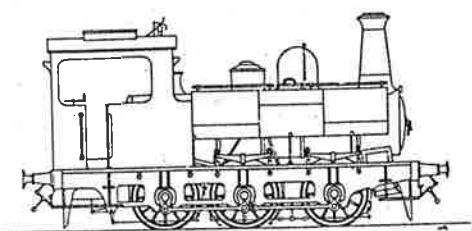
1876 - 1884



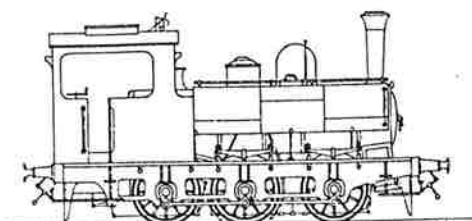
1885 - 1890



1893 - 1895



1895 - 1897



1899 - 1906

AUTORAIL PICASSO XBD 3898.

Cet autorail, sorti des ateliers ANF en octobre 1954 a toujours appartenu à la région EST de la SNCF, hormis quelque mois de présence à Nevers en 1982.

Basé successivement à Vitry, Vesoul, Vitry, Chalons, Vitry, Chalons, Mohon, Nevers et Mohon, il a été radié des effectifs en octobre 1982 après avoir parcouru 2.540.000 kilomètres.

Acheté par le chemin de fer touristique du Rhin, près de Colmar, il a assuré quelques circulations en 1983.

N'en ayant que peu ou pas d'usage, l'association CFTR a vendu l'autorail à deux amateurs belges en novembre 1989. (Francis Dandois et Olivier Geerinck).

L'engin, en très mauvais état de carrosserie mais doté d'une excellente mécanique a rejoint les installations du Chemin de Fer des Trois Vallées à Mariembourg entre les 20 et 29 décembre 1989.

Il a emprunté l'ancienne ligne 156, circulant par ses propres moyens entre Anor et Mariembourg.

Après être resté garé deux ans en attente de restauration, il a été transféré à Heer-Agimont pour remise en état.

En hiver 1993, suite à diverses tractations entre ses propriétaires et la société française CFTA, l'autorail est retourné en France pour restauration intégrale par les ateliers SAD à Florange.

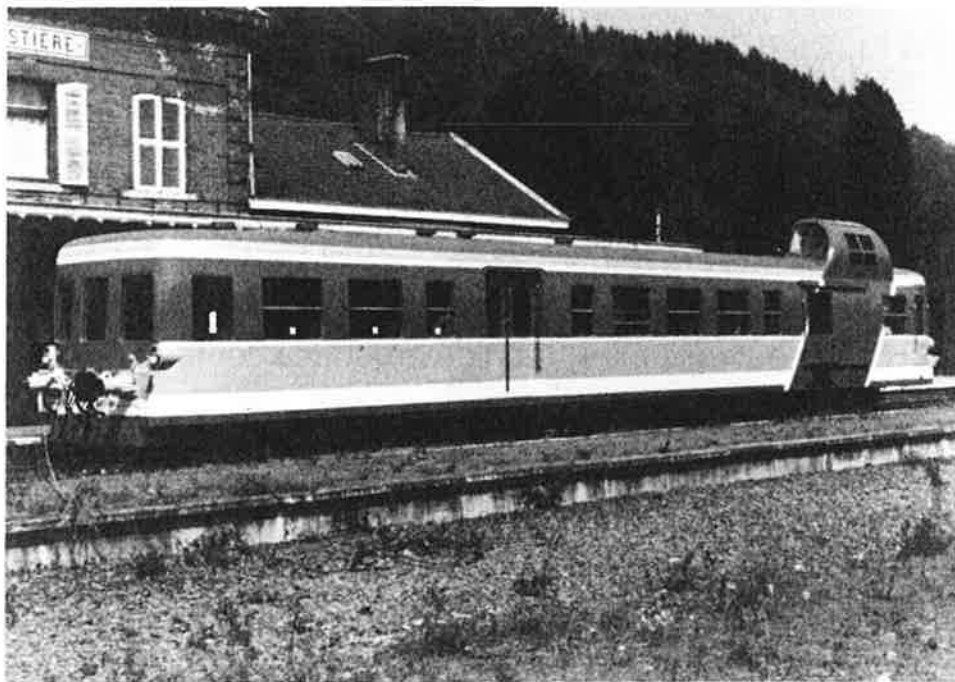
Revenu à Heer-Agimont le 30 avril 1993, l'autorail assurera des voyages cette saison sur la ligne Dinant-Givet du CFV3V.

En échange de la restauration financée par les CFTA, les propriétaires céderont leur engin, entre début 94 et fin 98, à cette société pour utilisation régulière sur leur réseau Breton.

Deux lignes affermées à la SNCF : Guingamp - Paipol et Guingamp - Carhaix.

Une belle deuxième vie pour cet autorail qui, par deux fois fut menacé de démolition !

Au terme du contrat, il reviendra à ses deux propriétaires et sera de nouveau basé à Heer-Agimont.



L'autorail Picasso XBD 3898 "du CFV3V" en gare d'Hastière sur la ligne touristique Dinant - Givet.

20^{ème} Festival vapeur du CFV3V
25 et 26 septembre 1993

Les inévitables errata

De FFN 59, article "la MIKADO" type 5

Page 19 : Photo de la locomotive 5.002
Cette photo est due à Bruno Dedoncker.
Il faut lire : la disparition (et non la disposition) de la visière de la cheminée.

Page 21 : Photo du tender 5501.
Il faut lire : Collection Phil Dambly (et non M. Herbiet)

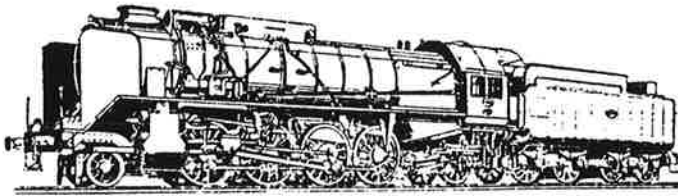
Page 22 : Photo de la 500 ou de la 503

Un lecteur nous a signalé que la même photo, parue dans "vapeur à la SNCB (tome 1) page 2" de Max Delie, porte comme légende "la 500 à Namur en 1931".

Un exemplaire de cette photo nous remis par Phil Dambly mentionne à son verso : "Namur 1933" ce qui semble plus

vraisemblable que 1931 vu le numéro à 3 chiffres appliqué à partir du 1^{er} octobre 1931, devenu illisible et presque effacé après deux années de service.

Quant à la question de savoir s'il s'agit de la 500 ou de la 503, nous croyons qu'en pareil cas, il ne faut pas essayer de deviner un numéro mais au contraire d'appliquer le vieil adage : "dans le doute, abstiens-toi".



Deze MIKADO 5, de krachtigste der Belgische locomotieven (Economische snelheid 100 km. per uur, gewicht in ledigen toestand loco 118 T, tender 35 T) werd bestudeerd en gebouwd voor de N. M. B. S. door

LES ATELIERS METALLURGIQUES

Telegramadres: METAL-NIVELLES Tel.: 22 Nijvel
23 NIJVEL — TWEEBEEK — LA SAMBRE — MANAGE

Publicité parue dans l'indicateur (édition néerlandophone) entrant en vigueur le 2 octobre 1932.

Cette "Mikado 5, la plus forte des locomotives belges (vitesse économique 100 km/h, poids à vide : loco 118 t, tender : 35t) fut étudiée et construite pour la S.N.C.F.B. par

LES ATELIERS METALLURGIQUES
Adresse télégraphique : Métal-Nivelles
Tél : 22 Nivelles.

NIVELLES - TUBIZE - LA SAMBRE - MANAGE

Courrier des lecteurs

Une mauvaise interprétation amène la confusion...

Le «courrier des lecteurs» est une source intarissable d'informations ! S'il est abondant cela dénote deux choses :

Ou bien les articles publiés sont bourrés de stupidités,

ou bien les lecteurs sont tellement heureux qu'ils en félicitent le rédac'chef...

Dans tous les cas c'est la meilleure preuve que la revue est lue !

Au diable l'apathie, vive le «courrier des lecteurs».

Dans notre numéro 58 de février 93, en page 28, paraissait, sous le titre «L'autorail de la Compagnie de Chimay», un sous-titre «ne confondez pas : 602 SNCB et 602 Cie de Chimay». Il a soulevé quelques commentaires bienvenus pour une meilleure compréhension.

De fidèles et très «savants» lecteurs Mrs Huysman et Phil Dambly nous demandent d'informer ceux qui ont été intéressés par cette rubrique. (voir pages 18 et suivantes "Rétro-rail")

Les autorails type 604 n'ont rien en commun avec les engins de la Compagnie de Chimay, si ce n'est d'avoir été construits par GANZ.

Les deux autorails 602 (en 1948) devenus 610 (en 1954) sont les A1 et A2 provenant bien de la Cie de Chimay. Ils appartenaient à cette dernière dès avant la guerre (il existe des photos de 1938) et jusqu'à leur reprise par la SNCB en 1948. Celle-ci les affecta à la remise de Florennes.

En conclusion, si notre rédacteur avait bien compris notre ami Jean Dubuffet

lors de leurs entretiens téléphoniques, il aurait écrit : «ne confondez pas 604 SNCB et 602 SNCB, ex A1 et A2 de la Compagnie de Chimay».

Pour éviter toute confusion dans la numérotation des autorails de la SNCB, Mr Robert Huysman nous communique celle des autorails construits avant 1950. (voir pages suivantes)

Merci chers fidèles lecteurs, merci de nous faire part de votre important savoir, ne le perdez pas.

Le chemin de fer d'hier ne doit pas tomber dans l'oubli. Nous devons tant à ses pionniers !

La rubrique "Rétro-rail" n'a pour but que de faire ressurgir et revivre le passé, un passé souvent si proche.

Numérotation des autorails SNCB construits avant 1950

Autorails à vapeur

1930 : 500.01 à 500.03 *

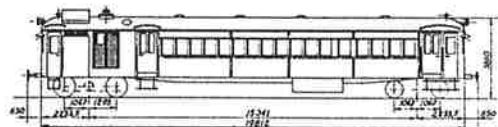
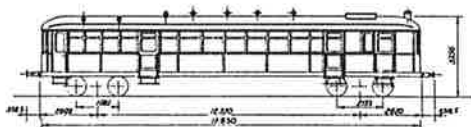
1932 : 501.01

1934 : 502.01

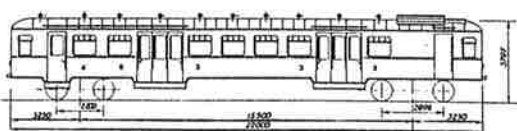
* numérotation appliquée à partir de 1932, à l'origine S1 à S3

Quelques remarques :

- Les 500.01 et 500.02 ont été détruits lors du bombardement de CW Mechelen le 19 avril 1944.
- Le 500.03 a été enlevé par les armées allemandes en retraite. Il a été restitué hors d'usage le 27 octobre 45 et réformé en juin 1946.
- Le 501.01 a été détruit dans un bombardement de Liège et réformé en avril 45.
- Le 502.01 a été endommagé par un bombardement sur Liège et réformé en décembre 46. La date tardive pour cette réforme prouve une certaine hésitation dans la prise de décision.



500	501
502	



Autorails diesel

Les autorails légers "BROSSEL"

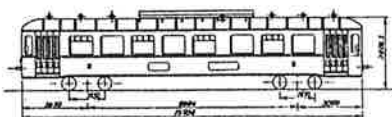
- 1939 : 609.01 à 609.06 sont devenus à partir de mai 41 : 552.01 à 552.06 dans l'ordre numérique.
 1939 : 622.01 à 622.56 suivirent, à partir de mai 41 et septembre 47, les numéros dans le tableau de la page suivante.
 1941 : 553.01 à 553.25
 1941 : 554.01 à 554.25 sont devenus en septembre 47 : 553.26 à 553.50 dans l'ordre numérique.

Numérotation des autorails légers BROSSEL

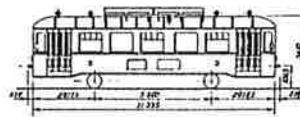
n° d'origine	mai 1941	septembre 1947	n° d'origine	mai 1941	septembre 1947
622 01	551 01	551 01	622 29	551 15	551 15
622 02	551 02	551 02	622 30	551 16	551 16
622 03	550 01	551 29	622 31	551 17	551 17
622 04	551 03	551 03	622 32	551 18	551 18
622 05	551 04	551 04	622 33	551 19	551 19
622 06	550 02	551 30	622 34	551 20	-
622 07	551 05	551 05	622 35	550 15	551 43
622 08	550 03	551 31	622 36	550 16	551 44
622 09	550 04	551 32	622 37	550 17	551 45
622 10	551 06	551 06	622 38	550 18	551 46
622 11	550 05	551 33	622 39	551 21	551 21
622 12	551 07	551 07	622 40	551 22	551 22
622 13	550 06	551 34	622 41	551 23	551 23
622 14	551 08	551 08	622 42	550 19	551 47
622 15	550 07	551 35	622 43	550 20	551 48
622 16	550 08	551 36	622 44	550 21	551 49
622 17	551 09	551 09	622 45	551 24	551 24
622 18	551 10	551 10	622 46	550 22	551 50
622 19	550 09	551 37	622 47	550 23	551 51
622 20	550 10	551 38	622 48	550 24	551 52
622 21	551 11	551 11	622 49	551 25	551 25
622 22	551 12	551 12	622 50	550 25	551 53
622 23	-	-	622 51	550 26	551 54
622 24	551 14	551 14	622 52	551 26	551 26
622 25	550 11	551 39	622 53	551 27	551 27
622 26	550 12	551 40	622 54	551 28	551 28
622 27	550 13	551 41	622 55	550 27	551 55
622 28	550 14	551 42	622 56	551 29	551 13

Quelques remarques :

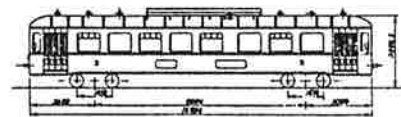
- Le 609.02 était aménagé en véhicule sanitaire en 1945.
- Les 622.17, 622.34, 622.49 et 622.56 ont été emmenés en Allemagne lors de la retraite de septembre 1944. Le 622.34 n'est jamais revenu.
- Le 622.23 a été détruit à Veurne en mai 1940.



609



622



553 et 554

Les autorails lourds Diesel - mécaniques

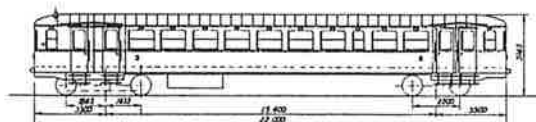
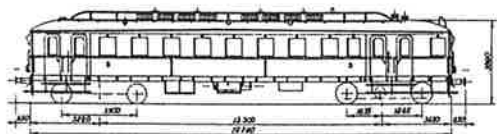
Il y avait deux types : les autorails simples et les autorails doubles.

année de construction	genre	numéros	renumérotés en :
1930	simple	600.01 à 03	
1933	simple	601.01	
1933	simple	601.02	
1933	simple	601.03	
1933	simple	601.04	
1933	simple	601.05	
1933	simple	601.06	
1933	simple	601.07	juillet 1946 : 601.03
1933	simple	601.08	
1933	simple	601.09	
1933	simple	601.10	juillet 1946 : 601.04
1933	simple	601.11	
1933	simple	601.12	
1933	simple	601.13	
1933	simple	601.14	juillet 1946 : 601.05
1934	simple	602.01	
1934	simple	603.01	
1934	simple	604.01 à 05	
1935	simple	605.01	
1936	simple	606.01	novembre 1953 : 607.01
1936	simple	607.01	
1939	simple	608.01 à 06	
1936	simple	Chimay A1 et A2	mai 1948 602.01 et 02
			février 1954 610.01 et 02

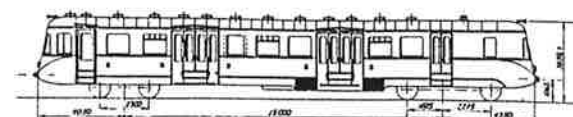
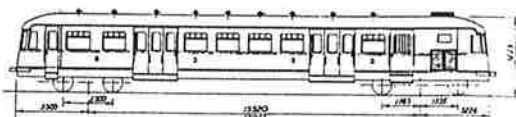
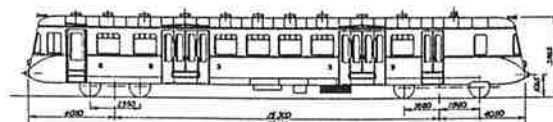
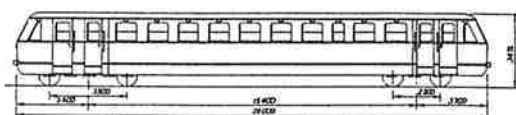
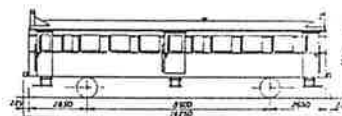
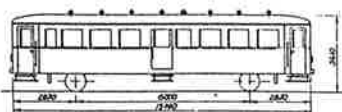
Quelques remarques :

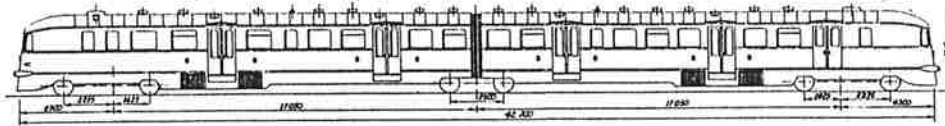
- Les 600.01 à 600.03 * ont été endommagés à Veurne en mai 1940. Réformés en juin 46 sauf le 600.02 qui, réparé, a encore roulé jusqu'en 1954. Il n'a été réformé qu'en mars 1955.
- Les 601.08, 601.09 et 601.13 ont été détruits lors des événements de 1940.
- Les 601.03 à 601.06, 601.11 et 601.12 ont été sabotés à Obaix-Buzet, où ils étaient garés pendant la guerre. Ils ont été réformés en juin 1946.
- Le 602.01 a été détruit à Luttre, pendant la guerre, par un acte de sabotage.
- Le 603.01 a été incendié en 1940, à Haine-St-Pierre, avant les hostilités.
- Les 604.01 à 05 ont été endommagés par des actes de sabotage pendant la guerre, respectivement à Luttre, Ternat, Luttre, Luttre et Luttre AC où ils étaient en garage. Réformés en juin 1946. Les 604.03 à 05 ont été retrouvés sur le raccordement des Ateliers Métallurgiques de Tubize, le 6 avril 1947.
- Le 605.01, sévèrement saboté à Londerzeel sous l'occupation, a été réformé en juin 46.
- Le 607.01 a connu le même sort que la 605.01.

* numérotation appliquée à partir de 1932, à l'origine EVA 100 à 102.



600	601 et 602
603	604
605	606
607	608





652.1

année de construction	genre	numéro	renumérotés en mai 1946
1939	double	652.11	620.01
1939	double	652.12	620.02
1939	double	652.13	620.03
1939	double	652.14	--
1939	double	652.15	620.05
1939	double	652.16	620.06
1939	double	652.17	620.07
1939	double	652.18	620.08
1939	double	652.19	620.09
1939	double	652.20	620.10
1939	double	652.21	620.04
1939	double	652.22	--

Remarque : les autorails 652.14 et 652.22 ont été détruits par faits de guerre.

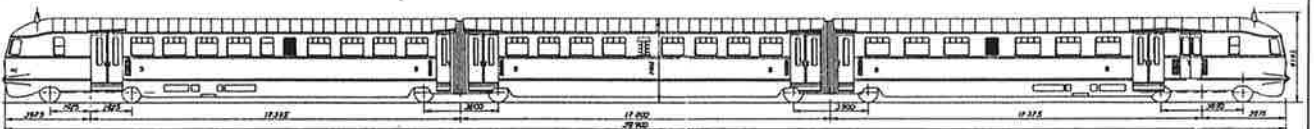
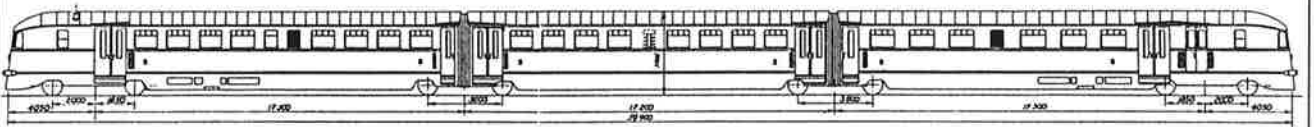
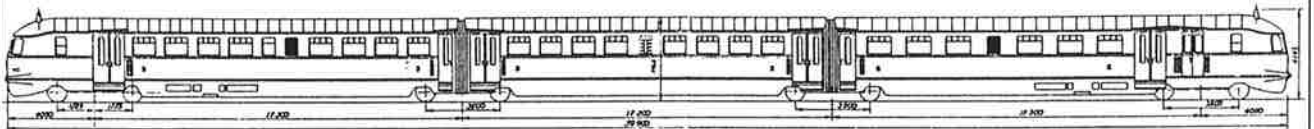
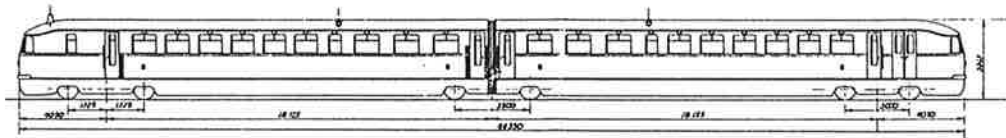
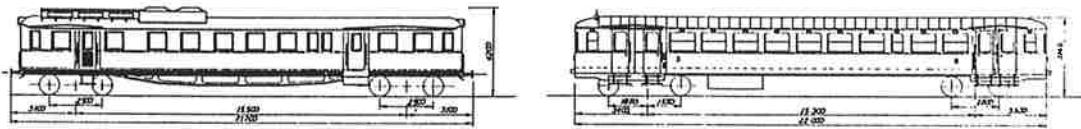
Les autorails Diesel - électriques

Il y avait trois types d'autorails, des simples, un double et des triples

construction	genre	numéro	renumérotés en :	renumérotés en :	renumérotés en :
1932	simple	650.01			
1934	simple	652.01	août 1934 : 651.01		
1934	double	651.01	août 1934 : 652.01	1934 : 655.01	mars 1935 : 652.01
1936	triple	653.01			
1936	triple	653.02			
1936	triple	653.03	janvier 1958 : 653.01		
1936	triple	654.01			
1936	triple	654.02	janvier 1958 : 654.01		
1936	triple	654.03	janvier 1958 : 654.02		
1936	triple	655.01	1939 : 653.04	janvier 1958 : 655.01	
1936	triple	656.01	1939 : 652.02 double	mai 1940 : 656.01 double	

Quelques remarques :

650.01 a été bombardé à Liège en 1944, réformé en avril 45.
 653.01 a été détruit à Muizen lors du bombardement du 19 avril 1944. Il a été réformé le juillet 1945.
 653.02 détruit par fait de guerre à Monceau, a été réformé en juin 46.
 653.03 a été reconstruit en août 47 avec incorporation d'une voiture génératrice provenant du 653.02.
 654.01 détruit dans le bombardement de Muizen du 19 avril 1944, a été réformé en juillet 45.
 654.02 et 03 ont reçu de nouveaux bogies en 1957-1959. Les freins à tambour ont été supprimés.
 655.01 s'est vu déposséder de ses moteurs Mercédès et a reçu des Maybach après la guerre. De nouveaux bogies ont été installés en mai 58 et les freins à tambour supprimés.
 656.01 a été transformé en autorail double en 1939 par suite d'un incendie d'une voiture génératrice. Détruit dans le bombardement de Muizen d'avril 44, il a été réformé en juillet 1945.



650	651 (652 à la prise en écritures)
652 (651 à la prise en écritures)	
653	
654	
655 et 656	

Les autorails Diesel - hydrauliques

année	genre	numéro	renumérotés en	renuméroté en	renuméroté en
1939	triple	653.11	mai 46 : 670.01		
1939	triple	653.12	mai 46 : 670.02		
1939	triple	653.13	--		
1939	triple	653.14	mai 46 : 670.04		
1939	triple	653.15	mai 46 : 670.05 (hors service)	janvier 48 : 671.01	août 61 : 670.03
1939	triple	653.16	mai 46 : 670.06		

Quelques remarques :

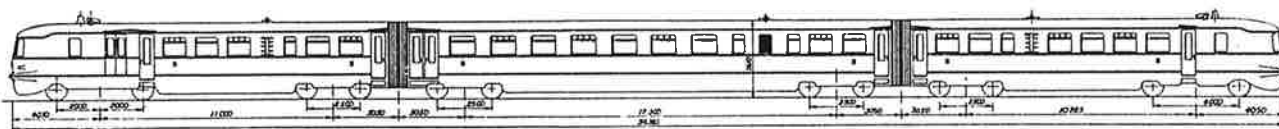
Au 653.12, une motrice a été détruite pendant la guerre.

Le 653.13 a subi un incendie. Une motrice et la remorque ont été détruites à Zaventem le 5 janvier 46.

Avec les trois voitures qui subsistaient de ces deux autorails, on a reconstitué en mai 46 un autorail 670.02.

Des échanges d'éléments entre rames eurent lieu au cours de la carrière des autorails type 670. La voiture médiane (remorque) donnait en ce cas son numéro d'ordre au nouvel ensemble.

653.15 s'est vu remplacer ses moteurs Maybach par des Carels en 1948. Les Maybach lui ont été remplacés en 1961.



653.1

Autorail à essence

1937 : simple 1001 Autorail d'inspection construit à CW Mechelen. Il a été réformé en mars 1956.

Il est rappelé pour mémoire que :

Tout le matériel Diesel était en garage pendant la guerre, à l'exception des autorails légers Brossel transformés pour fonctionner au gazogène (types 609 et 622) ou construits sous cette forme (types 553 et 554).

En mai 41, les 6 autorails type 609 furent munis d'un gazogène "Bernard" et reçurent l'appellation type 552. Les autorails type 622 qui furent munis d'un gazogène "Brossel", reçurent l'appellation type 550, tandis que ceux qui héritèrent d'un "Bernard" furent dénommés type 551.

En septembre 47, après démontage des derniers gazogènes, tous les autorails 550 et 551 furent désignés type 551.

Quant aux 50 autorails munis d'un gazogène et livrés à la SNCB à partir de 1941, ceux munis d'un gazogène "Brossel" reçurent l'appellation type 553 tandis que les autres munis d'un "Bernard" furent dénommés type 554.

En septembre 1947, après démontage des derniers gazogènes, tous les autorails furent désignés type 553.

A l'exception des autorails légers "Brossel" qui étaient uniquement de 3^e classe, tous les autres autorails construits avant 1950 comportaient des compartiments de 2^e et 3^e classes.

L'Ardenne, les Ardennes, Houyet-Ardenne

(Suite de FFN 59)

Soucieux de la véracité des textes anciens et de leur présentation, nous les avons remis dans leur forme originelle.

Ordre de service du 20 juin 1898, organisant la halte d'Ardenne

Chemins de fer de l'Etat Belge

EXPLOITATION

Ordre de service n° **134**

Organisation du service des haltes.

Etablissement de la halte d'Ardenne.

Bruxelles le 20 juin 1898.

En exécution d'une décision ministérielle, il a été établi, sous le nom d'*Ardenne*, entre les stations de Houyet et de Gendron-Celles, une halte qui sera ouverte, à partir du 23 courant, uniquement pour le service des voyageurs de et pour l'hôtel du château royal d'Ardenne ainsi que leurs bagages.

La délivrance des billets et l'acceptation des bagages au départ se feront au bureau installé dans l'hôtel même, conformément à une convention qui sera insérée au R.A. Ce bureau prendra le n° 1108.

La halte précitée se trouve à 1246^m50 de la station de Houyet et à 3583^m40 de celle de Gendron-Celles; elle sera placée sous la dépendance de la station de *Houyet*.

Elle ne possède ni voie de chargement et de déchargement, ni rampe de chargement, ni pont à peser.

Tous les trains de voyageurs circulant entre Houyet et Gendron-Celles et vice-versa feront arrêt à *Ardenne*. Provisoirement, leurs horaires ne seront pas modifiés.

Cette halte sera, au point de vue de la répartition des primes de régularité, rangée dans la 6^e série (article 6 de l'ordre de service n° 246 de 1897 et annexe à l'ordre de service n° 110 de 1898).

En ce qui concerne la sécurité des trains, les stations de Gendron-Celles et de Houyet se conformeront aux dispositions de l'ordre de service n° 210 de 1896.

Les fonctionnaires et agents mentionneront le numéro et la date de la présente instruction en marge du R.A. n° 2731 et des ordres de service n°s 159 de 1896, 54 et 250 de 1897.

Une circulaire (Collection des tarifs) indiquera les dispositions relatives à la tarification.

N° 77 C⁴
8

L'Administrateur,
A.DUBOIS.

Convention établie en juin 1898 pour la vente de billets
à l'Hôtel du Château Royal d'Ardenne

N° 2828

CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE.

CONVENTION

POUR LA VENTE DES COUPONS ET L'ENREGISTREMENT DES BAGAGES A
L'HÔTEL DU CHÂTEAU ROYAL D'ARDENNE.

Entre l'Administration des chemins de fer de l'Etat, d'une part, représentée par M. Léopold Garnir, Directeur Commercial, délégué aux fins des présentes et sous réserve d'approbation par M. le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes, et M. G. Nagelmackers, Administrateur, Directeur de la Compagnie Internationale des Grands Hôtels, faisant élection de domicile à l'effet des présentes, à Paris, d'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

ART. I. - Un bureau pour la distribution de coupons de voyageurs et l'enregistrement des bagages est installé à l'Hôtel du Château royal d'Ardenne.

Ce bureau est ouvert de 7 heures 30 à 20 heures 50 - dimanches et jours fériés compris - étant entendu qu'un repos de deux heures sera accordé à l'agent, le dimanche, dans la matinée.

ART. II. - La gestion de ce bureau est confiée à un agent désigné par l'Administration des chemins de fers de l'Etat.

Cet agent, qui relève directement et exclusivement de la dite Administration, est rétribué par le Gouvernement à charge par le contractant de seconde part, de verser au Trésor, et par anticipation, une somme mensuelle de cent francs (fr.100).

ART. III. - Le matériel meublant le bureau, les registres, imprimés et fournitures de bureau, presse à dater avec boîtes à caractères, coupons et livrets-coupons, ainsi que les engins de pesage, sont fournis par l'Administration des chemins de fer.

ART. IV. -M. G. Nagelmackers affecte, gratuitement, un local de son Hôtel à l'installation de ce débit de coupons, à l'enregistre-

- 2 -

ment et au pesage des bagages; les appropriations nécessaires sont faites par ses soins et à ses frais exclusifs.

Le chauffage, l'éclairage et l'entretien des locaux de même que toutes les matières et les ustensiles nécessaires à cet effet sont également à sa charge.

ART. V. - M.G.Nagelmackers s'engage à mettre gratuitement à la disposition du commis préposé par l'Administration des chemins de fer le personnel nécessaire pour la manutention, le pesage et le chargement des colis-bagages.

ART. VI. - Le transport des bagages de l'Hôtel au train se fera par les soins, aux frais et sous la responsabilité du contractant de seconde part.

ART. VII. - Les bagages doivent être amenés à la halte d'embarquement au moins quinze minutes avant le départ du train par lequel ils doivent être expédiés.

Les bagages à l'arrivée appartenant aux voyageurs qui se rendent à l'hôtel du château royal, seront pris en charge par le contractant de seconde part, immédiatement après leur livraison contre la restitution du bulletin réglementaire.

ART. VIII. - Le chargement et le déchargement des colis-bagages seront effectués par les soins des agents de l'hôtel et sous la surveillance du préposé de l'Administration des chemins de fer.

ART. IX. - M.G.Nagelmackers est responsable des colis-bagages au départ jusqu'au moment où il en aura reçu décharge de l'agent de l'Administration des chemins de fer à ce commis.

A partir du moment où il a pris la livraison des bagages, à l'arrivée, en échange du bulletin, M. Nagelmackers en reste seul responsable vis à vis du propriétaire.

ART. X. - En cas d'indemnité à payer par le contractant de seconde part du chef d'avaries, pertes ou retards imputables à son service, il donne mandat irrévocable à l'Administration des chemins de fer de l'Etat de terminer les litiges pour son compte au mieux de ses intérêts, soit par transaction, soit à l'intervention des tribunaux, selon qu'elle le jugera convenable.

ART. XI. - Les frais de timbre et d'enregistrement ou droit

- 3 -

fixe de la présente convention sont à charge du contractant de seconde part. Il en sera de même pour tout arrangement à intervenir en conformité de la présente.

ART. XII. - La présente convention sortira ses effets à partir du 23 juin 1898. Elle est conclue pour une période illimitée.

Elle pourra, en tout temps, être résiliée par l'une ou l'autre des parties, sans indemnité, moyennant avis donné trois mois à l'avance.

ART. XIII. - Quels que soient le mode ou l'époque de la résiliation, il ne sera rien remboursé ni déduit des redevances payées ou exigibles, et aucun dédommagement ou indemnité quelconque ne sera dû par l'Etat au contractant de seconde part.

Fait en double expédition à Bruxelles et à Paris, le 25 juin 1898.

L. GARNIR

G. NAGELMACKERS.

Approuvé :

Bruxelles, le 27 juin 1898.

Le Ministre,

J. VANDENPEEREBOOM.

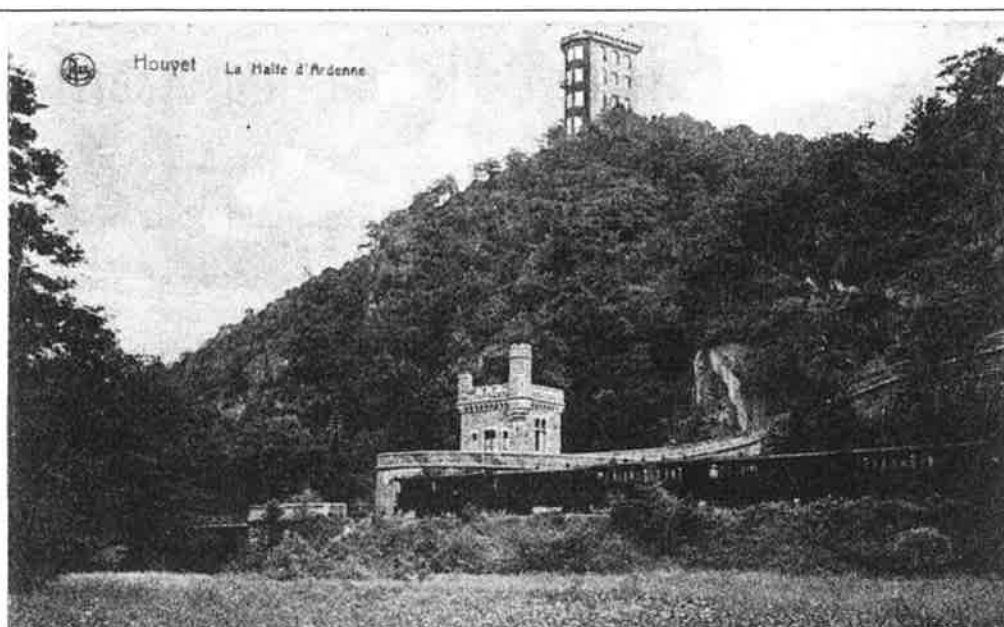
Enregistré deux rôles, un renvoi, à Bruxelles (centre), le vingt-neuf juin 1800 nonante huit, vol. 385, folio 370-3.

Reçu deux francs quarante centimes.

Le Receveur.
(s) BOGAERT.

A la lecture de cet intéressant document, nous remarquons que la signature entérine une situation existante... La prise d'effet de la convention est du 23 juin 1898, alors que la signature officielle des contractants est du 25 juin et l'approbation ministérielle du 27. Ce document a été porté à la signature du Ministre immédiatement ! Peut-être qu'à cette époque les dossiers ne traînaient pas dans les tiroirs ou les arcanes administratifs...

*Edition Nels, Bruxelles
Collection Paul Pastiels*

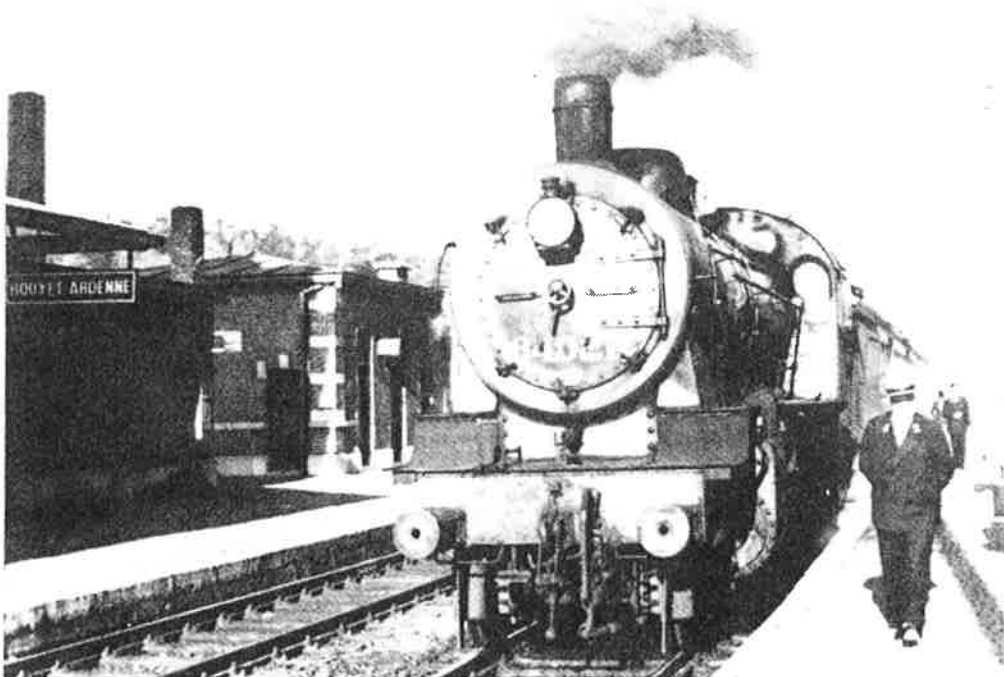


*Editions Nels, Bruxelles
Collection Paul Pastiels
Carte illustrée écrite en
1907.*



*Photo J. Bazin
Collection M. Herbiet
La 64.021 de la remise
de Tamines (FTM)
en tête d'un train
Tamines - Jemelle.*

*Houyet-Ardenne,
novembre 1955.*



Histoire de la traction électrique

(Suite de FFN 59)

La traction électrique en Belgique sous 3000 Volts.

Le démarrage d'un moteur électrique ne peut se faire en appliquant directement à ses bornes la pleine tension de la caténaire. De plus, la tension nominale d'un moteur de traction est de 1500 V. Pour des questions d'isolement, il faut trouver des astuces pour limiter la tension à cette valeur.

La méthode la plus simple est de toujours monter électriquement deux moteurs en série, ce qui fait $1500\text{ V} + 1500\text{ V} = 3000\text{ V}$.

De plus, le démarrage d'un moteur de traction ne peut se faire en appliquant directement à ses bornes la pleine tension de 1500 V.

Pourquoi ?

La résistance interne d'un moteur est faible, environ 0,125 ohms, pour une locomotive.

Si la pleine tension de 1500 V était appliquée on aurait

$$I = U : R \text{ d'où } 1500 : 0,125 = 12000\text{ A}$$

Or le courant maximum autorisé d'un moteur de traction d'une locomotive varie de 600 A (HLE 23) à plus de 1000 A (HLE 18) et cela, pendant un court laps de temps de quelques secondes. Il faut donc limiter le courant de démarrage à la valeur du courant maximum imposé par le constructeur.

Comment ?

En diminuant la valeur de la tension au moment du démarrage afin de rester dans la limite du courant max. autorisé, soit pour un courant max. de 600 A :

$$E = R \times I = 0,125 \times 600 = 75\text{ V.}$$

Il est donc fait usage d'une résistance variable qui transformera cet excédent de tension en chaleur, d'où énergie perdue au moment de chaque démarrage du moteur.

Cette résistance variable sera éliminée progressivement au fur et à mesure que la vitesse du moteur augmente pour arriver au moment où la pleine tension de 1500 V sera appliquée au moteur. Nous serons à ce moment à une vitesse d'environ 55 km/h pour une HLE 22 - 23 lors d'un démarrage normal.

Afin de donner plus de souplesse dans le démarrage, de limiter la valeur du bloc de résistances et pour une question de rendement c. à d. des pertes en chaleur dans les résistances de démarrage, on procédera par un démarrage des 4 moteurs en série (fig. 1) avec toutes les résistances en service; celles-ci seront éliminées soit manuellement sous le contrôle du conducteur (cas des HLE 29 ex-101), soit automatiquement sous le contrôle d'un relais dit «d'accélération», réglé une fois pour toutes (cas des AM), soit de façon variable par le conducteur (cas des HLE), afin d'atteindre une pleine tension au moteur de $3000 : 4 = 750\text{ V}$ et par la suite passer en série- parallèle (fig. 2) pour atteindre les 1500 V de tension nominale.

A cette tension, le moteur est à sa vitesse maximum; pour augmenter sa vitesse de rotation et de ce fait la vitesse du train, il sera nécessaire de faire appel à des artifices électriques (shunt age des inducteurs).

La fig 3 donne le schéma H.T. d'une automotrice.

Cette méthode de démarrage du moteur de traction série à courant continu provoque donc à chaque démarrage une perte d'énergie qui, pour les trains omnibus, n'est pas négligeable. Il en est de même pour les trains de marchandises lourds lors des démarrages en rampe où le conducteur reste parfois plusieurs kilomètres avant de pouvoir atteindre la pleine tension aux moteurs de traction et encore, à la condition de pouvoir démarrer sans problème de patinage, car alors il faut recommencer la procédure de démarrage avec nouvelle perte dans les résistances.

De plus, avec les résistances de démarrage, le courant, c. à d. le nombre d'ampères passant dans les moteurs de traction et qui sont nécessaires pour donner la force de démarrage, est capté directement à la caténaire. Le courant, pouvant atteindre sur certaines HLE une pointe de près de 1000 A, est capté en un point de contact sur le pantographe. Ce passage important de courant provoque un échauffement du point de passage et, si le train ne démarre pas dans un laps de temps très court, provoquer la fusion du fil de con-

tact. En terme de métier cela s'appelle «couper la ficelle». La ligne est alors mise hors service et tous les trains se trouvant dans la section avariée sont bloqués. C'est « le grand bouillon » !

Le grand avantage d'une alimentation de la caténaire en H.T. alternative est d'éviter ce système de résistances (point faible du continu) en variant les tensions au démarrage au moyen du transformateur se trouvant sur la HLE et de plus de diminuer la tension maximum des moteurs, généralement 1000 V.

A noter que la tension alternative, débitée par le transformateur, est en 25 kV 50 Hz, transformée en tension continue pour l'alimentation des moteurs de traction. Le moteur de traction série à courant continu est toujours en ce moment considéré comme le moteur le mieux adapté pour la traction par suite de son couple élevé au moment du démarrage.

Le hacheur à thyristors

En 1965, l'électronique se développant, apparaît le hacheur à thyristors.

Ce hacheur sera appliqué sans problème sur les nouvelles locomotives ayant une alimentation alternative, il n'en sera pas de même pour une tension continue où il s'agit de provoquer l'extinction du thyristor.

Vers 1967, une automotrice (177) est modifiée et reçoit le premier hacheur à thyristors à courant continu, brevet des ACEC. Ce monstre occupe deux compartiments. Il effectue ses essais de mise au point sur la ligne Jemeppe/s/ Sambre - Gembloux. Les essais dureront plusieurs mois.

Après ceux-ci, cette automotrice sera incorporée en double dans un service régulier afin de tester la fiabilité.

Il faut dire que nous avons de mauvaises références avec la HLE polytension allemande qui venait à Liège (AEG) et qui avait la maladie, lorsqu'elle passait la frontière, de faire appel aux pompiers. Le hacheur fonctionnait très bien en courant alternatif, mais avait la fâcheuse idée de prendre feu en courant continu.



Figure 1 : Moteur en série

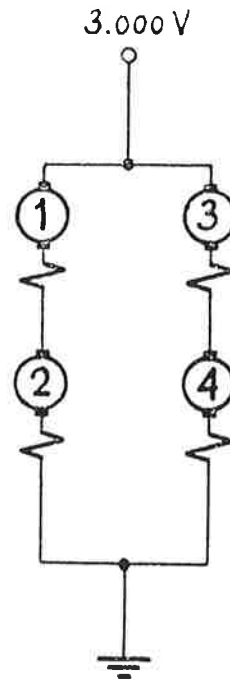


Figure 2 : Moteur en série-parallèle

Fonctionnement des contacteurs.

Crans	Contacteurs-									
	Sh	K	K	K	G	K	K	K	P	S
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
T1										
T2										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										
21										

● CONTACTEUR(S) FERME(S)

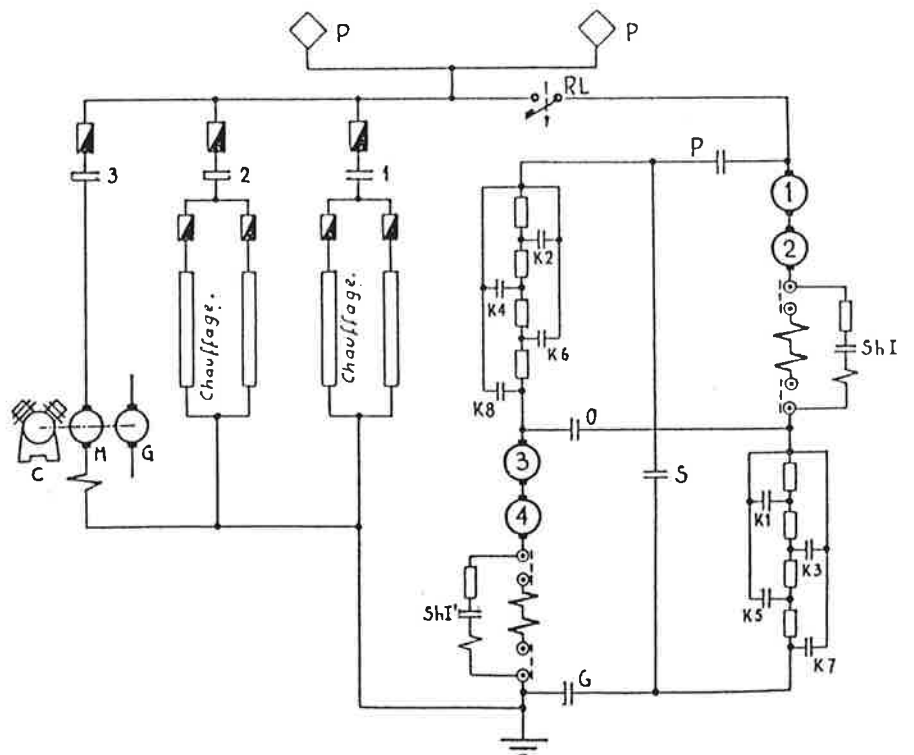


Figure 3 : Fonctionnement des contacteurs, schéma électrique général de la locomotive

A décharge, il faut reconnaître que c'était la première locomotive avec un hacheur à courant continu.

Fonctionnement simplifié du hacheur.

Le hacheur à courant continu se comporte, si on peut dire, comme un interrupteur électronique qui se ferme et s'ouvre juste le temps nécessaire au passage d'une tension déterminée au moment du démarrage. Cette tension augmentera, tout en gardant un courant de traction élevé, au fur et à mesure que la HLE prendra de la vitesse. La tension débitée augmente pour arriver à la tension maximale du moteur.

L'avantage du hacheur est d'éliminer les pertes d'énergie lors du démarrage puisqu'on ne prend à la caténaire que la puissance nécessaire, avec l'avantage d'un faible courant à la caténaire à ce moment. On peut aussi dire pour simplifier, que le hacheur se comporte comme un transformateur ($U_1 \text{ primaire} = U_1$, U_2 secondaire)

Il permet aussi de supprimer tous les contacteurs nécessaires à l'élimination des résistances et au couplage des moteurs de traction. Les moteurs sont toujours couplés en série-parallèle sur le matériel à hacheur(s), d'où un gain de poids pour une puissance plus élevée de la locomotive.

L'expérience de l'AM 177 fut concluante, seul restait le problème de miniaturiser le monstre de la 177 afin de le placer sous la caisse d'une automotrice (le hacheur de la 177 supprimait 17 places assises). Chose faite, les nouvelles AM construites en 1971, à partir du n° 665 et suivantes, furent équipées du hacheur à thyristors.

Le hacheur de faible puissance des automotrices doubles (800 kW) mis au point, pour les AM quadruples on place deux hacheurs alimentant chacun 4

moteurs de traction. La SNCB demande l'étude d'une locomotive de 7000 CV (5150 kW) polytension pour la remorque des trains lourds sur Paris (16 voitures)..., le problème du hacheur pour grande puissance est mis en étude. Malheureusement, cette série de locomotives est petite (environ 6 HLE) avec tous les risques de mise au point en service international ainsi que le prix élevé.

La direction abandonne ce projet, passe commande des HLE 18 et reporte le projet sur une HLE monotension, ce sera la série 20, dont une série de 15 HLE est commandée suivie d'une deuxième série de 10 HLE. Ces locomotives furent livrées en 1974. Elles demandèrent une longue mise au point et posèrent de nombreux problèmes au service M et E pour le nombre d'avaries en ligne.

Il n'était pas rare de n'avoir que 5 à 10 HLE en service sur les 25, les autres étant avariées; or, bien souvent, il s'agissait de fausses détections d'avaries, ce sont les «bizarreries» des protections électroniques.

Ces HLE 20 furent le prototype des grandes séries construites par la suite à savoir les HLE série 27 et 21, les séries polytensions 11 et 12 qui bénéficièrent de l'expérience de la série 20.

Pour l'avenir, on peut dire que la découverte des composants électroniques a permis de construire actuellement des locomotives électriques totalement différentes des règles de l'électricité connues il y a 30 ans.

Les redresseurs secs ont remplacé les machines tournantes et les redresseurs à vapeur de mercure.

Le hacheur à thyristors a remplacé tout le système de démarrage par résistances.

Le moteur de traction du type série à courant continu, considéré pendant près d'un siècle comme le meilleur moteur de traction, est en perte de vitesse. Il a été remplacé par le moteur triphasé, soit asynchrone (ICE), soit synchrone (TGVA et locomotives modernes).

Les deux systèmes ayant chacun leurs adeptes, l'avenir nous apprendra quel sera le meilleur.

L'informatique est aussi de la partie pour la détection et le dépannage des engins de traction.

Par suite des grandes vitesses, même la signalisation de la voie disparaît et est embarquée sur la locomotive. Des essais, déjà très avancés, envisagent la suppression de la signalisation qui serait remplacée par la détection de la présence d'un train en aval (système ASTREE de la SNCF), avec indication de la vitesse à respecter pour éviter une collision.

Naturellement, toute cette modernisation augmente sans cesse le prix d'achat d'une locomotive qui, au point de vue technique, devient de plus en plus fragile.

Conclusion

Le chemin de fer, souvent critiqué, est aussi un grand domaine souvent recherché pour le développement des technologies futures concernant la traction, la signalisation, les télécommunications, et les dispositifs de sécurité; d'ailleurs, Louis ARMAND, président de la SNCF et de l'Euratom, promoteur du 25 kV 50 Hz, académicien, a dit un jour alors qu'il participait dans les années 60 à un congrès de cybernétique, que le plus grand champ d'application de la cybernétique était les chemins de fer. Ce grand homme et cheminot avait bien raison.

Jambes, le 23-03-1993.

Jean DUBUFFET

Bibliographie:

Documentation personnelle

Le défi du rail de H. Thilliez

Encyclopédie des transports de J. Tuma

Science et Vie - N° hors série 1960

Dans Ferro Flash 61 d'août 93 :

Le type 49 : historique, le kit montage de Jocadis, outillages nécessaires pour la réalisation. (article à suivre qui sortira ultérieurement en "tiré à part")

La numérotation des locomotives SNCB en 1946. (suite de FFN 60)

Des nouvelles du métro bruxellois.

Les dos d'âne de Gembloux : "Histoire d'un contournement avorté", suite des photos. (suite de FFN 60)

La renumérotation des locomotives de la SNCB à la date du 1 janvier 1946

Les locomotives victimes de l'invasion de mai 1940.

Le 10 mai 40, notre pays est une nouvelle fois envahi par les armées allemandes.

Après une campagne de 18 jours, nos vaillants soldats capitulent devant un ennemi supérieur en nombre et doté d'un armement très étudié et sophistiqué pour mener à bien une guerre moderne. Il n'en était pas de même pour nos armées belge et française...

Dès l'occupation de notre pays, la SNCB passe sous le contrôle de la Deutsche Reichsbahn et ce, jusqu'en septembre 1944, mois de la libération de la patrie. Notons cependant qu'après l'offensive allemande des Ardennes de décembre

44, il fallut attendre le 3 février 45 pour que le territoire belge soit entièrement libéré.

Rares furent les locomotives victimes de l'invasion allemande du 10 mai 1940. La guerre « chirurgicale » existait déjà à l'époque. L'ennemi voulait s'appropriier le territoire et les richesses intacts pour ses plans futurs. Nous allons le voir plus loin.

Le nombre de locomotives victimes de l'invasion allemande, ex-Compagnie Nord-Belge comprise, s'élevait à 8 unités, à savoir :

2 type 41 (4139, 4142); 1 type 64 (6408); 2 type 81 (8143, 8250); 1 type 89 (Nord-

Belge 631 qui serait devenue la 8931 le 5 février 41) et 2 type 51 (5129, 5252).

Après la reprise du trafic sous contrôle allemand, ces deux dernières locomotives de manœuvres étaient introuvables.

Elles pourraient avoir été utilisées par l'armée belge pour créer des interceptions par déraillements provoqués. N'auraient-elles pas été envoyées en Allemagne pour y être utilisées soit dans une usine, soit pour un chemin de fer secondaire ?

Le tome II de « Vapeur en Belgique » de Phil Dambly nous apportera, sans doute, la réponse à cette question.



Les locomotives SNCB 8250 de la remise de Renory et 631 de la Compagnie du Nord-Belge du dépôt de Kinkempois tombées dans la Meuse à Val-St-Lambert en mai 1940. Elles seront dépecées par le service allemand chargé du rétablissement du pont. (collection M. Lambou)

Prélèvements de locomotives SNCB par la Deutsche Reichsbahn.

La convention d'Eupen-Malmédy

Pendant l'occupation du pays, les Allemands s'empressèrent de reprendre dans leur giron les territoires d'Eupen et Malmédy, appelés chez nous les "cantons rédimés", ces derniers nous ayant

été cédés en 1919 par le Traité de Versailles.

L'exploitation du chemin de fer y fut confiée à la Deutsche Reichsbahn qui disposait des remises d'Herbesthal,

Montzen et St-Vith. Suivant les termes de la convention Eupen-Malmédy, la SNCB dut céder définitivement à la DR un total de 70 locomotives dont le détail ci-après :

SNCB	DEUTSCHE REICHSBAHN	Nombre de locomotives cédées		
		fin 40 - début 41	fin 41 - début 42	total
type	baureihe			
81	55	19	15	34
93	91	5	3	8
96	74	-	6	6
97	93	11	10	21
98	94	1	-	1
total		36	34	70

Parmi les 8 locomotives type 93 (ex-KPEV9³) cédées, figurait la locomotive KPEV 7215 vendue par l'Etat Belge à l'armée en 1923 ou 1924 et qui de ce fait

n'avait pas été renumérotée le 1^{er} janvier 1925.

En août 1940, l'occupant fit reprendre cette machine par la SNCB qui l'incor-

pora dans son effectif des type 93 sous le numéro 9300. Elle fut récupérée isolément en Allemagne en juillet 1948 et rétrocédée à l'armée belge qui la stationna à Hoogboom.

Les locomotives empruntées à la SNCB (Leihlokomotiven)

Le chancelier allemand Adolf Hitler ayant décidé fin 1940 d'attaquer la Russie au printemps 41, une grande partie des locomotives de la Deutsche Reichsbahn furent engagées dans l'est de l'Allemagne et en Pologne occupée afin d'assurer de multiples transports militaires.

Pour remplacer ces locomotives sur le réseau allemand, la "Wehrmacht Verkehrsdirektion Brüssel" décida, dès l'automne 40, d'emprunter à la SNCB 1000 locomotives ainsi qu'un grand nombre de voitures et de wagons.

Les locomotives qui retinrent leur attention étaient celles reçues par l'Etat Belge à partir de 1918 suivant les clauses de la convention d'armistice à l'exception cependant de celles dont les séries étaient radiées chez eux (type 60, 66 et 69) et celles que l'Etat Belge avait rétrocédées à la Compagnie du Nord-Belge.

Qu'arriva-t-il au type 81 ? Sur un effectif de 575 locomotives, il en est resté 539 dont quatre-vingts ne furent pas empruntées à la SNCB. Deux machines victimes de l'invasion de mai 40 avaient été mises hors-écritures et 34 loco-

tives avaient été définitivement cédées par la convention d'Eupen-Malmédy.

Mais une locomotive typiquement belge intéressa l'occupant désireux de renforcer le parc allemand de machines de manoeuvres. Il s'agissait du type 53 dont 68 exemplaires furent empruntés à la SNCB.

En définitive, la Deutsche Reichsbahn a emprunté à la SNCB 977 locomotives dont le détail ci-après :

type	nombre de locomotives empruntées				total
	15-11-40 15-01-41	au 15-12-41 15-01-42	15-02-42 15-02-42	au 15-06-42 15-08-42	
53	-	-	-	68	68
61	-	-	3	-	3
62	-	-	15	-	15
64	125	42	-	-	167
71	29	-	-	-	29
72	12	14	-	-	26
80	1	-	-	-	1
81	196	128	35	100	459
90	32	-	-	-	32
93	74	-	-	-	74
96	15	6	-	-	21
97	13	22	-	-	35
98	5	10	25	7	47
total	502	222	78	175	977

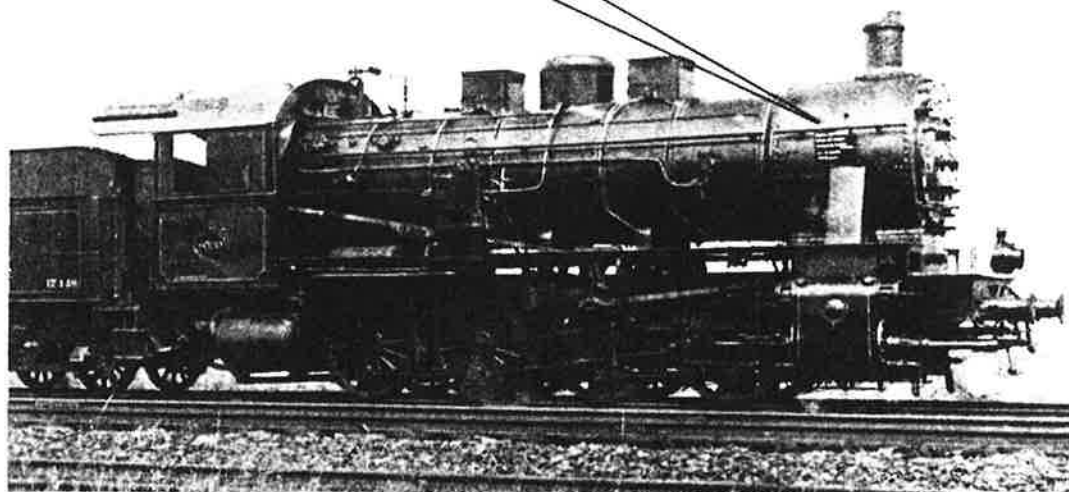
Abgabe Lok 8530
 Abgabe BW Löwen
 Leitungsweg Hasselt Montzen
 Für BW Görlitz
 RBD Breslau

Pour les non-initiés aux abréviations des chemins de fers allemands :

BW : Bahnbetriebswerk (remise)

RBD : Reichsbahn Direktion

Löwen : Leuven



Locomotive SNCB type 81 n°8530, empruntée par la Deutsche Reichsbahn. (photo K.J. Harder, collection M. Herbiet)

Les locomotives prêtées par la SNCF

Dès l'automne 1940 et comme elle le fit pour la SNCB, la Deutsche Reichsbahn décide d'emprunter à la SNCF 2000 locomotives ainsi que du matériel destiné tant au transport des voyageurs que des marchandises.

Comme d'autre part la ponction de 1047 locomotives de la SNCB (70 «Eupen-Malmédy») menaçait de compromettre l'exploitation du réseau belge, l'autorité d'occupation décida que la SNCF aiderait la SNCB en lui prêtant des locomotives.

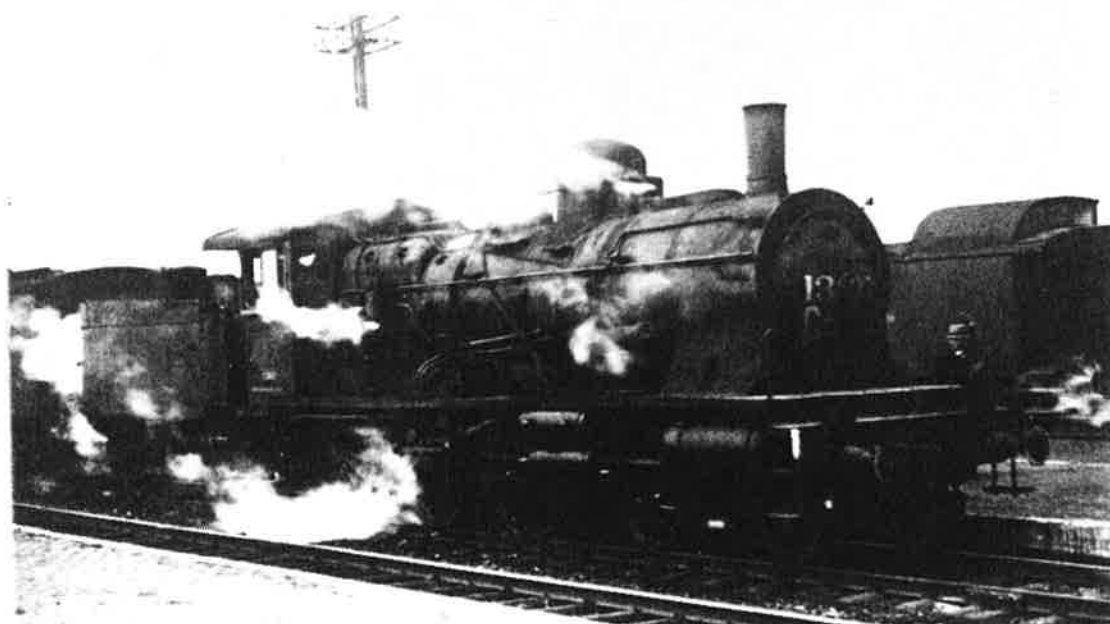
Ces dernières arrivèrent soit directement de France, soit indirectement par l'intermédiaire de la Deutsche Reichsbahn qui les avaient déjà elle-même empruntées à la SNCF.

En définitive, la SNCF prêta un total de 339 locomotives dont le détail ci-après

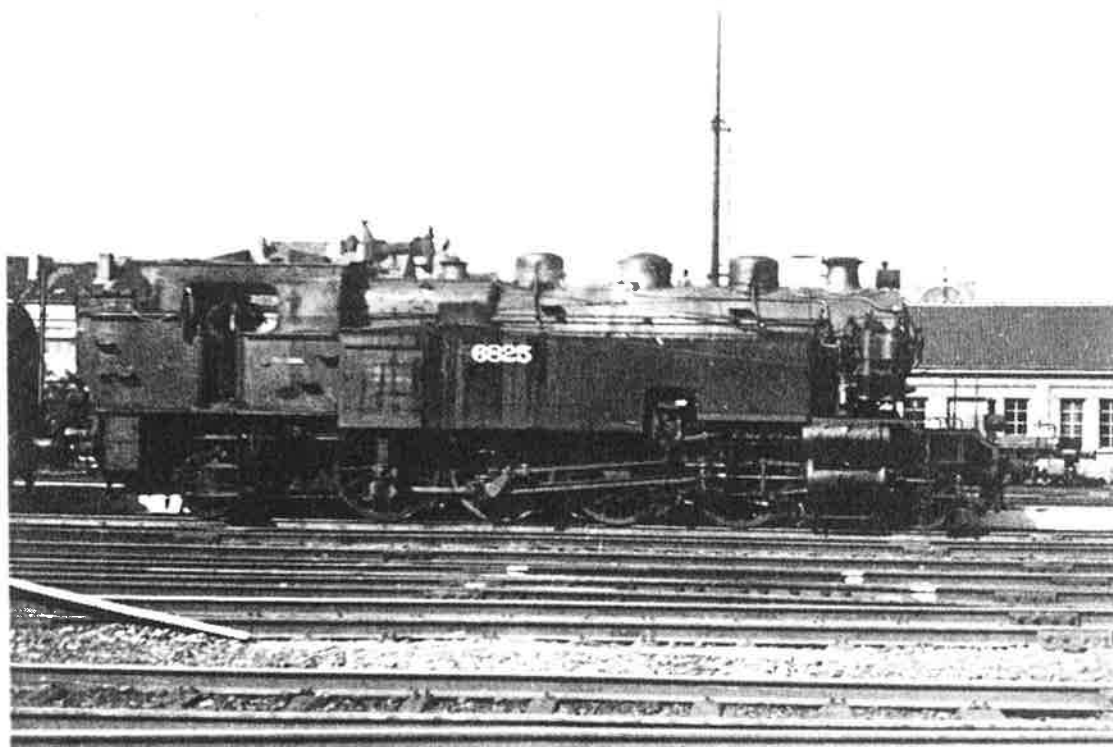
SNCF	SNCB	Nombre de locomotives reçues en prêt, périodes d'utilisation à la SNCB					total
		à partir de décembre 40 jusqu'en juillet 41	à partir de février 42 jusqu'à restitution	à partir de mars 42 jusqu'en septembre 42	à partir de mars 43 jusqu'à restitution	à partir de juin 44 jusqu'à restitution	
série	type						
040 D (ex-Nord et ex-Est)	78	80	-	-	8	95	183
140 B (ex-Ouest)	2	-	88	-	-	-	88
140 G (ex-Sud-Est)	4	-	15	-	-	-	15
141 TB (ex-Sud-Ouest)	68 puis 3	-	-	25	-	-	25
040 TB (ex-Sud-Est)	70	-	10	-	-	-	10
140 C (ex-Nord)	3	-	-	-	8	-	8
230 A (ex-Est)	23	-	-	-	3	-	3
230 B (ex-Est)	13	-	-	-	7	-	7
total		80	113	25	26	95	339

Remarques :

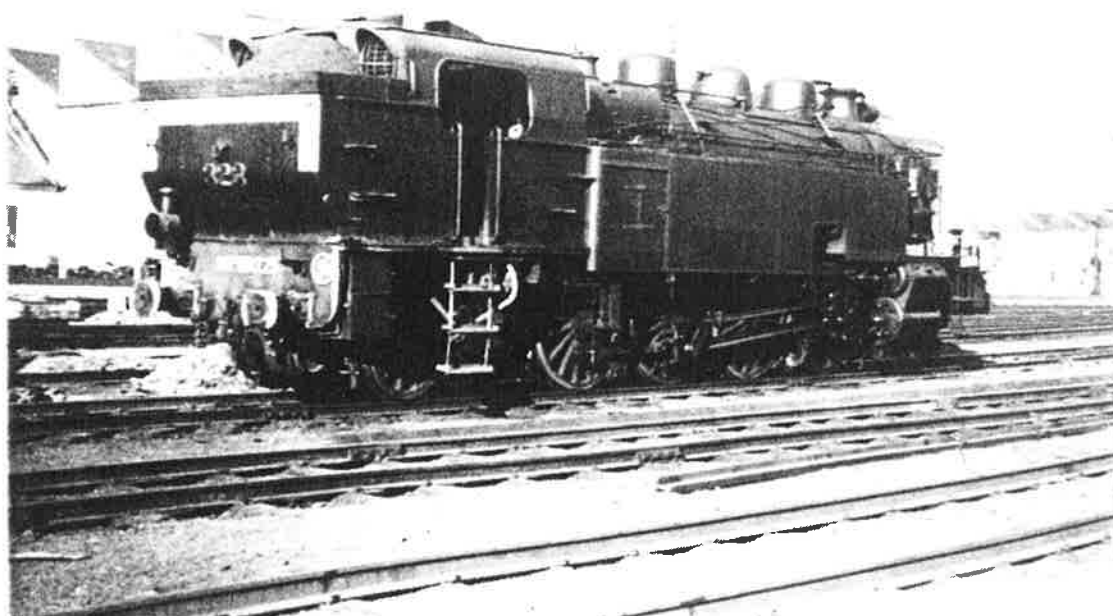
1. 040 D SNCF identique au type 81 de la SNCB (ex-G8' KPEV)
2. Numérotation prévue : <141TB : 6801-6825 puis 301-325>. <140C : 351-358>.
3. Toutes les locomotives présentes à la libération en septembre 44 furent restituées à la SNCF, soit immédiatement, soit au cours de l'hiver 44-45, à l'exception de celles très gravement endommagées et démolies par la SNCB après accord de la SNCF.



Locomotive 230 B 591 de la SNCF, prêtée à la SNCB pour y devenir la type 13 n°1303. Remise de Merelbeke. (photo K.J. Harder, collection M. Herbiet)



Locomotive 141 TB 729 de la SNCF, prêtée à la SNCB pour y devenir le type 68 n°6825, ensuite type 3 n°325, remise de Liège. (photo K.J. Harder, collection M. Herbiet)



Locomotive 141 TB 725 de la SNCF, prêtée à la SNCB pour y devenir le type 3 n°323. Cliché pris à la remise de Tienen. (photo K.J. Harder, collection M. Herbiet)

Locomotives non transformées et petites compagnies au secours de la SNCB

En plus des 339 machines de la SNCF importées pour combler le vide laissé par les 1047 absentes, la Deutsche Reichsbahn obligea d'une part la SNCB à remettre en service 92 locomotives garées pour être transformées et d'autre part les compagnies de «Chimay» et «Malines-Terneuzen» à céder chacune 5 locomotives à la SNCB.

Ces 10 machines y reçurent l'appellation type 79.

Ces deux compagnies retrouvèrent leurs biens dans les mois qui suivirent la libération.

Début octobre 1941, 92 locomotives type 31 encore garées en vue d'être transformées furent remises en service. Pour ne pas les confondre avec les 108 machines transformées, elles reçurent l'appellation type 30 et furent numérotées 3000 à 3091. Nonante-six exemplaires avaient été transformés sur un total de 200 entre août 36 et mai 40. De juin 40 à septembre 41 la SNCB en transforma encore 12.

Dès que la transformation d'une locomotive était terminée, elle retrouvait son

appellation de type 31 et le numéro attribué lors de la renumérotation d'octobre 1931. Les transformations continuèrent sous l'occupation et après la libération.

La dernière machine transformée le fut en mars 47 car, à partir de ce moment, la SNCB décida de ne plus transformer les 38 dernières du type 30.

Ce sont donc 162 locomotives type 31 qui ont été transformées sur un total de 200.

Locomotives emmenées par la Wehrmacht

Lors de la retraite de septembre 44.

Devant l'avance des forces alliées débarquées en Normandie le 6 juin 44, la Wehrmacht évacua notre pays en septembre 44. Certaines locomotives belges furent, bien entendu, réquisitionnées pour tracter vers l'Allemagne les trains militaires tant voyageurs, pour des soldats en déroute, que marchandises, pour du matériel hétéroclite.

D'autres furent enlevées pour assurer les transports en hommes et matériel devant assurer la défense du Reich devant un «envahisseur» se rapprochant dangereusement de ses frontières.

Après le départ de l'occupant, la SNCB dénombra un total de 106 locomotives enlevées suivant le détail ci-contre >>>

* dont 68 locomotives «empruntées» restituées, enlevées une seconde fois.

type	nombre
1	2
31	1
38	2
40	4
41	3
44	6
60	1
66	1
81	85 *
99	1

Lors de l'offensive des Ardennes de décembre 1944

1 locomotive type 44.

Endéfinitive

La Wehrmacht a enlevé en 1944 un total de 107 locomotives.

A suivre...

Exposition du R.M.M. les 9 et 10 octobre 1993

Les modèles belges de l'année 1992

Le samedi 20 mars 93 le jury d'attribution des prix du «modèle de l'année» s'est réuni à Malines (De Pijl).

Les clubs belges de modélisme étaient invités à envoyer des représentants pour former ce jury intransigeant (pour la bonne cause). Neufs clubs affiliés à Fébelrail : ALAF, ARBAC, CFC, CFMS, CFO, De Pijl, MOBOV, MVB, RMM (1) et deux clubs non affiliés : L'Echelle et Het Roethuisje composaient ce jury. Chaque club possédait une voix, plus une pour la Commission de Modélisme de la Fédération.

Le 27 mars avait lieu la remise des prix, dans les locaux de l'ARBAC à la station de métro «Anneessens». C'est l'importateur De Prest (ROCO - ATM) qui a raflé tous les prix : premier dans chacune des trois catégories.

Tous les modèles présentés étant de bonne qualité, ils ont été appréciés par les membres du jury. Comme il faut néanmoins effectuer une sélection... c'est dans les détails que s'est joué le choix. Moralement tous les candidats pouvaient se considérer comme vainqueurs, mais... à quelques rivets près... il y avait quand même de belles différences. En particulier, le non-respect des normes de roulement NEM a desservi bon nombre de modèles.

La Commission de Modélisme s'efforce de promouvoir un meilleur dialogue entre les fabricants et les clients ! Certains modèles appréciés du public sont encore indisponibles. Cette concertation permettrait aux fabricants de réaliser des produits «vendus d'avance» puisqu'ils répondraient à l'attente des clients !

Voici le palmarès, assorti de quelques remarques et/ou explications.

MATÉRIEL MOTEUR

1. Série 20 (ROCO) H0
Parfaite dans son ensemble mais avec des pantographes incorrects, un bleu trop foncé et un jaune trop pâle.
2. Série 101 (ROCO) H0
Une des rares locomotives qui avaient une vitesse maximum réaliste.
3. Set «train de carrière» (MÄRKLIN) H0
Ensemble apprécié. Un des wagons à 2 essieux n'est pas correct du tout, et l'autre n'aurait jamais roulé en même temps que les wagons à bogies.
4. Type 12 (OLAERTS) H0
Les félicitations pour le détaillage et la finition, une vitesse maximum réaliste. Mais le moteur ne comporte pas de volant d'inertie (pourtant annoncé) et la prise de courant, en diagonale, est inacceptable pour un modèle de ce prix. (Elle peut provoquer un arrêt brutal au passage d'un canton de bloc au suivant.)
5. Type 81 (ARNOLD) N
Ce modèle devrait ravir beaucoup d'amateurs du N malgré un détaillage assez succinct et une

vitesse maximum trop élevée (le grand péché de beaucoup de locomotives...)

6. Type 99 Nord-Belge (JOCADIS) H0
Une réussite et un modèle parfait pour les amateurs belges. Ici aussi la vitesse maximum... il faudra surveiller ses potentiomètres !
7. Type 57 (JOCADIS) H0
Encore un beau modèle dont les qualités de roulement devraient être améliorées (difficultés au franchissement des appareils de voie).
8. Type 36 (JOCADIS) H0
Par manque de conformité aux norme NEM, ce modèle a perdu une place d'honneur ! Dommage, le modèle est bien réussi, mais les qualités de roulement devraient être améliorées.
9. Type 49 (JOCADIS) H0
Un très beau modèle comme d'habitude... mais le roulement est à améliorer.
10. Type 69 (JOCADIS) H0
Cette locomotive peut être considérée comme un modèle réussi.
11. Type 25 (MÄRKLIN) H0
Un must pour les fans de la marque. Mais la couleur fantaisiste, le choix d'un modèle très peu belge et son roulement TGV lui ont fait perdre beaucoup de points. A noter, des essieux ne respectant pas la norme NEM pour Märklin !

A la lecture de ce palmarès, il faut remarquer la présence de 5 modèles JOCADIS ! Pourquoi presque aux dernières places malgré la fidélité des détails et la qualité de reproduction ? Il semble que tout provienne du comportement des modèles sur les rails.

André, nous ne pouvons quand même pas laisser tes merveilles dans les vitrines !

MATÉRIEL REMORQUÉ

1. Voiture «Memling» (1^{ère} et 2^{ème} cl.) (ROCO) H0
Modèle époustouffant dans la tradition de qualité de la marque ! La toiture aurait cependant mérité une repeinture dans la teinte correcte. Il ne manque plus que la voiture «Bistro» pour compléter cette belle rame.
2. Voiture «Memling» (ARNOLD) N
Réussie, inscriptions fines, mais manquent des attelages courts.
3. Wagon citerne deux essieux CAIB (ROCO) H0
Modèle assez conforme à l'original, avec peu de défauts.

4. Wagon céréalier CITA (RIVAROSSO) H0
Essieux non aux normes NEM. Un autre défaut gênant : le modèle est fourni avec des grappes de détaillage incomplètes. Il faudrait six volants et six manivelles (au choix) de manoeuvre des goulottes mais Rivarossi n'en fournit que la moitié.
5. Voiture «Memling» (MÄRKLIN) H0
Sa longueur à l'échelle 1/100° lui fait perdre beaucoup de points. Bien que certains amateurs préfèrent ce raccourcissement. Le châssis est fort dé-pouillé.
6. Wagon «Kangourou» (ROCO) H0
La couleur de la remorque embarquée SBT n'est pas très fidèle aux yeux de certains, et surtout les inscriptions y sont disposées à l'envers.
7. Wagon porte-conteneurs avec caisses mobiles (KLEINMODELBAHN) H0
Normes non respectées (essieux), teinte et inscriptions sont moyennes.
8. Voiture Pullman (RIVAROSSO) H0
N'est pas aux normes NEM. Modèle très spécial difficilement intégrable dans une rame.
9. Voiture L «AD» (JOCADIS) H0
Inscriptions à améliorer impérativement.
10. Voiture restaurant (bleue) (LS MODELS) H0
Elle n'est pas aux normes et comporte trop de fautes (2).
11. Voiture restaurant (orange) (LS MODELS) H0
Idem que 10. En plus, la teinte donne trop l'impression de «jouet».

ACCESSOIRES ET DÉCOR

Il n'a été demandé qu'une appréciation globale au jury.

1. Planches de décalcomanies (ATM)
Un grand effet pour un petit investissement, parfaite reproduction.
2. Vasques de quai (JOCADIS)
Un petit détail très typique de nos quais belges, bonne reproduction.
3. Panneau gabarit pour passage à niveau (SPRIM'HOBBY)
4. Remorque routière (JOCADIS)
5. Figurines de police et de gendarmerie (PREISER)
Les uniformes ne sont pas corrects.
6. Figurines de police et de gendarmerie avec véhicules (PREISER). Même remarque que n°5.

(1) Le R.M.M. était représenté par J.P. Collignon. André-Marie Ducarme faisant partie de la Commission Modélisme de Fébelrail.

(2) Le classement de la voiture bleue avant l'orange laisse rêveur. La première est fantaisiste : il n'y a pas de voiture restaurant belge dans cette livrée avec cette disposition de baies. La voiture orange, en dépit des insuffisances communes aux deux modèles, est globalement correcte. Il semble que l'attrait de la belle livrée bleu CIWL ait pesé plus lourd que tout le reste.

Nouveautés belges

- KLEIN MODELBAHN** : HLD 6051 jaune, réalisée en 150 exemplaires à l'occasion des 150 ans de la gare de Charleroi-Sud.
- JOCADIS** : Kit de la Type 7.
: Aérateurs Scheppens pour voitures voyageurs (réf : 65216).
: Etouffoirs pour locos vapeur (réf : 65108).
: Grilles et marche-pieds pour dessus de tampons des HLE 22, 23, 24, 25 (réf : 65236) en photogravure.
: Lanternes SNCB et échelles pour locos vapeur (réf : 65172 et 65109).
- GECOMODEL** : Locotracteur 020 T Cockerill en H0, moteur Roco N, châssis en laiton, tampons à ressorts, caisse en laiton photodécoupé, disponible courant juin 93 au prix approximatif de 5.000 fr.

Sortirait entre mars et octobre 94 ?

**une rame de voitures K : trois voitures et un fourgon
chez OLAERTS-TREINS**

Ne nous a pas encore été confirmé par écrit par Olaert Treins au moment de la mise sous presse

Nouveautés

Les tombereaux Ea(o)s de *KLEIN* MODELLBAHN

Un tombereau à bogies Eas ⁽¹⁾ de la SNCB est disponible depuis quelques mois déjà, premier d'une famille qui promet d'être nombreuse. Une version allemande vient de faire son apparition chez les détaillants.

Le modèle belge (3412) est un Eas du type 1415A 0, construit en 1972, reconnaissable à ses renforts latéraux horizontal et en diagonale, et à ses extrémités de châssis rentrantes. Aucune reproduction de ce type de wagon n'existait jusqu'ici. Le modèle allemand (3402) est, lui, un Eaos¹⁰⁶, déjà reproduit, en H0, par MÄRKLIN, LILIPUT et LIMA.

Le souci du détail : du jamais vu !

Si jusqu'ici les fabricants se contentaient de choisir un modèle le plus passe-partout possible et de le décorer aux couleurs de divers réseaux, telle n'est pas la politique de *KLEIN* MODELLBAHN, et ces wagons le démontrent une fois de plus.

Sur le modèle belge les extrémités de châssis sont biseautées, mais pas sur l'allemand : *KLEIN* a respecté ces dispositions.

Les tombereaux belges de 1972 ont très vite dû être renforcés latéralement : un renfort horizontal au milieu de chaque face latérale et deux renforts en diagonale de part et d'autre de celui-ci. Rien de tel sur les wagons allemands, dont les poutres verticales formant l'ossature de caisse sont plus fortes et ne sont pas doublées dans leur tiers inférieur. Des particularités que l'on retrouve bien entendu sur les maquettes *KLEIN* MODELLBAHN.

Les Eas et Eaos belges des premières séries, comme leurs homologues français, mesurent 3 m 335 de hauteur, pour seulement 3 m 255 pour les séries plus récentes, dont les allemandes. Cette modeste différence de hauteur a été parfaitement restituée par la firme viennoise.

Les extrémités de caisse et la disposition des mains courantes varient sur les modèles réduits comme dans la réalité. Il en va de même pour la forme et la disposition des manettes de réglage de frein et de leurs supports. Même la disposition des poutres du châssis et celle des appareils de frein respectent

les différences existant entre les prototypes ! On n'avait jamais vu ça en H0 ! A noter, toujours à propos de ce souci du détail : l'Eaos allemand reproduit par *KLEIN* MODELLBAHN diffère légèrement de celui qu'ont choisi MÄRKLIN et LILIPUT. Il est identique au modèle LIMA.

Après les fleurs, les épines.

Le modèle SNCB eût pourtant mérité encore plus de soin. Il comporte un volant de frein qui ne s'y trouve pas en réalité (mais qui existe bel et bien sur la variante Eaos type 1415A 1 qui devrait suivre) : un coup de cutter suffit à éliminer cet appendice inutile. De même convient-il d'enlever les fixations de main courante situées à l'angle gauche aux deux extrémités et de reboucher les creux laissés par cette opération. L'erreur provient ici encore de la compatibilité recherchée avec d'autres variantes en projet. Une des extrémités aurait dû recevoir une main courante supplémentaire et des marchepieds autrement disposés : l'effort a été fait pour la version allemande, pas pour la belge. Enfin, les plaques portant les manettes de réglage du frein sont mal positionnées : les enlever soigneusement au cutter pour les coller sous la poutre voisine, celle située du côté du réservoir cylindrique ⁽²⁾.

L'Eaos¹⁰⁶ allemand devrait posséder des tampons enveloppants (comme ceux que *KLEIN* a réalisés pour le porte-conteneurs Sgns).

Comme tous les modèles de la firme, ces wagons sont munis d'essieux qui ne respectent pas la norme NEM (distance entre roues de 14,1 au lieu de 14,3 mm). Malheureusement, ils sont moulés en plastique et ne peuvent être mis « à la norme ». L'expérience montre que cela ne pose de problèmes que sur quelques aiguillages (e.a. traversée jonction SHINOHARA code 83). <réseau H0 RMM>

KLEIN et les autres...

Comparées aux autres Eaos disponibles sur le marché, les maquettes *KLEIN*

MODELLBAHN apparaissent nettement supérieures.

Les modèles JOUEF sont un rien courts, mais surtout mal proportionnés : hauteur totale presque correcte (il manque 0,1 mm) mais châssis et tampons disposés trop haut. Et leurs bogies sont vraiment grossiers.

Même défaut dans les proportions des MÄRKLIN : toutes les productions récentes de cette firme en sont affligées, en raison des caractéristiques de l'attelage de la marque.

Les LILIPUT sont très finement gravés mais leurs dimensions sont un peu forcées (2,5 mm de longueur et 1 mm de hauteur en trop), et le bogie n'est correct que pour les versions suisses.

Quant aux Eaos belges, français ou allemands présentés par RIVAROSSO, il n'ont avec la réalité qu'une lointaine ressemblance !

Et la suite ?...

D'autres variantes sont annoncées ou pourraient voir le jour bientôt.

Des Eas français existent qui sont très proches des belges : extrémités de châssis rentrantes, même ossature (sans les renforts ajoutés), avec portes renforcées ou non. La différence la plus visible est l'empattement plus court : Klein en a tenu compte (voir catalogue 1993). L'Eaos type 1415A 2 de la SNCB pourrait facilement être réalisé aussi, mais il n'est pas annoncé.

Dérivées du modèle Eaos allemand, une version suisse (même caisse, présence d'un volant de frein, autre disposition des manettes et du réservoir d'air, bogies Y25 moulés), une version française (ossature plus légère avec renforts à la base des montants), et une version belge (type 1415A 3) sont annoncées. On peut espérer que *KLEIN* MODELLBAHN poursuivra dans la bonne voie et respectera les petites différences qui existent entre ces modèles.

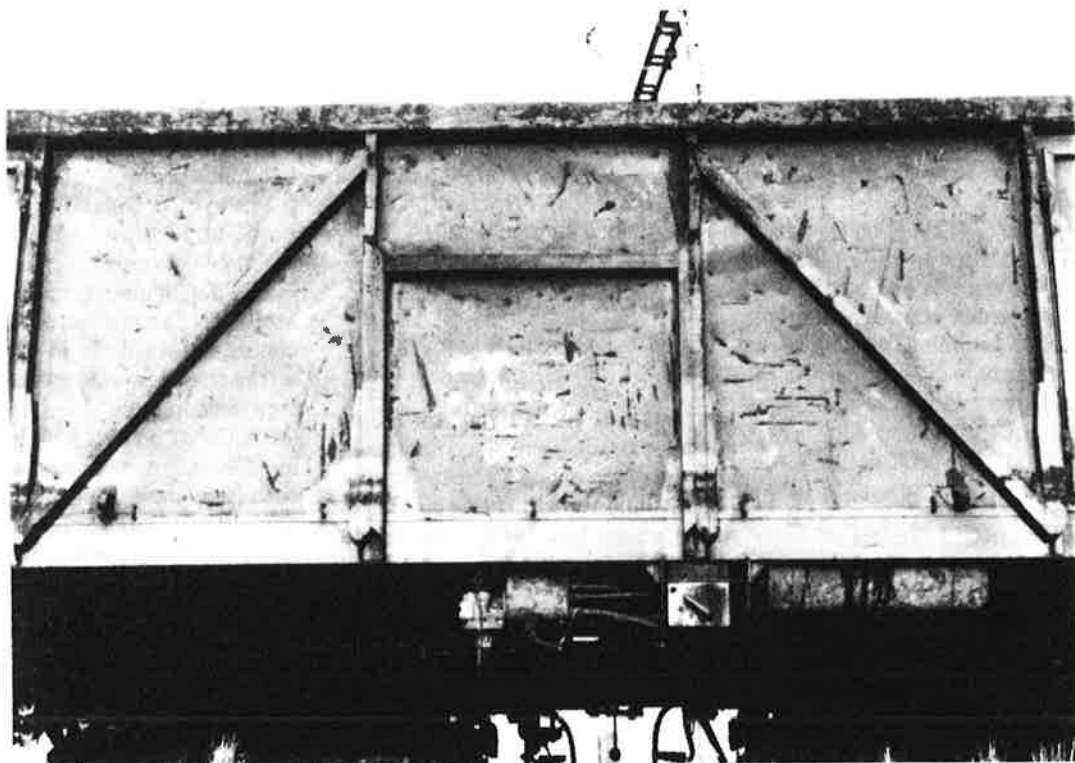
HKM

⁽¹⁾ La majuscule *E* désigne un tombereau de type courant à fond plat basculable latéralement et en bout. Le *a* précise à bogies de deux essieux.

Le *s* indique qu'il est apte à circuler à 100 km/h. Si le wagon n'est pas basculable en bout (extrémités fixes), on l'indique par la lettre *o* (Eaos).

⁽²⁾ De nombreux Eas type 1415A 0 retirés du service commercial sont garés à Ronet le long de la Sambre. On peut y observer tous les détails

pour superdétailler son modèle. Attention : certains ont déjà perdu quelques morceaux !



Détail d'un Eas de la SNCB.
Notez les renforts de structure et la disposition des appareils de frein.
(Photo : HKM)



Eaos, détail du bogie Y25 soudé.

Remarques et amélioration des plans de construction du kit Jocadis de la locomotive type 5

Schéma 1/6 Montage de la caisse du tender

Modifications du plan

> Ajout d'une main courante, en fil de laiton de 0,4 mm, sur le coffre à outil arrière. Les trous pour celle-ci ont été prévus sur la pièce en métal blanc.

> Ajout de la colonne de frein à main sur la plate-forme avant du tender, sur la pièce 7 à la place de la tache comportant les initiales AJ.

> Les fils de laiton se trouvant sur les pièces 14 doivent être verticaux.

Remarques

> Les boîtes à outils avant (pièces 12 & 13) ainsi que la pièce intermédiaire (sans numéro) doivent être limées afin de pouvoir être placées de manière correcte.

> Si les robinets (pièces 31) sont mal reproduits ou perdus, on peut les remplacer par des fils de laiton de 0,4 mm. La différence se voit très peu lorsque le modèle est terminé.

> Si vous voulez éclairer la lanterne de votre tender, je vous conseille de ne pas souder la partie supérieure de celui-ci (coller celle-ci avec du maskol ou du kristal clear) afin de pouvoir y accéder par la suite.

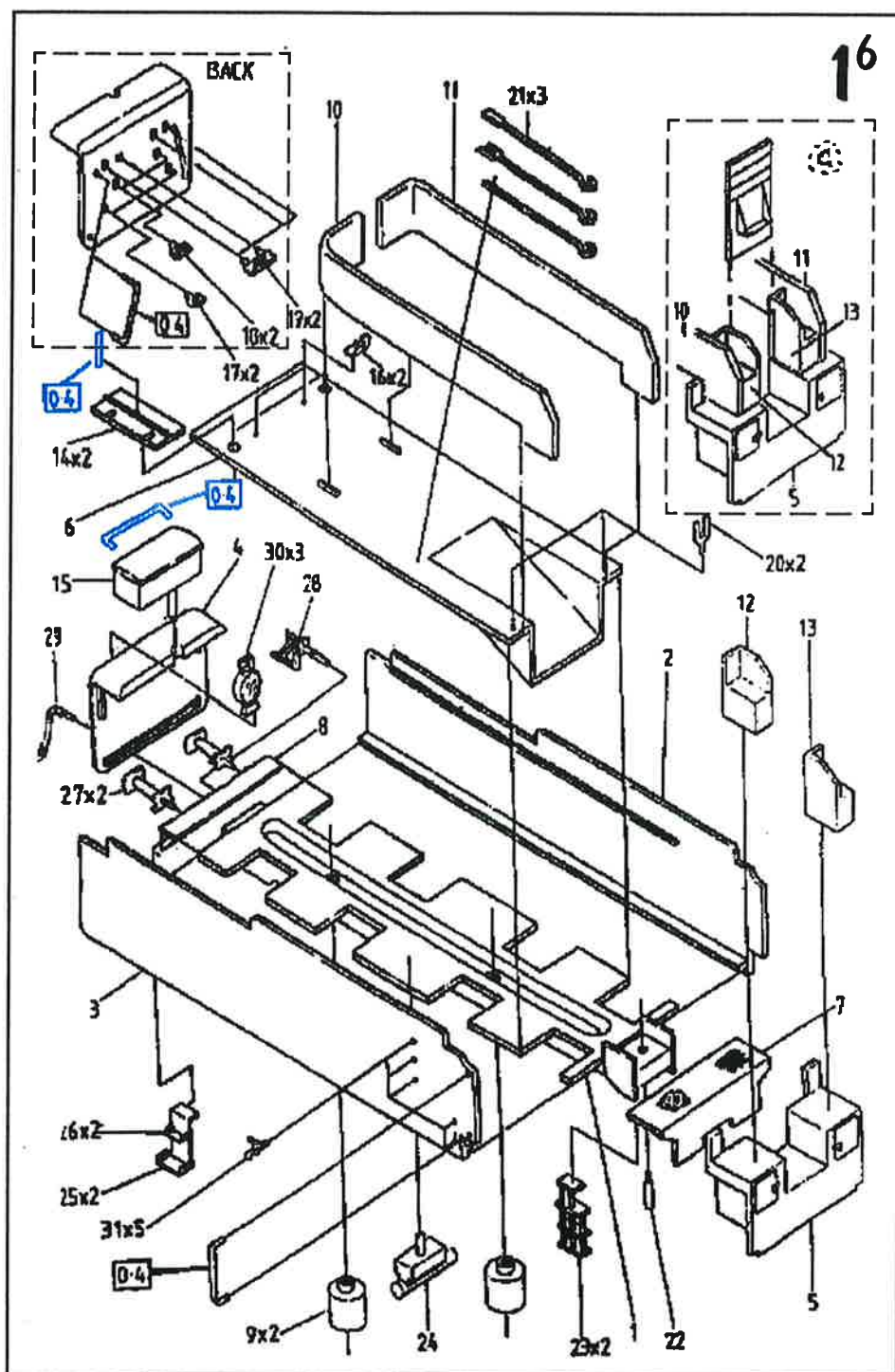


Schéma 2/6 Montage des bogies du tender

Remarques

> Lorsque vous forez les trous de placement des buselures (pièces 33) dans les flancs de bogies (pièces 32), veillez à ce que ceux-ci soient bien centrés (forez avec une vrille à main).

> Fixez les flancs de bogies (visser) de manière définitive avant de plier le berceau (pièce 35). Renforcez les plis avec un cordon de soudure.

Schéma 3/6 Montage de la superstructure du modèle**Modification du plan**

- > Les coudes (pièces 66) doivent se mettre dans les trous se situant plus en arrière.
- > Le positionnement des pièces 84 n'étant pas indiqué sur le plan, il a été ajouté.
- > Le grand injecteur (pièce 89) doit être positionné plus en arrière afin de permettre le débattement du bissel arrière.

> Pour plus de facilité j'ai ajouté sur le plan 3/6, au niveau du dôme les pièces 65 et 102 ainsi que les trois marche-pieds n° 108 et au niveau de la chaudière la pièce 103. (ces pièces se retrouvaient sur le plan 4/6, mais vu que le montage des conduites reprises sur le plan 4/6 se fait en fin de montage, après peinture, j'ai trouvé plus approprié de les ajouter au plan 3/6).

> Supprimez les deux lanternes inférieures (pièces 74)

Remarques

- > Veillez au bon positionnement du dôme (pièce 54)! L'encoche doit se trouver à l'arrière gauche. Enlevez le joint de coulée se trouvant sur le dessus de celui-ci.
- > Après mise en place de la pièce 88 et le montage du châssis, vérifiez que la bielle d'accouplement n'accroche pas cette pièce.

Schéma 4/6 Mise en place des conduites**Modification du plan**

- > Le fil de laiton se trouvant au-dessus de la tige d'inversion de marche a été supprimé. La pièce 107 est fixée à la chaudière au moyen d'un crochet réalisé dans un chute de laiton (largeur 1mm).

> Les pièces 102, 103 et 108 ont été enlevées de ce plan, on les retrouve sur le plan 3/6.

Remarques

> Si vous désirez laisser les conduites en couleur laiton, je vous conseille de

souder ou coller celles-ci après la mise en peinture. Attention aux griffes !!! Les mains courantes et les conduites, si celles-ci doivent être en vert, seront peintes en vert et devront dès lors être soudées après avoir fini le montage de la superstructure. Schéma 5/6 "Montage du châssis".

Schéma 5/6 Mise en place des conduites**Modification du plan**

- > Les pièces 154 doivent être déplacées vers l'avant, elles se placent dans les trous prévus dans le laiton photogravé.
- > Le fil de laiton de 0,7 mm est mal positionné, il doit passer dans les tétons de la pièce 129.
- > La vis 130 ne passe pas dans l'entretoise 114, mais bien dans l'entretoise 116.

> J'ai différencié les huit pièces 135 et j'ai créé un numéro 135 bis (la pièce étant différente.)

> La pièce 144 a été placée au-dessus de l'isolant 142. Le câble se positionne mieux.

Remarques

> Monter le châssis sur une plaque de marbre ou de verre assez épais afin d'éviter que celui-ci ne soit boiteux.

> La vis 132 doit être coupée afin qu'elle ne vienne buter et dessouder le réservoir (pièce 191).

> Plier légèrement les palettes de la pièce 146 vers le haut afin qu'elles fassent bien contact avec le tender.

> Les trous de la pièce 147 doivent être agrandis pour pouvoir rentrer facilement la tige d'attelage du tender.

> Ne coller les pièces 135 et 135 bis qu'après peinture et essais.

Schéma 6/6 Montage embiellage et bissels**Modification du plan**

- > Les pivots (pièce numéro 186) doivent être tournés de 180°.
- > Afin de faciliter le roulement du bissel avant et de donner un peu de débattement latéral à l'essieu, il est bon d'enlever les rebords des flancs du corps du bissel avant (pièce 188).
- > Attention, si vous enlevez ces rebords cités au point précédant il ne faudra pas rendre l'essieu avant conducteur. Ne pas coincer le fil de 1mm entre l'essieu et la roue gauche.

> La pièce 162 a été redessinée conformément à la pièce en laiton photogravée.

> Les barres ovales de "protection du bissel arrière" ont été oubliées sur le plan, l'ajout a été fait.

> L'orientation des leviers (pièces 184) étant incorrecte, elle a été rectifiée.

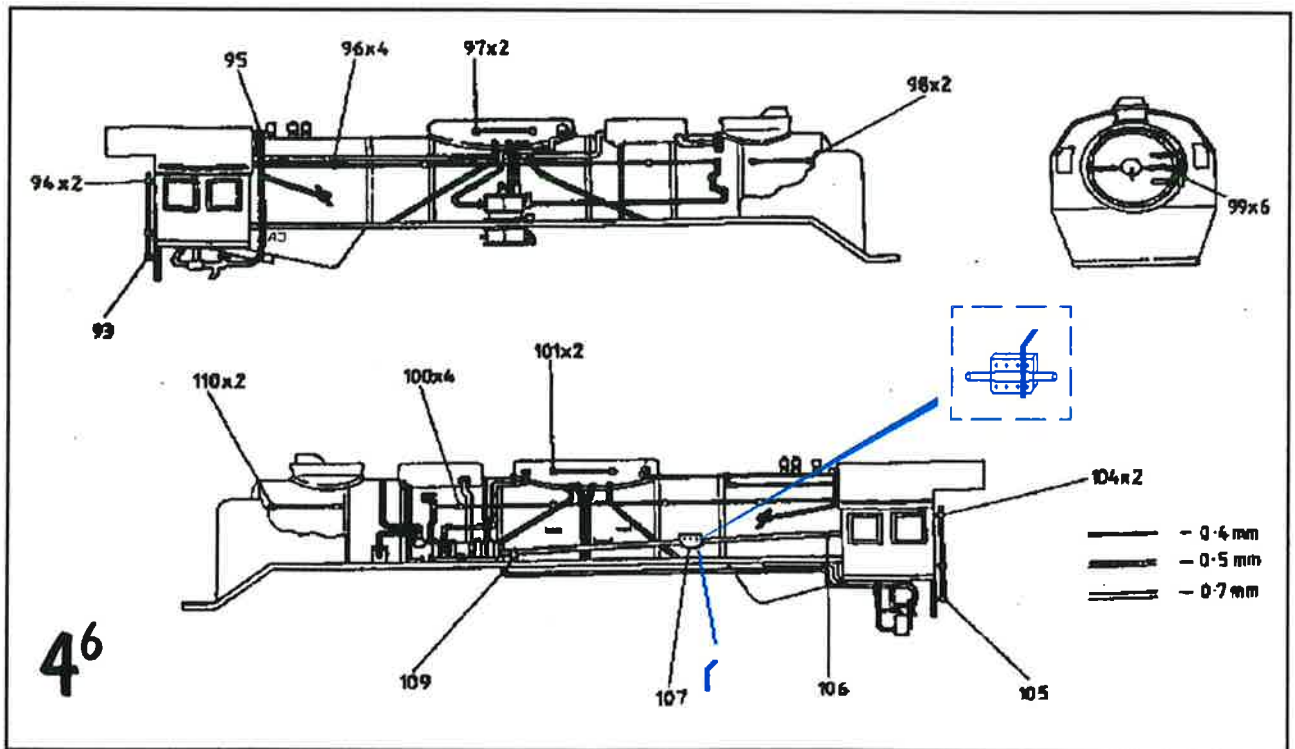
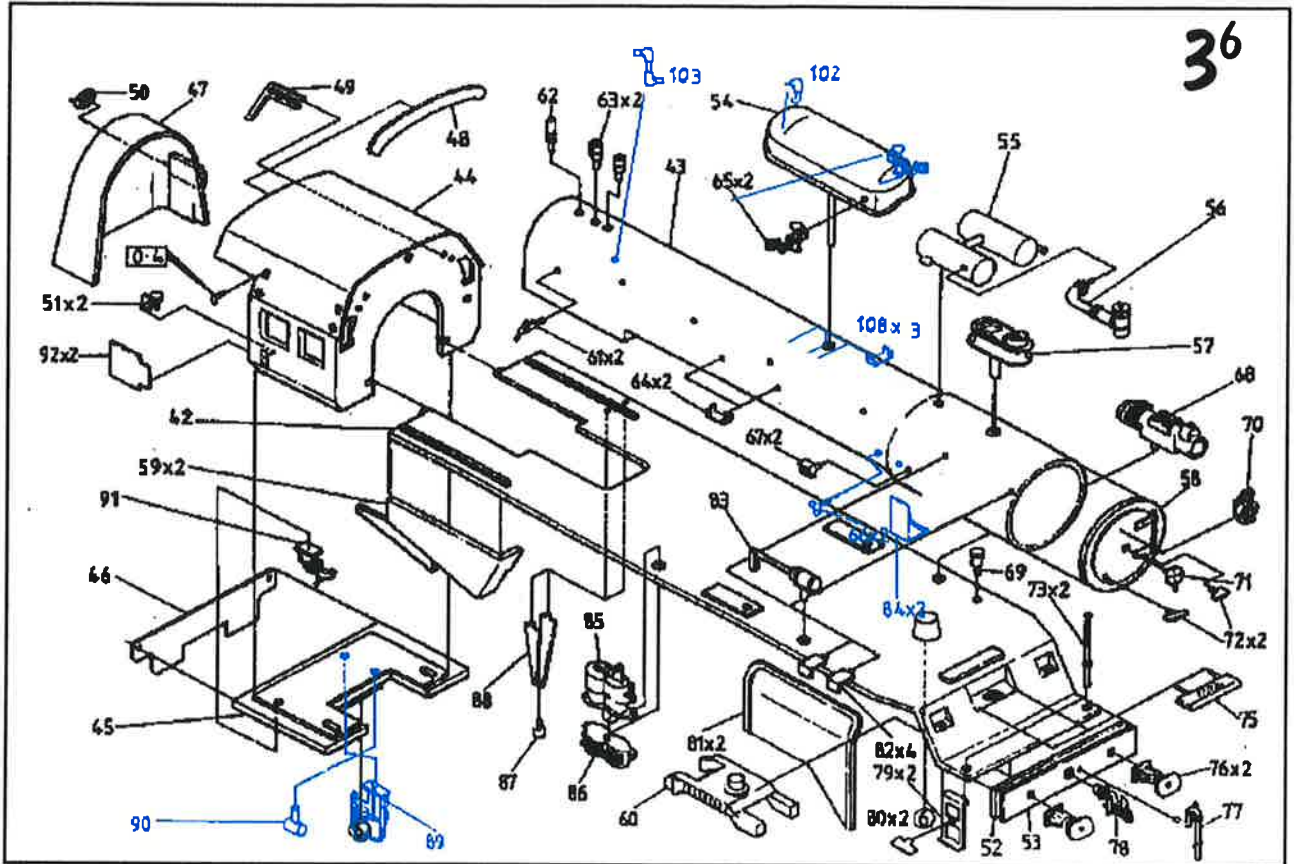
> Le fil de laiton de 0,5 mm se trouvant sur le bissel arrière doit relier l'extrémité droite de la lame de ressort de la pièce

185 au côté droit du levier (184). Cette tige doit être mise verticalement.

Remarques

> L'écart entre les trous prévus pour mettre la pièce 162 est incorrecte. Vérifier celui-ci à l'aide de cette pièce avant le perçage des trous.

> Si votre locomotive doit prendre des courbes fort serrées il vous faudra remplacer les tiges de piston (pièce 159) en métal blanc par des tiges en plastique ou des fils recouverts d'isolant et écarter



celles-ci le plus possible vers le côté. La solution de facilité consiste à omettre la pièce.

> Le pivot (186) doit être monté en face de la pièce 154 (plan 5/6). Elle ne doit pas être fixée trop haut afin qu'elle n'entrave pas le débattement du bissel.

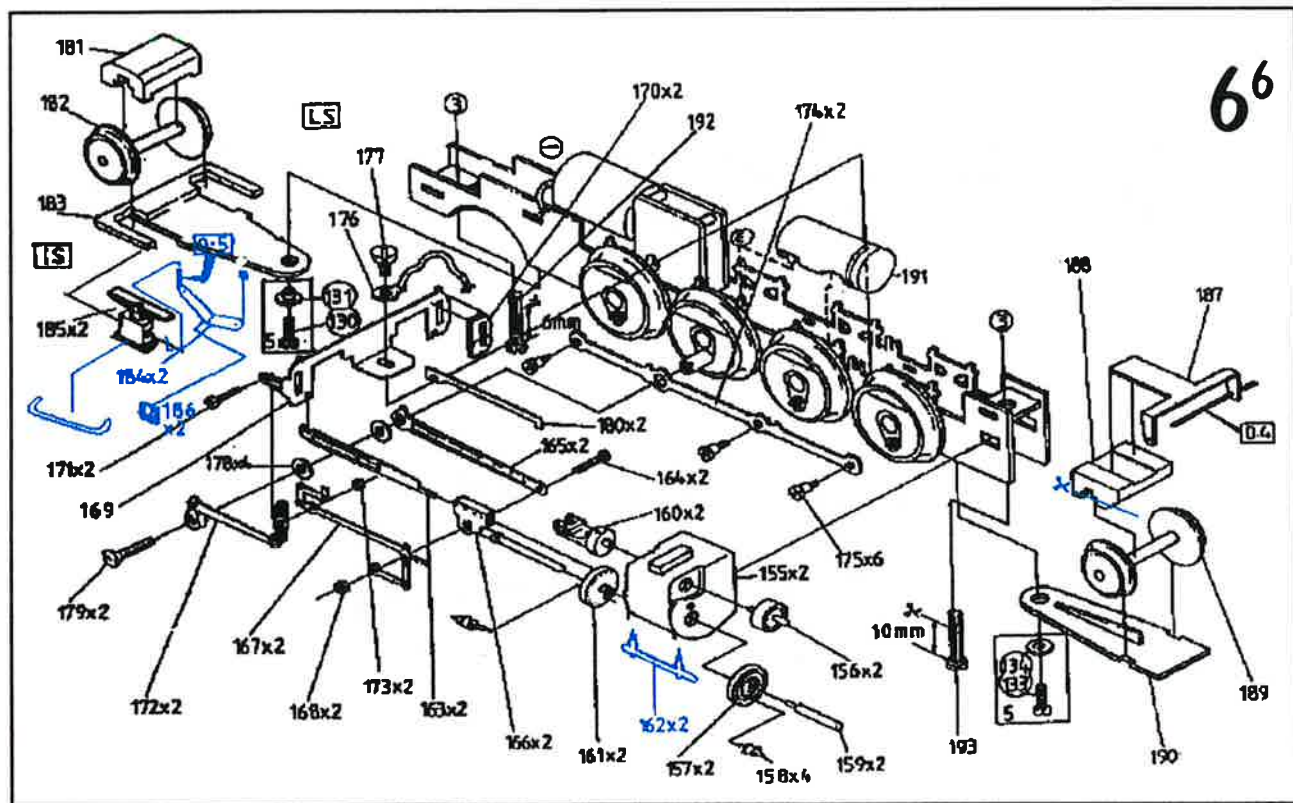
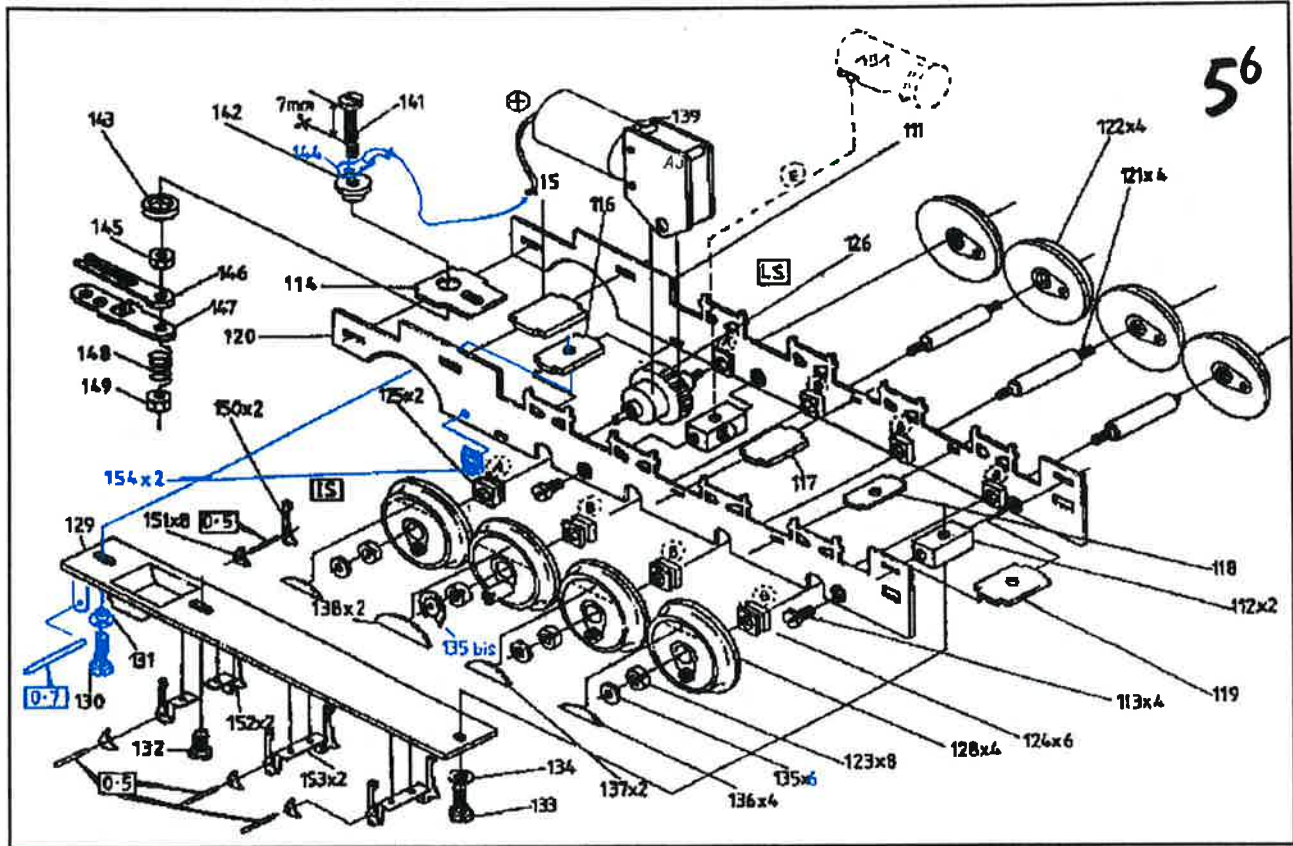
Un essai de débattement du bissel s'impose à ce stade.

> Evidez bien, grâce à une micro lime ou une petite mèche l'ouverture de la crosse de piston (166) où coulissera par la suite la pièce 163.

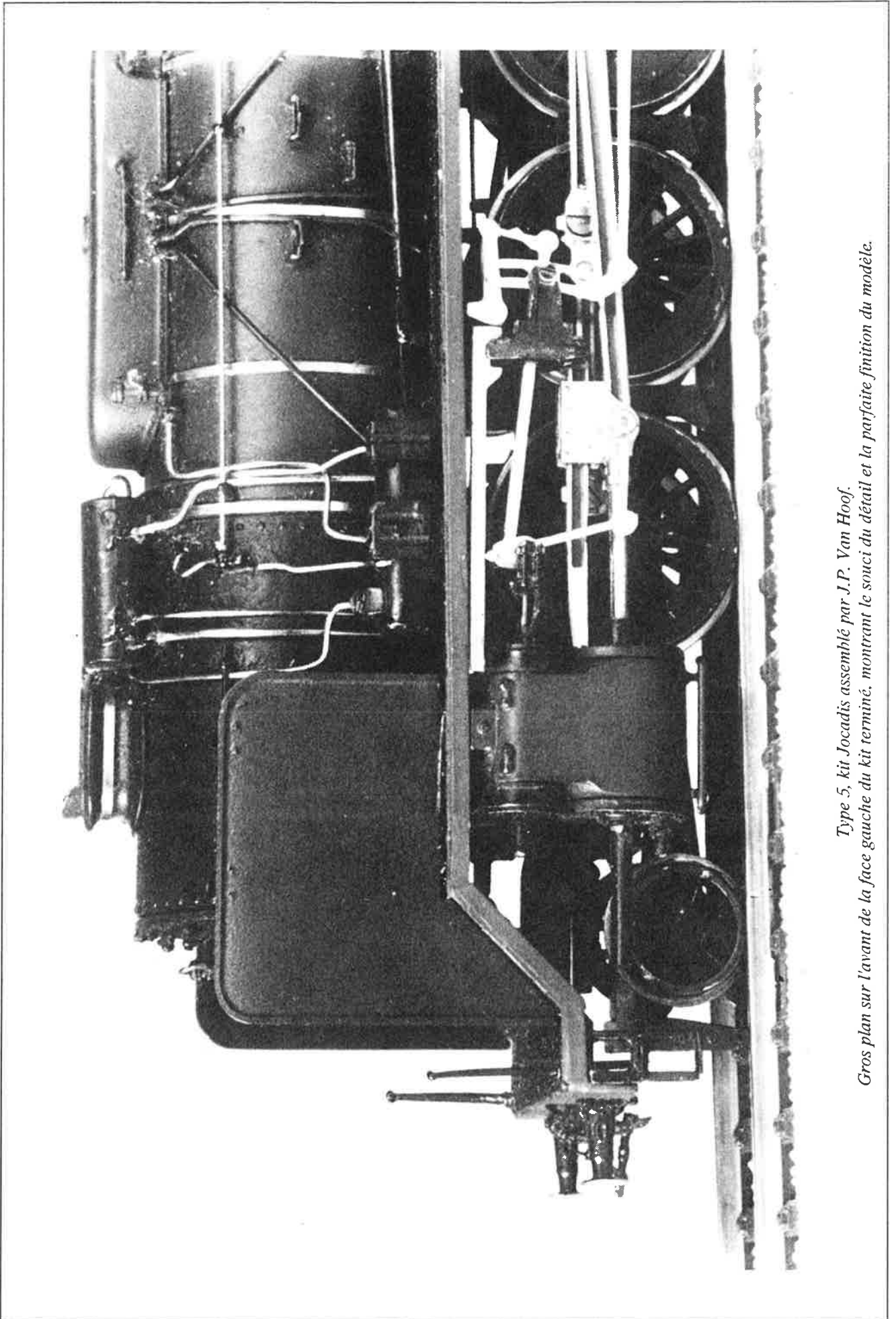
> Limez légèrement le dessus et le bas la pièce 163.

> Agrandissez éventuellement les trous des cylindres afin que les tiges de piston ne coincent pas.

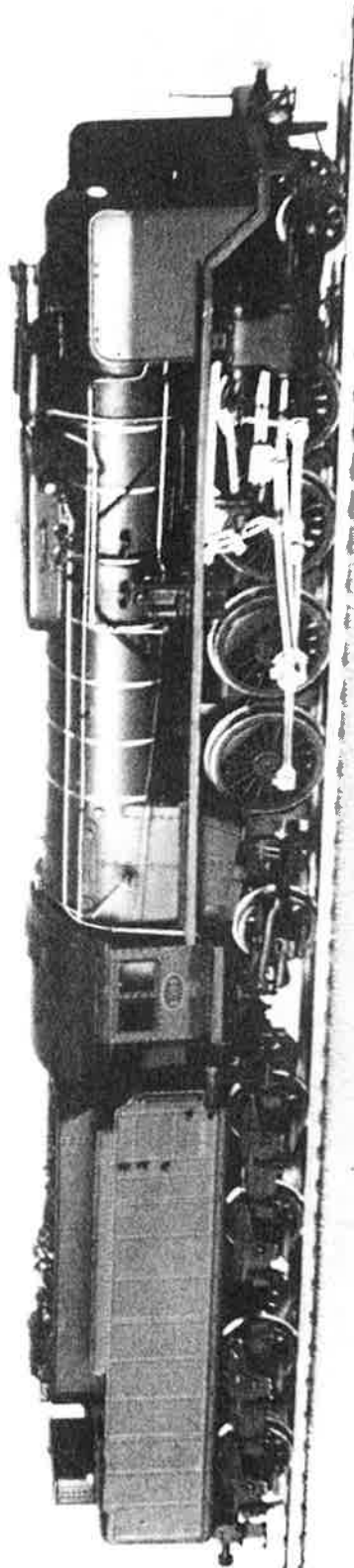
> Veillez à un bon coulisement des 163 et 166.



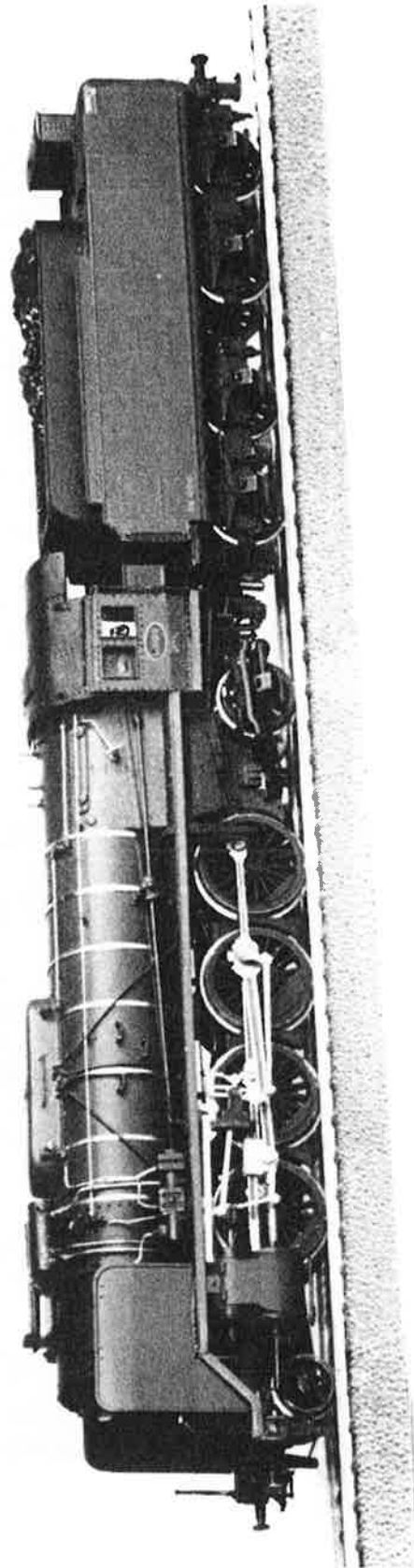
J'espère que si vous montez un jour un kit de locomotive type 5, cet article vous facilitera la tâche, vous évitera de commettre certaines erreurs dont j'ai été victime. Je vous souhaite beaucoup de succès et de plaisir dans le montage de ce kit Jocadis. J'espère que vous serez bientôt parmi les heureux propriétaires d'une belle Mikado type 5.



*Type 5, kit Jocardis assemblé par J.P. Van Hoof.
Gros plan sur l'avant de la face gauche du kit terminé, montrant le souci du détail et la parfaite finition du modèle.*



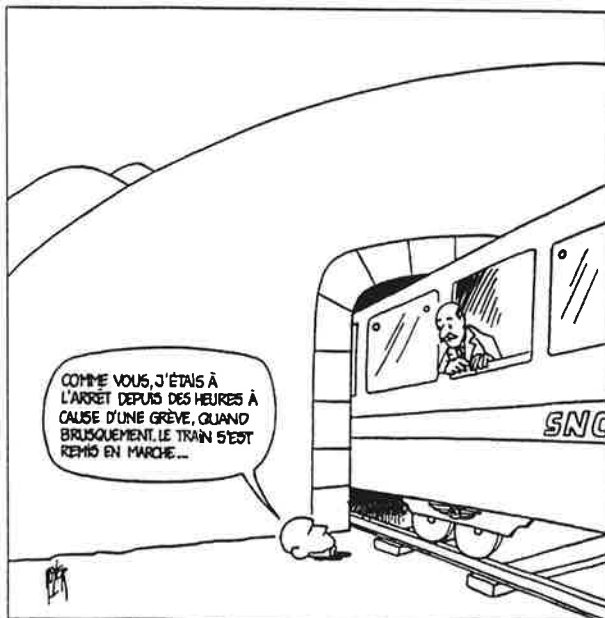
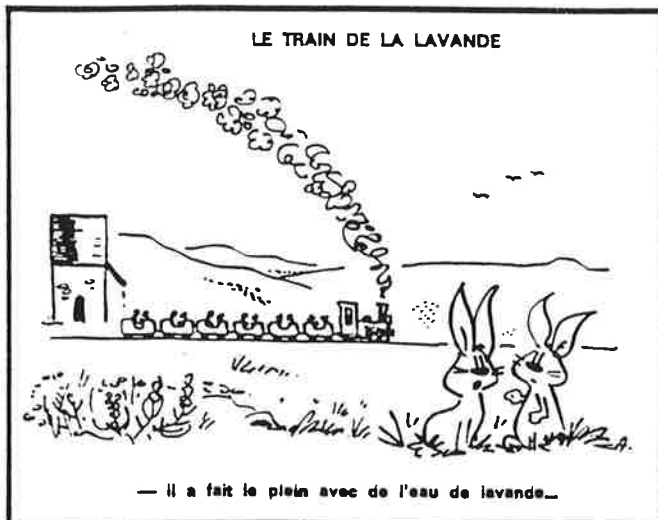
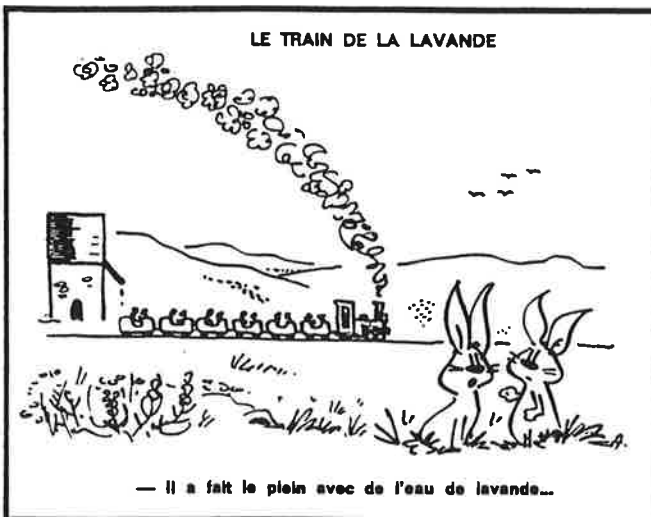
Type 5, Kit Jocadis, assemblé par J.P. Van Hoof



Les jeux de Michel Archambeau

Le jeu des huit erreurs

Le dessin du bas contient 8 erreurs.
 Retrouvez-les en le comparant au dessin original ci-contre.
 La solution paraîtra dans FFN 61.
 Bonne observation et... mettez vos lunettes (les claires, pas les fumées) !



Solution du problème proposé dans la récréation ferrovaire de FFN 59

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	E	C	A	R	T	E	M	E	N	T
2	U	L	M		R		A	N	O	R
3	R	A	I	S	O	N	N	E	R	A
4	O	S	E		O	U	I		D	V
5	F	S		H	Z		V	O	L	E
6	I	E	N	A		P	E	R	I	R
7	M		A	L	C	A	L	I	N	S
8	A	T	M		A	L	L	E	G	E
9		B	U	D	D		E	L	E	E
10	Y		R	E	E	L	S		N	S

DV = Diego Vélasquez

Vie du club

Editorial	1
Vie des clubs	2
Le R.M.M. : 28 ans !	4

Actualité ferroviaire

Sauvetage de notre Patrimoine Historique Ferroviaire	6
Le nouvel indicateur - Fin de l'état de délabrement de nos HLE - Un compromis	8
Libramont-Bastogne - Les dos d'ânes de Gembloux	9
D'ici et d'ailleurs - Le fabuleux projet du Swissmétro	12
Deux millions de clients - Le béton dans le tunnel L'Airport Express	13
L'Airport-Express - Ils a roulé dans le tunnel - Ils viennent de sortir de presse	14
L'autorail Picasso XBD 7898	17

Courrier des lecteurs

Une mauvaise interprétation	18
-----------------------------------	----

Rétro-rail

Numérotation des autorails SNCB avant 1950	19
La halte d'Ardenne, règlement et contrat	25
La renumérotation des locomotives au 1° janvier 46	33

Documentation

Photos	7, 10, 11, 15, 17, 29, 33, 35, 36, 37, 42, 47, 48
L'évolution des type 51 et leurs 7 versions	15

Technique

Histoire de la traction électrique : la traction électrique en Belgique sous 3000 V	30
---	----

Modélisme

Le modèle de l'année 1992	39
Les tombereaux Ea(o)s de KLEIN MODELBAHN	41
La type 5 : remarques et amélioration du kit Jocadis	43

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	49
-------------------------------------	----

Ferro Flash Namur n°60, juin 93

Numéro spécial "10 ans" imprimé à 170 exemplaires.

Composition et mise en page : Claude Carpet.	Impression	: Claude Carpet,
Assistant à la mise en page : Page Maker 4.0.		Toshiba 2310.
Graphisme et corrections : Michel Archambeau.	Assemblage, expédition	: Famille Quoitin.
Documentalistes : Michel Herbiet, Alain Jennes,	Photos non inventoriées	: Claude Carpet.
Jean Dubuffet et HKM	Tramage des photos	: Socaphot Charleroi.

Photo de couverture : Une type 5 à Bruxelles-Nord. (Photo J.F. Van Puyvelde, collection Phil Dambly)