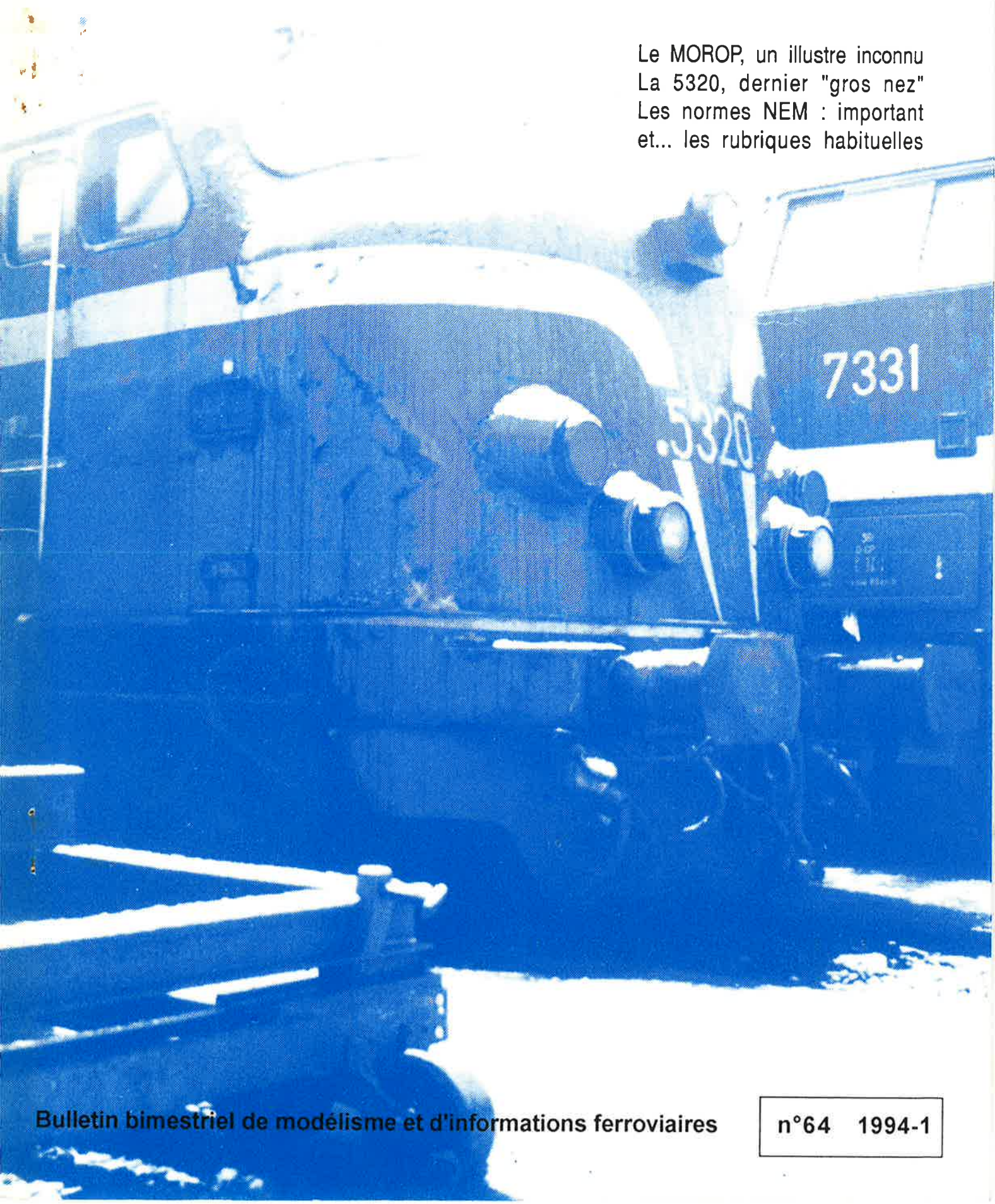


Rail Miniature Mosan (Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise)

Ferro Flash Namur

Le MOROP, un illustre inconnu
La 5320, dernier "gros nez"
Les normes NEM : important
et... les rubriques habituelles



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 et 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 nouveau comité n'est pas arrivé, bonjour l'ancien puisque de nouveaux membres (pour le comité) ne se sont pas proposés et que des changements ne sont pas désirés actuellement.

Alors je ne vois pas d'autres solutions que de remercier l'équipe actuelle et chacun en **particulier pour l'effort exceptionnel fait pour améliorer l'image et la vie du club.**

Voyez à ce sujet l'état actuel du local et les nombreux aménagements techniques - merci à Daniel Braibant, merci René Bougelet.

N'oublions pas les membres qui oeuvrent fortement à maintenir une ambiance constructive et une mentalité positive - merci Jean-Marie Burton.

La belle tenue de nos comptes et la qualité de notre Ferro Flash- merci Claude Carpet.

Revue riche en connaissances ferroviaires et son histoire - merci Michel Herbiet.

Construction du réseau et coordination méticuleuse des activités diverses et nombreuses; actif jusqu'à l'épuisement - merci Jules Falque.

Merci à tous pour les nombreuses activités en faveur du RMM et de ses affiliés.

Le but de ces quelques mots est de remercier l'équipe du comité et de rendre hommage à cet esprit d'amitié qui nous permet d'avancer positivement.

L'arrivée d'un ou plusieurs membres apporte en général

des idées nouvelles.

En l'absence de cette situation, l'équipe actuelle va se pencher sur les activités tous azimuts du club, afin de les modifier, si cela est nécessaire, et lui **apporter un nouveau tonus, ceci afin d'aller de l'avant.**

Qui n'avance pas, recule...

Activités dans tous les domaines: réunions, construction des réseaux du club, ateliers de modélisme, circulations régulières sur les réseaux, animations, manifestations extérieures et ... réunions amicales.

Bref, la vie du RMM par le RMM avec les idées de tous.

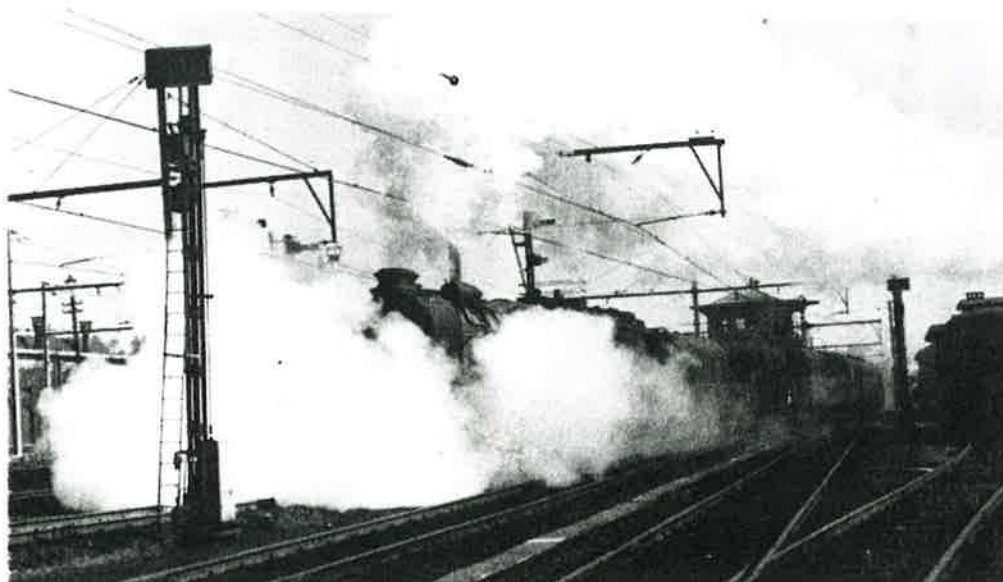
Si vous en avez à nous communiquer, prenez contact, avant fin février, avec un des membres du comité qui répercutera en réunion afin de relancer les activités pour le printemps prochain.

Il reste trop à faire afin de promouvoir le train et la vie associative pour nous endormir sur nos lauriers, si lauriers il y a.

D'avance un grand merci à tous pour votre aide qui ne vous prendra que le temps d'une communication téléphonique ou du dialogue lors d'un prochain vendredi.

Un grand bonjour aux quelques sympatiques nouveaux membres. Nous espérons qu'ils trouveront en notre compagnie la même joie et les mêmes richesses dans les rencontres que nous les ressentons depuis quelques années.

A bientôt et **bonne route vers les trente ans du RMM.**



*Le train du R.M.M... à toute vapeur
(photo Bruno Dedoncker, collection Phil Dambly)*

Programme des réunions

- 18 février** : réunion mensuelle, "la construction de bâtiments", un exposé modélisme de Madame Edith Dufrasne.
- 25 février** : réunion réseaux.
- 4 mars** : réunion réseaux.
- 11 mars** : réunion réseaux.
- 18 mars** : réunion mensuelle, projections par Etienne Dehasse, "aperçu des chemins de fer thaïlandais" "Suisse et Belgique, quand la nuit est tombée".
- 25 mars** : réunion réseaux.
- 27 mars** : Woluwé Shopping Centre, bourse d'échanges.
- 1 avril** : réunion réseaux.
- 8 avril** : réunion réseaux.
- 15 avril** : réunion mensuelle, projection par Etienne Dozot, "remplacement de la voie sur la ligne 162", "la 5320 en cabine flottante", "les 1800 CFL sur l'Athus-Meuse".
- 22 avril** : réunion "MOROP 94", visite des réseaux par les participants au congrès.
- 23 avril** : visite de Namur par les épouses des participants.
- 29 avril** : réunion réseaux.
- 20 mai** : réunion mensuelle, projection par Mr. Vanderschale "parc vapeur en Suisse".
- 21-22 mai** : salon du modélisme, palais des expositions, Charleroi

Samedi 23 avril, nous "promenons les dames"

Le congrès du Morop (article en page 5 et 6) n'est pas une mince affaire.

Les représentants des pays européens se déplacent pour le congrès annuel.

Cette année, la Belgique a été choisie comme pays hôte.

Il appartient donc à Fébelrail d'organiser la rencontre.

Vendredi après-midi (22 avril) voyage sur la ligne du Bocq avec la collaboration du PFT.

Ce voyage nous est ouvert.

Le soir, au RMM, visite des réseaux en activité.

Le lendemain, pendant leur réunion de travail, nous allons faire visiter "Namur" à leurs charmantes

Inondation dans les locaux du club !

Brutalement, sans raison apparente, il y a eu débordement des descentes d'eau pluviale.

Il faisait parfaitement sec, comme à l'habitude, le jeudi 30 décembre, lorsqu'une visite de contrôle effectuée par Jacques Delforge le samedi soir fait constater la présence de plus de 3 centimètres d'eau dans tout le sous-sol du centre de Géronsart.

C'est la panique !

Dès le lendemain, dimanche 2 janvier, le trésorier, armé de son appareil photos visite les lieux pour constater l'ampleur des dégâts : cinq centimètres dans le local et huit dans les toilettes.

Il sauve des eaux divers matériels et avertit les responsables de l'asbl Géronsart, en l'occurrence notre ami Jules Falque.

Le tam-tam est battu et les autres "locataires" du centre accourent pour constater les dégâts et prendre les premières mesures de conservation.

Le lundi matin, les autorités communales sont averties, les pompiers pomperont plus de 16 m³. Ils reviendront le mardi.

Le mercredi, la canalisation générale d'évacuation sera enfin débouchée.

Le courtier d'assurance a visité les lieux le 5 et un état de pertes a été dressé : les meubles, 2 frigos, 1 surgélateur...

Vendredi soir, les bénévoles sont à pied-d'oeuvre pour le grand nettoyage et la remise en ordre des locaux du club. A la réunion du 21 toutes traces suspectes avaient disparu : la ventilation avait joué son rôle. Un investissement "1993" parfaitement rentable.

épouses.

Les candidatures pour "guides volontaires" sont attendues. Il y a nécessité de trouver parmi eux un bilingue français-allemand. Les langues officielles sont le français et l'allemand.

Nous avons le profond regret de vous annoncer le décès de Monsieur

Robert Huysman

retraité de la SNCB
veuf de Madame Laura de Josez

né à Schaerbeek le 10 août 1924 et décédé à Braives ce 24 décembre 1993, dans sa septantième année. Les funérailles ont eu lieu le mercredi 29 décembre en l'église de Tourinne-la-Chaussée.

Lire notre article en page 8.

Assemblée générale du 21 janvier 94

- Approbation des nouveaux statuts et règlement d'ordre intérieur.
- Approbation des comptes présentés par le trésorier.
- Présentation du budget 1994.
- Rapport des commissaires aux comptes.
- L'assemblée générale donne décharge au comité pour l'exercice 1993.
- Election de trois membres du comité pour 1994 et 1995. Ont été réélus : Jean-Claude Botspoel, Jules Falque, Michel Herbiet.

- Claude Riguelle a été nommé commissaire aux comptes pour les années 1994 et 1995.
 - L'assemblée générale est clôturée.
- Le nouveau comité s'est réuni ce 1^o février.
Les diverses fonctions ont été reconduites : "on ne change pas une équipe qui gagne".
Président : .. Jean-Claude Botspoel
Vice-président .. : .. Jules Falque (1)
Secrétaire : .. Daniel Braibant (2)

- Trésorier : .. Claude Carpet (3)
Membres : .. René Bougelet (4), Jean-Marie
..... Burton (5), Michel Herbiet (6)
- (1) responsable au sein du comité du réseau H0
(2) responsable au sein du comité de l'atelier modélisme
(3) rédac'chef de Ferro Flash Namur
(4) responsable de la bourse d'échanges
(5) responsable au sein du comité du réseau N
(6) membre du comité de rédaction de Ferro Flash

Enfin de bonnes nouvelles pour l'Athus-Meuse.

Le réseau modulaire N du club est connu de tous.

Chacun a pu l'admirer au cours de trois expositions successives ainsi que lors de quelques déplacements à l'occasion de manifestations extérieures.

Bientôt six ans déjà !

C'est au début de l'année 88 que les premiers traits des plans furent tirés. Très rapidement, les panneaux de CPL ont été débités, les modules assemblés et le grand élan que génèrent les nouveautés ont porté le projet jusqu'à l'exposition de 1989.

Tout n'était pas terminé, mais l'ensemble avait belle allure, témoins les commentaires et reportages de l'époque.

Et puis, le décor s'est complété petit à petit, détail par détail.

D'exposition en exposition, un visiteur peu averti n'a dû constater aucun progrès.

Bien sûr, la plupart ignorent l'important travail de catacombes qui prépare l'exploitation complète et pointue de notre gare de Vonèche, la réalisation du TCO et celle de l'alimentation.

En 1991, cédant à des pressions extérieures, nous avons entrepris la construction d'un module supplémentaire dans la direction «Dinant».

Ce module, où la voie est très peu apparente, représente le tunnel de Vonèche et sa sortie vers Ponderôme. Sa première fonction a été de permettre un raccord correct et esthétique au réseau modulaire N de nos complices du MOBOV.

C'est en novembre 1991, lors de l'exposition triennale du club d'Antwerpen, qu'on a pu admirer pour la première fois le grand réseau ainsi créé.

L'événement s'est reproduit lors de notre dernière exposition en octobre 1993.

La présence de ce module de jonction, inemployé lors de nos prestations en solo, a fini par nous mettre l'appétit au ventre en même temps que le pied à l'étrier (ne cherchez pas à comprendre).

Mais avant, il nous fallait régler le problème du passage en coulisses de façon esthétique côté "Bertrix".

Cela sera réglé par la construction d'un module n°6 qui prolonge le réseau de ce côté. Il représente l'entrée du tunnel de Gedinne (nous faisons ainsi abstraction de quelques kilomètres de pleine voie en forêt et au flanc de la vallée de la Wimbe).

A l'heure où vous lisez ces lignes, ce module est au local du club et c'est sur lui que vous avez pu assister à une démonstration d'établissement d'une «hard-shell».

Et maintenant que nous serons bien établis sur notre côté «Est» comme pour les émigrants du siècle dernier aux Etats-Unis, le module de jonction nous ouvre les vastes espaces de la plaine de la Snaye donc...GO WEST !

Ces modules qui vont porter les bienfaits du rail vers la Meuse ne sont encore qu'à l'état de plan, et au nombre de trois.

Mais leur réalisation ne pourra tarder car, comme la ruée vers l'Ouest, elle est épaulée par un rêve. Notre or, c'est le viaduc de Tanville, c'est la réalisation à l'échelle et en deux modules de ce magnifique ouvrage d'art.

Après ? Et bien après, il faudra dignement sortir de scène, peut-être par le tunnel de Ponderôme en occultant momentanément cette gare.

Et nous pourrons de nouveau souffler un peu, nous aurons notre Californie, et il nous restera à rêver d'espace, mais, plus d'espaces à reproduire, plutôt d'espace où exposer notre réseau !

Lionel Mercier

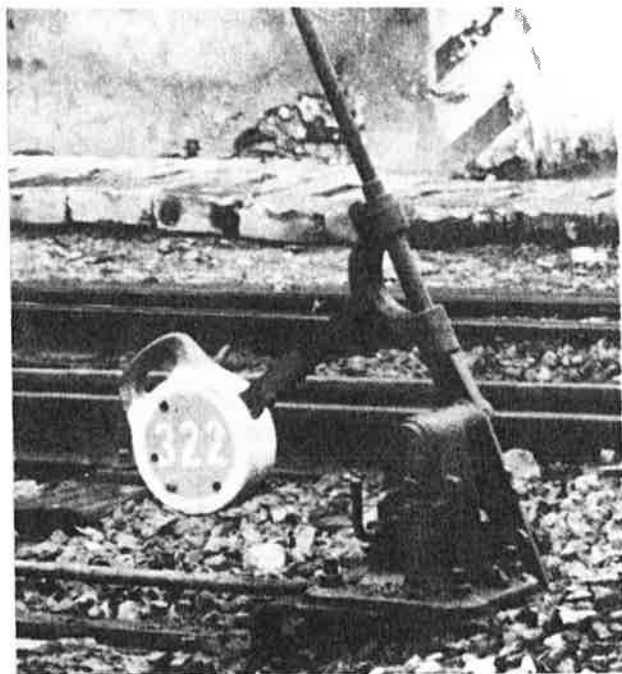
Les amis nous informent

Bibliothèque ferroviaire

Elle nous est proposée par les éditions "Ediblanchart".

- Vapeur en Belgique de Phil Dambly (tome 2).
parution prévue en février 94 <?>
- Vapeur en Belgique de Phil Dambly (tome 1).
- Locomotives électriques de Max Delie.
- Vapeur belge, (volume 3) de Max Delie.
- Autorails SNCB de Max Delie.
- Le rail au Congo Belge (1890-1920).
- Couleurs SNCB (1961 - 1970) de Max Delie
<recommandé>
- Rétro SNCB (1962 - 1992) de Max Delie.
- Rétro SNCB (1966 - 1991) de Max Delie.
<Deux albums photos>
- En train avec John Allen traduit par Jacques Le Plat.
<recommandé, même comme roman illustré !>
- De la vapeur au GLT de Van Vlanderen.
- La France à voie étroite de Marc Dahlström.
- Vapeur au Portugal de Marc Dahlström.
- Les trains blindés de Malmassari.
- Calendrier Minirex suisse 1994
<une locomotive par mois>

Avenue Ernest Masoin 15, 1090 Bruxelles.
02 - 478.37.06.



Le chemin de fer vicinal Olloy - Oignies (en Thiérache)

La ligne vicinale qui les relia, de 1911 à 1957.

Une brochure de 80 pages et 130 illustrations.
770 francs au compte de son auteur : Marc Helin, 1420
Braine l'Alleud, 083-9810124-32.

Chemins de fer à voie métrique en général et chemins de fer rhétiques (CH)

Vous possédez du matériel à l'échelle HOm (p.ex.:
BEMO, STL, etc..).

Vous souhaitez étendre ou échanger vos connaissances sur le sujet ?

Nous vous proposons de prendre contact avec l'un
des numéros de téléphone suivants :

- 087-22.15.57. Jean-Marie Desoroux
- 010-65.87.48. Michel Broigniez, Allée des Jonquilles 18, 1457 Walhain - Perbais

Nous aimerions rassembler les amateurs qui ont les
mêmes affinités sous forme d'un **club RhB ou
BEMO - Belgique** (dénomination non fixée). Cette
initiative pourrait probablement être soutenue par
l'importateur de la marque en Belgique, la firme
«Institut Dupuis sprl» à Court-Saint-Etienne.

Intéressé ? Alors n'attendez pas, téléphonez-nous ou
envoyez-nous un courrier en expliquant ce que vous
souhaiteriez.

Nous proposons dans un premier temps :

- traduction des modes d'emplois BEMO (qui sont
unilingue allemand),
- renseignements sur les nouveautés dans les rayons
et les nouvelles des RhB.

Une circulation spéciale "à vapeur" sur Paris - Bruxelles

La locomotive à vapeur française 231 K8, restaurée,
effectuerait un voyage entre Paris et Bruxelles le **18
juin 94**. Ses consoeurs circulaient sur le trajet à
l'époque de leur grandeur.

Des pourparlers, bien avancés, ont été entrepris par
l'amicale française "231 K8" auprès de la SNCB pour
parcourir le tronçon Quévry - Bruxelles-Midi.

*Renseignements complémentaires auprès de Jean
Dubuffet qui suit cette affaire de près.*

Le MOROP, cet illustre inconnu...

Le Morop, qu'est-ce que c'est ?

Le Morop est "l'Union Européenne des Modélistes Ferroviaires et des Amis des Chemins de fer", en allemand : "Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas".

Il fut fondé en 1954 et est une association dans le sens de l'article 60 et suivants de la loi civile suisse.

Plus de 50.000 amis des grands et petits chemins de fer de 23 pays y sont réunis.

Les amis des chemins de fer de Belgique, par exemple, sont représentés auprès du Morop par Fébelrail. (Fédération belge des amis du rail).

Quel but poursuit le Morop ?

Le Morop a pour mission, par la coopération de ses associations affiliées, de favoriser l'échange de leurs expériences, de développer et consolider les rapports amicaux entre elles et avec les associations de chemins de fer, les administrations des chemins de fer, l'industrie des chemins de fer réels et l'industrie des modèles miniatures.

Comment le Morop atteint-il son but ?

Le Morop réalise ses buts par :

- les délibérations régulières de ses organes de travail,
- la rédaction et la diffusion des bases techniques unifiées pour le modélisme ferroviaire, sous la forme de "Normes Européennes du Modélisme ferroviaire" (NEM),
- l'échange d'informations et de publications,
- des réunions de délégués en congrès annuels, chaque fois dans un pays européen différent,
- des parutions dans sa revue "Morop-inform", éditée régulièrement en français et en allemand.

Les membres du Morop

Les membres du Morop sont les associations nationales ou des associations d'amateurs de chemins de fer modèles et/ou d'amis des chemins de fer, toutes appelées "associations affiliées".

Dans les pays où il y a plusieurs de ces organisations, chacune peut obtenir l'affiliation.

Dans les pays où une association nationale n'existe pas, ou que celle-ci ne soit pas affiliée au Morop, des clubs isolés peuvent s'affilier au Morop.

Les organes du Morop

L'assemblée générale se compose des représentants des associations affiliées et est l'organe suprême du Morop.

Elle a lieu une fois par an lors du congrès.

- elle décide des missions de l'union,
- elle prend des initiatives, entre autres sur :
 - les finances,
 - l'admission de nouveaux membres,
 - l'élection des représentants des groupes de travail,
 - la mise en vigueur des normes NEM,
 - etc...

Le président représente le Morop à l'extérieur. Il est responsable de l'exécution des décisions de l'assemblée générale.

D'après les statuts actuellement en vigueur, il est élu pour quatre ans.

Le président actuel est Monsieur Pierre Blattner (CH) depuis le premier janvier 1992.

Le comité directeur est l'organe de conseil et d'assistance du président.

Il se compose de six membres qui se rassemblent deux fois par an pour délibérer.

Le comité des amis des chemins de fer a été formé en 1985 pour représenter les intérêts des amis des chemins de fer de toutes nuances (y compris les animateurs de musées du chemin de fer).

Il a pour tâche de :

- coordonner les échéances des réunions internationales,
- d'informer sur les formalités et les prescriptions sur les autorisations de photographe lors de voyages à l'étranger,
- de dresser des listes des musées et des chemins de fer-musées,
- etc...

Le comité technique est le point central du Morop.

Sa mission est de créer et de diffuser des bases unifiées pour le modélisme ferroviaire sous la forme de Normes Européennes de Modélisme ferroviaires (NEM).

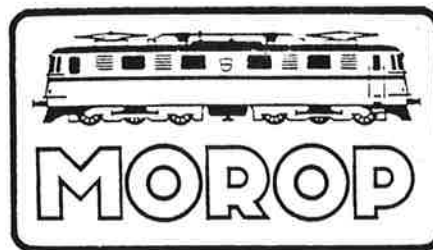
Les congrès du Morop

Ils ont lieu tous les ans, durant une semaine, vers la fin de l'été, sur invitation d'une association affiliée.

Ils offrent à chacun la possibilité :

- d'échanger des expériences sur :
 - l'exécution de modèles,
 - les activités des amis des chemins de fer,
 - l'organisation d'expositions,
 - l'entretien de chemins de fer traditionnels et touristique et dans le cadre des musées, d'étudier et d'échanger,

- d'avoir une vue d'ensemble sur les caractères particuliers des chemins de fer du pays de l'association organisatrice et de créer des relations plus étroites entre les associations affiliées et les compagnies de chemins de fer.



Plaidoyer pour Fébelrail

Fébelrail fut fondée il y a une douzaine d'années par quelques associations ferroviaires, les unes éprises de modélisme, d'autres portées par la nostalgie "grandeur nature" des lignes et des véhicules, d'autres encore férues de l'histoire des tramways et des chemins de fer.

Fébelrail est une A.S.B.L. dont les statuts parurent au Moniteur Belge du 6 mai 1982.

Elle est ouverte à toutes les associations et clubs de l'ensemble de la Belgique, ayant une vocation ferroviaire exempte de tout but lucratif. Fébelrail compte actuellement vingt-huit membres regroupant près de 4.000 amateurs de chemins de fer répartis d'Ostende à Athus.

Fébelrail représente aussi la Belgique au sein du groupement européen des amateurs de chemins de fer, le MOROP. Elle participe actuellement à la fondation de la fédération européenne des chemins de fer touristiques et historiques.

Le Conseil d'Administration de Fébelrail compte quatre administrateurs: deux francophones et deux néerlandophones; parmi eux, un président et un vice-président, en alternance linguistique annuelle, ainsi qu'un secrétaire et un trésorier.

Le fonctionnement de Fébelrail, assuré pour rappel par des bénévoles, repose en outre sur un certain nombre de commissions:

- **la commission "Lignes-musées"** traite les problèmes relatifs aux musées et lignes-musées (informations, manifestations, publicité commune via le dépliant RETRORAIL); elle est animée par Rik Degruyter (Stoomcentrum Maldegem) et Raymond Duquenne (ASVI).

A l'initiative du conseil d'administration, cette commission a réuni récemment une table ronde des associations exploitant les lignes-musées, afin d'examiner les problèmes liés à la sécurité d'exploitation tels la voie, les ouvrages d'art, le matériel moteur et remorqué (vitesse, freinage, surveillance) etc.; elle est l'interlocuteur privi-

légié de la commission ad-hoc du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

- **la commission "Modélisme"** s'occupe évidemment des problèmes de modélisme tels que les "normes belges" et les "modules"; elle est animée par Roland Patemoster (De Pijl) et a déjà à son actif la mise sur pied de normes modulaires belges et la traduction des normes NEM en néerlandais (ceci en collaboration avec la fédération néerlandaise NMF).

Au début de l'année 1994, la commission modélisme se réunira pour la troisième fois dans les locaux de "De Pijl" afin de désigner les "Modèles de l'année 1993"; la remise des diplômes aura lieu au cours d'une réunion amicale.

- **la commission "Agenda"** s'occupe de la rédaction et de la réalisation de l'agenda de Fébelrail; son travail a pour base les renseignements fournis (principalement mais non exclusivement) par les associations membres. Elle est animée par Jef Van Olmen (Locomotion). L'agenda est en quelque sorte le "public-relations" de Fébelrail.

Cet agenda peut être obtenu par virement de BEF 250,- au compte n° 068-0918460-91 de Fébelrail asbl, Allée des Jonquilles 18, 1457 Walhain, en mentionnant lisiblement vos nom, adresse complète et "nouvel abonné". L'abonnement est valable du 1er janvier au 31 décembre de chaque année.

De plus, une association peut toujours interroger la commission Agenda de Fébelrail au sujet d'activités déjà annoncées et/ou les dates libres de toutes activités ferroviaires.

Le nombre de commissions n'est, par ailleurs, nullement limitatif. En 1992 s'est concrétisée la création d'un Comité Directeur, dans lequel siègent non seulement les quatre administrateurs, mais également les responsables des commissions.

On notera aussi que les statuts de Fébelrail lui interdisent de s'immiscer dans les problèmes internes des affiliés.

En parlant d'économies, sortons des sentiers battus : innovons, ça fait (souvent) du bien et c'est belge !

Je me suis toujours interrogé sur l'opportunité de faire circuler de longues rames aux heures creuses.

Nous en avons un vivant exemple sur la ligne 154. Des automotrices triples circulent, parfois en unités accouplées, en dehors des heures de pointe. Regardons les fenêtres défilier : le vide. Où sont les voyageurs ?

Pourquoi ne pas mettre en service de petits autorails électriques à un seul agent, et augmenter la fréquence des voyages ?

Au lieu d'un train consommant beaucoup d'énergie au démarrage et ne circulant que toutes les heures, nous aurions de petits autorails légers, confortables, au moins toutes les demies-heures.

La fréquence de circulement des trains augmentée permettrait de considérer ceux-ci comme des RER faciles à emprunter car souvent disponibles. Mais les autorails sont déconsidérés.

D'accord les vieux autorails diesel ne sont pas de mise sur une ligne électrifiée. Dès lors, construisons de petits engins électriques du style "autobus sur rails". Il y en avait sur les chemins de fer départementaux en France (CFD). Nous avons même vu en gare de Dinant les fameuses Michelin's dont nous avons parlé naguère dans la rubrique "Rétro-rail".

Il existe aussi le système automatique sans conducteur du VAL, au métro de Lille, qui fait merveille.

La Belgique voulait produire son T.A.U. d'ACEC Transports. Il était prêt pourtant ?

Mais dans quels cartons poussiéreux est-il perdu, notre T.A.U. qui ne demande qu'à être modernisé et adapté par nos ingénieurs en mal de recherches ? Et puis, il y a ce nouveau système allemand, un véhicule convertible qui circule aussi bien sur rails DB que sur ceux des tramways. Il est opérationnel à Karlsruhe.

Et pourquoi ne pas réaliser un véhicule rail-route ?

Le véhicule pourrait quitter ses rails et continuer son parcours sur la route. Un système de vérins ferait descendre les pneumatiques de quelques centimètres pour toucher le sol. L'autorail deviendrait "autobus". Fréquence automatiquement augmentée entre deux gares, association directe du matériel TEC et SNCB pour un vrai service public.

Des exemples ?

Namur - Dinant par le rail et, par la route :

- prolongement jusque Rosée;
- prolongement jusque Givet;
- prolongement jusque Anseremme et Falmagne;
- prolongement jusque Foy-Notre-Dame;
- prolongement jusque Doische;
- etc...

Bruxelles - Charleroi par le rail et, par la route :

- prolongement jusque Florennes;
- prolongement jusque Mettet et Ermeton;
- etc...

Bruxelles - Couvin par le rail et, par la route :

- prolongement jusque Chimay et Froidchapelle;
- prolongement jusque Fumay;
- prolongement jusque Rocroi;
- etc..

Quelle augmentation de la fréquence entre les gares !

Utopie ?

Non, esprit de décision, et du travail pour nos entreprises.

Mais il faut vouloir innover, sortir des habitudes, sortir des sentiers battus !!!

La politique aidera-t-elle à la décision ou fera-t-elle obstacle ?

Allons, debout enfants....

Robert HUYSMAN n'est plus

La prodigieuse mémoire d'un ferroviphile

Quelle perte pour le monde ferroviaire ! Avec lui disparaît une des plus grandes mémoires qui acceptait de communiquer ses connaissances historiques aux générations qui le suivaient.

Malgré la disparition de ses importantes archives, il avait tout conservé dans une mémoire prodigieuse. N'importe quel article, n'importe quel livre ferroviaire lui inspirait immédiatement quelques "mises au point" bienvenues.

Combien de nos articles de la rubrique "Rétro-rail" ont été empreints de son savoir. Quelle perte !

Messieurs du chemin de fer, vous qui avez bien connu la traction à vapeur et les débuts de la traction diesel donnez-vous à connaître, faites-nous part de vos connaissances, ne laissez pas tomber dans l'oubli cette merveilleuse époque qui a fait la gloire de nos cheminots.

Biographie par Mr. Paul Pastiels

A propos de notre cher ami **HUYSMAN Robert**, Marie, Antoine (1924 - 1993) trop tôt disparu.

15 heures, le train-bloc n°248 (Antwerpen-Centraal - Bruxelles-Nord) passa en gare de Schaerbeek (voyageurs) accompagné par un beau panache de fumée et par un long coup de sifflet triomphal, émis par une puissante locomotive à vapeur...

En cette journée du 10 août 1924, il saluait, en fait, la naissance de Robert, Marie, Antoine Huysman, au 47 de l'avenue Monplaisir. La maison est située en face de la gare !

Ainsi naquit le fils de Robert, Léopold, Félix Huysman (âgé de 29 ans, originaire de Bruxelles, représentant de commerce) et de Rose L'hoir (âgée de 34 ans, originaire de Jurbise).

Les décors ferroviaires étaient dès lors plantés pour sa belle et dévorante passion pour le rail et, en particulier, pour le matériel roulant et le matériel de traction... !

Après de brillantes études en humanités anciennes (latin grec), il entre d'abord à la Société Belge de Banque, le 24 février 1947, comme employé.

Le 24 avril 1949, il épouse Laura Simery de Josez (1922-1993). Aucun enfant ne fut issu de ce mariage.

Dès le 31 juillet 1948, il franchit les portes de la SNCB comme rédacteur en stage à la gare de Bruxelles-Q.L. pour être muté, le 29 août 49, à la gare de Bruxelles-TT (service du contentieux marchandises, service des recettes).

Enfin, le 8 mai 1950, la remise de locomotives de Bruxelles-Midi (service MA) l'accueille jusqu'en 1962 (service des trains).

D'emblée, son chef immédiat, l'ingénieur Empain, le remarque : *"Lors de sa présentation à notre service, l'intéressé nous a fait une excellente impression et, au cours de cet entretien, nous avons pu déceler qu'il avait une locomotive dans le ventre".*

Nous avons ainsi appris qu'il possédait une documentation personnelle abondante sur les locomotives tant belges qu'étrangères, choses qui l'intéressent à titre personnel.

Cela étant, nous avons installé Mr Huysman à la section des trains, où il fut chargé de la tâche à la fois importante et ingrate du classement des avis, de la sécurité du travail, de l'organisation et de l'application des prescriptions légales en matière de chaudières, réservoirs divers sous pression, appareils de levage, et de toutes les écritures que cela comporte, de la gestion de l'effectif locomotives de la remise de Bruxelles-Midi, Nous avons été à la fois étonné et satisfait de son esprit d'adaptation prononcé.

Possédant un bagage étendu, serviable, il est d'une régularité et d'un dévouement exemplaires.

Son esprit critique et synthétique très développé nous l'a fait classer parmi nos meilleurs employés (...)"

Les éloges se poursuivent dans un rapport de 1959. Monsieur Huysman était alors affecté à la section "trains et services techniques" de la remise (instructions des accidents et des irrégularités du service "vapeur" et du service "électrique", situation du matériel à vapeur, programme des travaux d'entretien,...) :

"(...) L'esprit très ouvert, travailleur méthodique, sérieux et d'une grande capacité, il a l'avantage d'une instruction privée très étendue. Aidé par une excellente mémoire et par une connaissance rare, des plus étendues et des plus méticuleuses, du matériel roulant, qu'il entretient et complète constamment, Mr. Huysman s'acquitte de sa tâche avec une réelle maîtrise.

Toujours soucieux d'augmenter son bagage intellectuel et administratif, il est constamment en alerte devant tout ce qui est neuf et ce qui présente un caractère anormal et imprévu. (...)"

Parmi ses propositions pour améliorer le service, citons :

- 10-01-58 : proposition pour éviter les erreurs d'inscription sur les feuilles de travail des conducteurs de trains électriques;
- 16-01-58 : proposition tendant à éviter des instructions laborieuses en cas d'insuffisance de chauffage à la vapeur dans les trains;
- 20-01-58 : proposition pour éviter les erreurs d'inscription dans les camets historiques, des kilomètres parcourus par les locomotives et tenders;
- 05-01-58 : proposition tendant à faire modifier l'imprimé M560 - statistique des retards à charge de la traction électrique;
- 16-12-58 : proposition tendant à faire mettre en concordance les réglementations existantes sur la circulation des trains avant l'heure;

D'autres propositions concernent :

- la récupération de locomotives historiques;
- l'identification des bandages de roues des locomotives type 29 et des tenders type 25;
- le poinçonnement du n° des tenders dans le longeron;
- la limitation de la vitesse des trains par suite de la présence de freins isolés dans la rame.

Mr. Huysman poursuit sa carrière à la Direction de l'Exploitation.

Ainsi, il est nommé, le 26 novembre 1962, comme sous-chef de bureau à la Direction E 12-11.

Le 19 juin 65, il devient chef de bureau installé à Mons. Le 28 août 66, il est promu inspecteur à la direction E 12-1.

Le 7 juillet 78, il devient inspecteur (administratif) à la direction E.

Finalement, le premier janvier 1979, il obtient le grade de secrétaire de division à la direction E.

A sa demande, il est pensionné le premier novembre 1985.

Il est titulaire des distinctions honorifiques :

- Chevalier de l'Ordre de la Couronne (1976)
- Décoration civique (1973) pour 25 ans de service
- Décoration civique (1983) pour 35 ans de service.

Bibliographie :

- Septembre 1955 : locomotives cédées à l'Etat Belge par l'Allemagne après la guerre 1914-1918. Liste des numéros de construction. (d'après une documentation de Joop Quanjer).
- Mai 1956 : numérotation des locomotives des Chemins de fer de l'Etat Belge (1835-1926) et de la SNCB (1926-1930) (d'après une documentation de Joop Quanjer, complétée et remaniée).

Ces listes, non publiées, ont été éditées beaucoup plus tard dans diverses publications.

A part sa contribution à l'ouvrage "Le rail passe par Liège" (édition GTF), Mr. Huysman était plutôt connu par ses nombreuses notes synthétiques, par ses échanges épistolaires, au style très personnel, avec les jeunes historiens du rail en mal de publications.

Sa disparition sera cruellement ressentie : elle aura incontestablement créé un vide irréparable auprès de ses amis.

Paul Pastiels, 2 janvier 1994.

La rédaction de Ferro Flash Namur présente aux proches de Robert Huysman ses plus sincères condoléances.

Nous espérons tous que la documentation qui lui restait ne sera pas dilapidée. Elle était d'un grand secours pour la mise au point de nos articles "Retro-rail" écrits par Michel Herbiet du RMM.

Je cherche ...

Les plans (en prêt) du tender type 18, pour le réaliser en N.
Vite... contactez Jean-Marie Burton, rue charmes 26, 5100 Jambes

Ligne 163 : Libramont - Bastogne, du neuf ?

C'est ce que prétendent les comités de défense de la ligne Libramont - Bastogne.

La suppression d'une ligne, c'est l'accroissement du trafic routier, l'augmentation des accidents et des victimes de la route, écrit Eric Burgraff dans "Le Soir" du 13 décembre dernier.

Les comités de défense de la ligne prétendent que l'argument de rentabilité insuffisante avancé par la SNCB ne tient pas compte du rôle social du service public, ni des retombées financières indirectes en provenance de l'activité économique qu'il favorise.

Un certain Michel Lebau de Namur écrit au journal pour faire part de ses impressions, qui, par leur justesse, nous commande de les reproduire ici in-extenso :

"L'article concernant la suppression de la ligne 163 Libramont - Bastogne me laisse songeur : l'auteur y relate qu'un comité a recueilli plus de 2.000 signatures pour la réouverture de la ligne 163.

Je sais que, sentimentalement, beaucoup de gens tenaient à cette jolie ligne rurale.

Mais il faut rester honnête : depuis le plan IC-IR de 1984, l'autorail (à Bastogne on dit "la micheline"), ne marquait plus aucun arrêt entre Libramont et Bastogne.

Mais, ce qui m'a frappé le plus, moi qui suis un passionné de photos ferroviaires, c'est que cet autorail, excepté aux heures scolaires, était pratiquement vide.

Je me souviens de plusieurs voyages sur cette ligne 163 : nous étions deux ou trois voyageurs dans cette micheline dont l'équipage était de deux hommes, un conducteur et un chef-garde. Il faut bien admettre que pour un véhicule de 54 tonnes et offrant 90 places assises et 40 debout, c'est peu de voyageurs et onéreux!

Et il ne faut pas perdre de vue l'aspect coût de l'infrastructure de la ligne ferroviaire.

Peut-on, dès lors, reprocher à la SNCB, de l'avoir fermée ?

Il serait intéressant de savoir combien de personnes, parmi les 2.000 signatures de la pétition, ont effectivement pris ce train rural au cours des dernières années. La SNCB, elle, le sait par ses comptages et a donc pris sa décision en connaissance de cause.

Les habitants de cette belle région devraient savoir que les pétitions ne servent à rien, mais que s'ils avaient été fidèles à ce moyen de transport fiable et sécurisant, la ligne 163 ne serait pas fermée aujourd'hui."

Pourquoi a-t-on conservé 2 agents pour cet autorail ? Un autobus roule bien avec un seul conducteur qui délivre également les billets. C'est déjà une première et primordiale économie !

Ils se sont fâchés "tout rouge" à l'AC Cuesmes

Ne contrariez pas un cheminot, il sait se défendre et avec toute la vigueur nécessaire à la situation !

L'AC Cuesmes a réagi violemment en apprenant que la transformation de quatre voitures voyageurs en voitures restaurant serait confiée au privé. Un marché de 75 millions.

L'heure et demie d'occupation des voies à Mons a porté ses fruits.

La révision technique et la modernisation de 22 automotrices seront confiées aux AC Mechelen, Oostende et Cuesmes.

Un marché de 400 millions qui compensera les 75 millions pour les voitures restaurant.

Domage qu'il faille en arriver là pour se faire entendre.

PFT avec un T comme tourisme

Le Patrimoine Ferroviaire Touristique mérite bien son nom et risque de mériter de la région namuroise.

Nous avons déjà relaté les circulations sur des tronçons de la ligne 128, dite la ligne du Bocq. Depuis septembre 92, cinq circulations ont eu lieu permettant à 1.700 personnes de revoir des paysages oubliés.

Fort de ce premier succès, l'asbl Patrimoine de Spontin et l'asbl PFT unissent leurs efforts pour la réalisation d'un grand projet : la remise en circulation de matériel ferroviaire pendant la période estivale sur la ligne oubliée, inactive depuis 10 ans sur le tronçon Ciney-Spontin et depuis 30 ans entre Spontin et Yvoir.

Des retombées économiques immédiatement en vue pour la région. Aussi, des syndicats d'initiatives et des Administrations Communales sont vivement intéressés.

Il est possible de circuler de temps à autre, sur autorisation spéciale. Mais une remise en service régulier n'est pas autorisée. La loi actuelle, réglementant les circulations privées sur le réseau SNCB, doit être modifiée.

De plus, reconnue ligne stratégique, seule, l'armée a le droit de l'emprunter. Encore une autorisation de plus à solliciter.

Il ne peut donc être question d'achat de la ligne mais uniquement de location.

Actuellement, et les circulations de 1993 le prouvent, la ligne n'est praticable qu'entre Ciney et Spontin. Néanmoins, l'asbl PFT compte prolonger de 12 kilomètres, dans un premier temps, jusqu'à Dimal, avec entretien à sa charge.

Certains mauvais esprits se sont demandé pourquoi une société bruxelloise, fut-elle constituée en asbl, s'intéressait à une ligne oubliée du namurois. Franchement, ce sont de très mauvais esprits !

Merci, messieurs, d'où que vous soyez, de vous intéresser à notre patrimoine ferroviaire et de le valoriser dans le tourisme.

Avec nos modestes moyens, nous vous soutenons.

Oostende - Ramsgate pour 350 francs !

Depuis le premier janvier la "malle" Oostende - Dover n'est plus.

Elle est remplacée par la nouvelle circulation maritime Oostende - Ramsgate.

La RTBF a réalisé une longue émission de variétés pendant la soirée de réveillon de la St-Sylvestre 93 sur le bateau "Prince Philippe". Son dernier trajet sur la vieille liaison maritime de la SNCB.

Le prix de ce parcours exceptionnel était de 3.500 francs.

Les liaisons régulières avec l'Angleterre depuis 1683

L'exploitant des postes britanniques et la direction des postes à Gent, agissant au nom du Prince Thum und Taxis, signaient un accord en 1683 pour acheminer le courrier entre l'Angleterre et Oostende ou Nieuwpoort. Les anglais ont armé trois navires pour effectuer la liaison estivale Dover - Nieuwpoort et hivernale Dover - Oostende.

1775, les diligences (ancêtres des trains) relient Köln à Oostende, la ligne internationale est établie. Les horaires étaient organisés pour une correspondance avec les navires anglais.

Ces derniers prenaient les passagers convoyés par les diligences. De leur côté, les anglais fondaient une ligne de diligences postales "Mail-Post" entre Dover et London.

1818, la Belgique est sous contrôle hollandais. Un accord est signé pour une régularité de deux voiliers par semaine entre Dover et Oostende.

1830, indépendance de la Belgique, la poste continue ! Notre pays devra payer un dédommagement à l'Angleterre, seule organisatrice des voyages avec sa flotte.

L'apparition des navires à vapeur, la liaison ferroviaire Bruxelles - Oostende en 1838, et en 1841 London - Dover par le rail, permirent la liaison transmanche à peu près telle que nous la connaissons.

Juillet 1845, la Belgique collabore à la traversée maritime

Le coût de la participation unique des britanniques à la traversée maritime obligea le gouvernement belge à construire ses propres navires et à réglementer cette circulation.

Le 9 juillet 1845, la loi est promulguée concernant l'exploitation du "service des malles à vapeur". Il dépendait du ministère des Affaires Etrangères...

Le 4 mars 1846, (tout va déjà très vite à l'époque) le ferry "Chemin de fer" battant pavillon belge inaugure la ligne Oostende - Dover (côté belge), cinq heures de traversée (quatre actuellement) et un banquet inaugural à bord.

Le bateau est rebaptisé "Diamant" et est composé d'officiers de la marine royale.

Le navire de 45m de long, propulsé à vapeur était pourvu de voiles de secours. Il pouvait transporter cinquante passagers et disposait de trois salons dont l'un était réservé au Roi.

1863 : la ligne est une affaire purement belge

En 1863, (c'est vrai que tout va vite...) l'administration maritime belge connaît son succès : 6.924 passagers transbordés. Les anglais leur laissent le champ libre : tous les bateaux, sur cette relation, seront belges.

1873 : la CIWL fait le succès

Des relations ferroviaires entre les grandes capitales européennes comme Berlin, Moscou et Constantinople sont établies avec London. Le trafic doit passer par Oostende et le service maritime des malles.

Les ferries à l'assaut

C'est en 1926 que la liaison routière s'est effectuée pour les véhicules. Le transbordement des camions et voitures permettait un acheminement plus rapide des marchandises.

Néanmoins, certains véhicules pouvaient antérieurement effectuer la traversée. Chevaux et calèches à quatre roues étaient autorisés dès 1846.

La calèche était tarifée à 80,65 francs.

1870, la nouvelle gare maritime d'Oostende

Le 16 mai 1870, le roi Léopold II inaugure la nouvelle gare maritime d'Oostende. Il embarque sur le "Marie-Henriette" fier bateau de 65 mètres filant à seize noeuds.

La liaison maritime passe sous tutelle des chemins de fer de l'Etat en 1880.

1914, la ligne continue

Si trente mille personnes réussissent à prendre le bateau pour rejoindre l'Angleterre le 3 août, du fait de la présence de mines dans les eaux de la Manche, il n'y aura plus qu'un seul voyage par jour.

Néanmoins, la réserve monétaire belge et 50.000 personnes prennent le chemin de l'exode avant que les troupes allemandes n'atteignent Oostende le 16 août.

Les traversées s'arrêtent alors pour fait de guerre. Les bateaux, arrivés en Angleterre, serviront d'hôpital ou de transports de troupes.

Le service régulier ne pourra reprendre qu'en 1919, après le déminage de la route maritime.

Les voitures étaient, à cette époque, hissées à bord au moyen de grues.

Le plus rapide du monde en 1933

La "malle" Prince Baudouin, premier ferry sur la Manche à être dotée d'un moteur à explosions, forcera sa vitesse à 46,75 km/h, la plus élevée du monde pour l'époque.

1.800 voitures, 312.259 passagers traversent, en 1933; ils seront 750.000 en 1937 avec 12.500 voitures.

Mai 1940...

Et c'est reparti comme en quatorze... les ferries belges partent pour la côte anglaise avec leur charge de réfugiés.

Malgré les attaques de l'aviation, ils en sont sortis indemnes.

Basée à Southampton, la flotte belge a reçu des équipages anglo-belges. C'est sous la bannière anglaise que ses bateaux ont sillonné les mers comme transports de troupes et de marchandises.

Lors du débarquement de Normandie, le "Prince Léopold" a été torpillé et a coulé. Le "Prince Albert" a été surnommé "Lucky Albert" suite à sa chance insolente devant l'ennemi.

Après 1945...

En 1949, le "Princesse Joséphine Charlotte" permet aux conducteurs d'entrer leurs véhicules par leurs propres moyens par la porte arrière du bateau.

En 1966, le "Princes Paola" ouvre une nouvelle ère, celle du "roll in, roll out". On entre par la porte avant, on sort par la porte arrière. Fini les manoeuvres de retournement du bateau.

La même année, l'amateur Towsend-Thoresen brise le monopole du transport entre la Belgique et l'Angleterre. Interdit d'accostage à Oostende, il ira à Zeebrugge.

L'Etat Belge adhère à la compagnie anglo-franco-belge Sealink en 1970, ouvrant ainsi une ligne supplémentaire sur Folkestone, permettant le transport des camions par voie de mer.

La RTM (Régie des Transports Maritimes) reprend à la SNCB la ligne Oostende - Dover, et fait construire 5 ferries modernes. Le transport des marchandises par camion devient plus important que celui des passagers, fini les paquebots.

Actuellement, le plus moderne de la flotte est le "Prins Philip".

En 1986, RTM quitte Sealink et conclut un accord avec son ancien ennemi Towsend-Thoresen, qui trépassera après le naufrage du "Herald of Free Enterprise", mais sera bientôt remplacée par P&O.

Les ferries belges sont passés du noir à l'orange sous Towsen-Thoresen, puis bleus sous P&O.

RTM a maintenant un accord avec Sally Line, un armateur britannique avec capitaux scandinaves.

Sally Line opère entre Dunkerque et Ramsgate. C'est pourquoi la liaison Oostende - Ramsgate a remplacé la liaison antique avec Dover. Un mauvais coup pour le commerce local du vieux port britannique ?

Et le tunnel ?

La concurrence est là. Il faut dorloter le client, baisser les prix, dangereux cocktail...

L'ennemi vient des profondeurs et s'appelle "Shuttle". Le fameux train sous-marin du tunnel.

P & O se concentre sur Calais - Dover avec 40% du trafic tourisme trans-Manche.

Le nouveau service de Sally Line a permis un transport de 1.800.000 passagers en 92 pour deux ferries, alors que la RTM en a transporté 1.700.000 pour 6 ferries ! Ramsgate, petit port de mer à 28 kilomètres au nord de Dover est relié à l'M2 via Canterbury.

Ce port doit sa célébrité britannique à l'embarquement des troupes de Wellington en 1815 vers un but connu : Waterloo.

Ramsgate est moins joli à l'arrivée, car il n'a pas les belles falaises crayeuses de Dover, néanmoins, il sera relié par le jetfoil plusieurs fois par jour à partir du 1^{er} février, ce qui est un atout supplémentaire.

Des travaux d'infrastructure d'accueil doivent être entrepris pour plus de 350 millions.

Si un parcours d'excursion à Dover coûtait 650 francs, il ne sera plus que de 350 frs pour Ramsgate !

La direction de l'Oostende Line est optimiste : son concurrent du tunnel n'ose pas encore avancer de tarif passagers. Sealink s'attend de 20 à 25% de chute la première année d'exploitation de la nouveauté.

Vive le tourisme.

Ne dites pas : la gare de Tour et Taxis...
mais dites : la gare de Thum und Taxis. (prononcez "toun ound tassiss")
Vous n'avez jamais entendu parlé de la famille princière Thurn und Taxis, fondateur de la poste ?

Les tarifs du tunnel ne sont pas "donnés"

Le journal "Le Soir" nous a fait un très beau parallèle entre les différentes possibilités de voyages entre Bruxelles et London.

Il y a de quoi réfléchir avant de se lancer dans l'aventure. Le champion incontesté de la basse saison reste le ferry entre Oostende et Ramsgate (2.710 fr). Il est même plus compétitif que le Calais-Dover (3.150 fr) et l'Hoverspeed (4.400 fr).

Mais ne parlons pas des temps de parcours.

Le voyage le plus long s'exécute par train et ferry au départ d'Oostende.

Le plus court reste l'avion. D'accord c'est exorbitant (18.800F). Mais l'homme d'affaires pressé est prêt à tout. Il ne paiera pas beaucoup plus les jours de semaine en mai, juin, juillet et août (15.100F) et en sortira moins fatigué. En autres temps, il préférera le tunnel et sa voiture (7.000F).

Nouvelles du T.G.V.

On mangera à bord des "Eurostar"

Les lignes Bruxelles - Lille - London et Paris - Lille - London auront un service de restauration.

Les repas à bord d'Eurostar seront approvisionnés, pendant six ans, par Sabena-Catering, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme et Icos (filiale de British-Rail).

Ainsi en a décidé le Conseil d'Administration de la SNCB qui étudiait les contrats d'exploitation du service restauration à bord des rames.

Des wagons inédits

On n'avait jamais vu ça depuis l'inauguration du premier chemin de fer à Bruxelles en 1835.

Les rames du "Shuttle" le train qui fait la navette entre Calais et Folkestone font leurs essais dans le tunnel.

L'inauguration de mai 94 n'est quand même plus qu'à trois petits mois !

D'énormes caisses en acier inox, pratiquement étanches, sont répertoriées suivant le type de chargement embarqué.

Voitures, camions, cars, remorques, marchandises, tous ont une position bien définie dans la rame et les wagons sont identifiés.

Ainsi, les porteurs de voitures seront à deux étages et emporteront dix véhicules pour une masse totale de 65 tonnes. Ils doivent résister au feu pendant trente minutes c'est à dire le temps d'une traversée. Ils pourront exploser, mais hors du tunnel.

Le porteur de poids-lourds est à claire-voie et des poteaux verticaux ne supportent que la toiture.

Le wagon-chargeur (un tous les 14) pèse à lui seul 55 tonnes et permet, par son pont-levis, la pénétration et la sortie des véhicules. Ils sont en plus situés en tête et en queue de train.

Les wagons sont équipés de suspensions pneumatiques anti-roulis.

Les navettes "tourisme" accueillent 180 voitures de tourisme. Les wagons porteurs de voitures sont équipés de petits salons climatisés et de toilettes, ainsi les passagers auront un but pour quitter leur voiture.

Espérons que cette climatisation est réglée pour obturer les prises d'air en cas d'incendie d'une autre portion de la navette. Et qu'il n'y ait pas le feu dans une des voitures,

car le wagon est fermé comme une boîte à conserves pendant la durée du voyage.
Bonjour les claustrophobes !

Les circulations du "Shuttle"

"Shuttle est le logo sous lequel roulent les navettes Calais - Folkestone.

Un convoi-navette toutes les vingt minutes, en heures de pointe et un toutes les trente minutes en heures creuses. Mais y aura-t-il des heures creuses, la nuit peut-être ?

Une navette de tourisme aura 768 mètres de long et celle de fret, plus courte, 726 mètres.

La vitesse prévue sera de 140 km/heure et les circulations ininterrompues, de jour comme de nuit, par tous les temps. Au diable le roulis, le tangage et l'annulation des vols de l'Hoverspeed de Calais.

Eurostar et la presse

Le 6 décembre dernier, la presse avait rendez-vous avec une rame Eurostar à l'atelier SNCF du Landry. A moins que ce ne soit le contraire.

La belle dame s'était parée de tous ses atours, veste jaune d'or, jupe et chapeau bleu-nuit, chemisier blanc, chaussures gris-clair.

Le conducteur, bien calé dans son confortable siège, aura devant lui un pupitre digne d'un avion.

C'est qu'il doit être bien installé dans son fauteuil orange le conducteur. Il doit conduire une rame de 723 tonnes et 393 mètres de long.

Et ça ne s'arrête pas n'importe où ça, madame.

Près de 400 mètres de train ne se garent pas devant le quai n°1 de la gare de Namur.

584 places en seconde classe où les tons dominants sont le gris et le jaune, gris sombre et rouille dans les premières avec 210 places.

Le bout du nez, jaune d'or, est une obligation britannique pour la sécurité : l'avant des rames doit être de cette couleur voyante.

Autre obligation anglaise, le filet rouge-orange au sommet des flans de la motrice, signalant la proximité du danger électrique.

Hormis le véhicule moteur et le wagon bar, l'ensemble du design de la rame est dû au talent de Roger Tallon.

Les conducteurs à l'école

Les conducteurs désignés par la SNCB se retrouvent tous les lundis à l'écolage des Eurostar et des T.G.V. Redoutable défi que de former des conducteurs venant de 3 pays différents, trois langues différentes se retrouvant dans trois bases : Landry pour la France, North Pole pour l'Angleterre et Forest pour la Belgique.

Les em... du 3° rail

C'est encore les anglais qui sont à l'origine du retard pris dans les essais du prototype d'Eurostar.

Le patin frotteur d'alimentation par le troisième rail latéral crée d'énormes perturbations.

A la fois dans le système de signalisation par ses arcs électriques, par ses interruptions aux passages à niveau et aux aiguillages et par ses baisses incroyables de tension aux heures de pointe.

Il est envisagé que les rames Eurostar seront dans un premier temps tractées par des motrices diesel entre la fin du tunnel et London !

Ce n'est pas un défaut du matériel en lui-même ni de son électronique.

Les "British" ont des problèmes identiques avec leur nouvelle automotrice électrique série 465 qui contient également nombre d'appareils électroniques.

Ils ne supportent ni les baisses de tension, parfois jusqu'à 600 volts au lieu de 750, ni les troubles provoqués par les interruptions d'alimentation.

Mais pourquoi n'ont-ils pas créé comme nous une voie spéciale pour le T.G.V. équipée de la caténaire ?

Sécurité vous dites ?

Courant mars 94, les travailleurs du tunnel et leur famille seront sollicités pour effectuer le voyage.. à pieds.

En fait, il emprunteront bien le train au départ, mais arrivés dans le tunnel, ils seront soumis à un arrêt avec simulation d'incendie.

But de l'opération : tester les détecteurs, la ventilation, la capacité du tunnel central à évacuer le contenu humain d'un train.

C'est pourquoi, les passagers feront le chemin à pieds par le tunnel central. Ils pourront dire qu'ils auront été où personne n'ira jamais. On l'espère.

Rassurons les pessimistes, le tunnel a été conçu pour résister à un tremblement de terre de force 5.

Heureusement, car la moindre fissure précipiterait la mer dans l'aquarium.

Les 7,6 mètres de diamètre des tunnels ferroviaires empêchent tout renversement des trains.

Le tunnel central dit "de service" est plus étroit avec 4,8 mètres. Il sert de couloir de circulation pour la maintenance, l'air de ventilation et pour la fuite des personnes.

Il est relié aux tunnels ferroviaires à voie et sens uniques tous les 375 mètres.

Des systèmes spéciaux anti-incendie ont été placés dans les compartiments moteur des rames Eurostar.

Détection, extinction automatique par projection de gaz Halon qui remplace l'oxygène de l'air. Ce système est employé dans les salles d'ordinateurs (gros systèmes).

Relier les villes wallonnes au TGV ?

Les grandes villes de la région néerlandophone ont demandé un raccordement au réseau TGV.

Ce n'est pas impossible. Les français ont bien compris la situation. Chez eux nombre de grandes villes sont reliées au réseau alors qu'elles sont situées en dehors des grands axes TGV.

Le ministre wallon des transports fait remarquer qu'il a déjà sollicité ce raccordement pour Namur et Charleroi il y a belle lurette.

Il faudra modifier "la dorsale" pour y améliorer la vitesse de circulation.

Le TGV français

1994 sera une année faste pour la SNCF.

Elle va connaître l'interconnexion des TGV en Ile-de-France, le contournement de Lyon et la liaison Lille - Lyon en 3 heures, la naissance de deux nouvelles gares: Satolas et Roissy, les deux nouvelles liaisons rail-air. Il y aura également le 29 mai l'inauguration de la liaison Rhône-Alpes mettant le Paris - Marseille à 4h10'.

Seule ombre au tableau : l'actuel PDG, Jacques Fournier, termine son mandat la veille de l'inauguration du tunnel sous la Manche.

Eurotunnel : l'école de l'avenir

Le succès des liaisons trans-Manche et principalement du transport de marchandises détermineront les paramètres de la construction de la future liaison à grande vitesse Lyon - Torino.

Quoi de neuf à la SNCB ?

Soyons plus créatifs

C'est le nouveau mot d'ordre d'Etienne Schouppe, l'administrateur de la SNCB, entré en fonctions en 1986.

Une étude de la Sobémap, datant de l'époque, soutient que 75% des belges n'ont jamais pris le train, et n'y tiennent pas. C'est révélateur de l'esprit auquel le nouvel administrateur a dû faire face.

Le couperet de la rentabilité et les exigences gouvernementales en matière de restriction budgétaire ont abouti à la fermeture de nombreuses gares, de points d'arrêts et, purement et simplement, de lignes entières.

Si notre société de transport "par le fer" n'a pas de société concurrente pour le transport des voyageurs, le trafic des marchandises s'est considérablement réduit au profit de la route.

Il faut donc que les responsables des différents services de marketing deviennent imaginatifs, créatifs.

Difficile de présenter un produit qui est rebuté par 75% d'une population (3 sur 4), plus qu'une majorité absolue.

D'autres études ont ultérieurement montré que la SNCB offrait une image dépassée, négative, lourde et démodée.

Que trouver pour non seulement redorer, mais rajeunir la "vieille dame" ?

C'est ainsi que sont nés les "Go Pass", "Multipass", "Golden Railpass" et j'en passe.

Ce fut un succès, attisé par une publicité agressive, même sur les stades de foot.

Un million de Go Pass vendus en 1993. C'était plus que tout ce qui avait été espéré, clament les responsables.

Réduction des trains le week-end

C'est décidé, l'offre du week-end sera ramenée à 62% d'une offre de semaine. Une perte de 10% par rapport à la situation ancienne.

Donc, diminution du nombre de gares (18 de chaque côté de la "frontière"), les 235.000 voyageurs du week-end devront trouver des solutions pour se déplacer.

Le déficit d'exploitation...

Le déficit d'exploitation pour 1993 s'élèvera entre 5 et 7 milliards.

Les investissements pour le TGV et le réseau normal se monteront à 33,7 milliards.

"Le Soir" du 9 décembre dernier parlait du nouvel itinéraire de la SNCB : de "Restrictions" à "Fermetures".

Notre société nationale est engagée dans d'énormes investissements pour suivre la politique européenne des transports. Le TGV doit passer coûte que coûte !

Et ça coûte !

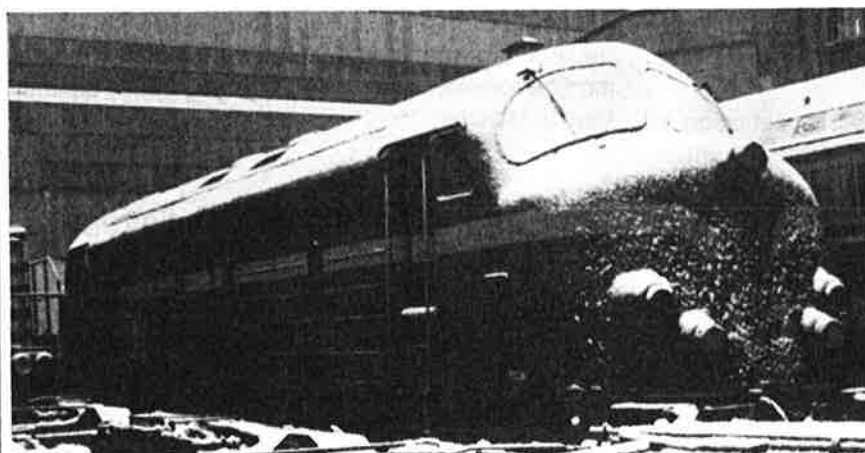
De plus, la crise touche de plein fouet les transporteurs. Nombre de grosses entreprises sont mal en point et si la production baisse, les produits finis ne sont plus acheminés.

Les sidérurgistes ont besoin de moins de minerais et expédient moins d'acier aux transformateurs en aval.

Cette année, des raccordements privés et des cours à marchandises non rentables seront fermés, c'est inévitable.

L'administrateur parle également "d'un boulet à tirer" : des investissements pour 34 milliards, en matériel roulant, décidés par l'administration des années 70 et du début des années 80, investissements mal pensés par les dirigeants de l'époque.

Un autre appel est lancé également aux investisseurs privés ? La SNCB doit investir l'ensemble des travaux du TGV sur ses fonds propres : c'est la valse des milliards.



Manteau de neige pour "gros nez"

Le train-providence d'Hastière

La rivière n'a qu'une envie : sortir de son lit à la première occasion. Les riverains de la Meuse en ont l'habitude.

Cette année, ce n'était pas une sortie de lit, c'était plus qu'une descente de lit, c'était l'invasion générale : routes coupées, rez de chaussée dévastés, localités isolées.

C'est ainsi que Waulsort et Freyr étaient coupés du reste du monde.

La seule voie possible pour le ravitaillement était le rail.

La ligne Dinant - Givet, qui n'était plus exploitée par la SNCB, est heureusement occupée par le CFV3V.

Quatre volontaires de la compagnie touristique ont pris une semaine "de vacances" pour venir en aide aux sinistrés des localités situées le long de la ligne.

Ils ont effectué quatre aller-retour gratuits par jour, pendant une semaine, pour véhiculer les personnes et les marchandises de première nécessité y compris l'eau potable en berlingots.

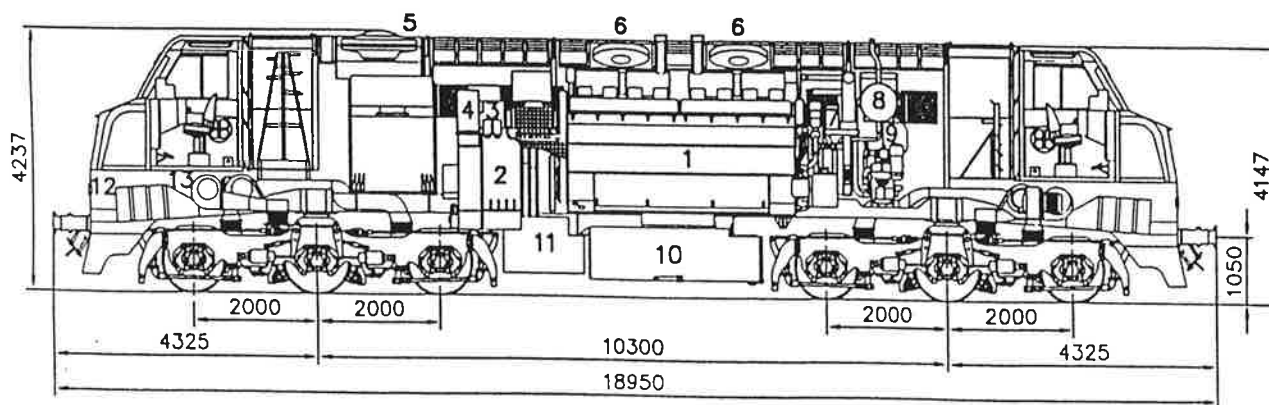
Une fois de plus le train est passé ! Certains diront encore qu'il est inutile...

Parmi les quatre volontaires, nous citons ici notre secrétaire Daniel Braibant et notre ancien membre-secrétaire Jean-Marie Warzée. Qu'ils soient félicités au nom de tous ceux qui ont connu secours et espérance par la présence de leur "train-providence".

"Vers l'Avenir", du 28 décembre dernier, s'est fait l'écho de la nouvelle.

Séries 52 - 53 - 54, cabines flottantes

Shéma de principe des séries 52, 53 et 54 à "cabines flottantes"



- | | |
|---|--|
| 1. Moteur Diesel | 8. Réservoir à eau du moteur Diesel |
| 2. Génératrice principale | 9. Compresseur |
| 3. Génératrice auxiliaire | 10. Réservoir à gasoil |
| 4. Ventilateur de la génératrice principale | 11. Réservoirs principaux à air comprimé |
| 5. Ventilateur du frein dynamique | 12. Element d'absorption de choc |
| 6. Ventilateurs de refroidissement du Moteur Diesel | 13. Ventilateurs des moteurs de traction |
| 7. Régulateur de charge et l'échangeur eau-huile | |
- (voir notre article en pages suivantes)

La 5320 : dernier "gros nez" de la SNCB

Présentation de la série 53

A côté des locomotives série 202, des consoeurs de la série 203 naquirent également à la société **Anglo-Franco-Belge** de La Croyère (La Louvière). Elles se caractérisaient surtout par l'absence d'une chaudière de chauffage et ne pouvaient dès lors n'être utilisées qu'à la remorque des trains de marchandises.

Initialement, il n'y avait que 18 locomotives prévues, numérotées 203.001 à 203.018.

Cependant, avant sa livraison, la machine 202.014 fut numérotée 203.019 !

Toutes ces machines furent affectées à la remise de Latour, où elles remplacèrent peu à peu les locomotives à vapeur type 25 et 26.

Elles circulèrent principalement sur "l'Athus - Meuse" en double traction, en tête des lourds trains de minerai en direction du bassin lorrain de Briey, ou en revenant.

Bien qu'elles stationnaient constamment à la remise de Latour, quelques machines de cette série furent utilisées entre Luxembourg, Marloie et Kinkempois dès 1966.

Le 1 janvier 1971 intervient la renumérotation qui va convertir la série 202 en 52 et la série 203 en 53.

A partir de 1979, une autre locomotive, la 5317, fut affectée à la remise de Ronet.

Comme celles de la série 52, différentes locomotives de la série 53 furent aussi modernisées. Cette modification a provoqué leur renumérotation dans la série 52.

Quatre locomotives de la série 53 furent équipées de chaudières provenant des séries 60 mises hors service, pour le chauffage des rames. Elles furent renumérotées 5214 à 5217 et affectées à Ronet afin de combler le manque d'effectifs pour le service voyageurs.

Il s'agit des machines :

- 5307 convertie en 5214
- 5302 convertie en 5215
- 5317 convertie en 5216
- 5318 convertie en 5217

Après avoir été affectées à Latour, toutes les machines de la série 53 stationnent à Stockem et circulent sur leur axe de base entre Athus et Ronet. Elles poussent même une pointe jusqu'au Grand-Duché de Luxembourg (desserte de la gare de Belval).

Provisoirement, aucune menace de mise hors service ne pèse sur ces robustes locomotives de ligne.

Historique des séries 202 et 203

Les séries 202 et 203 ne se différencient pratiquement pas de la 1818 de l'US Army.

Elles étaient en fait basées sur les célèbres locomotives du type F de **Général Motor** (modèle F7-F9).

La grosse différence résidait dans la caisse, le modèle à deux cabines de conduite (une à chaque extrémité). Cette technique, inutile aux USA, n'existait pas dans le catalogue de la GM.

Or, la firme suédoise **NOHAB** (Nydquist och Holm Aktie Bolag) construisait à ce moment pour le compte des chemins de fer norvégiens et danois des machines pourvues du même équipement moteur GM, mais possédant une caisse répondant aux normes de traction européennes. (*voir la liste des abréviations en page 21*)

C'est celle-ci qui fut choisie pour nos 202 et 203.

On remarque la similitude du dessin du nez dessiné par le styliste français **Raymond Loewy**.

La particularité de la caisse NOHAB résidait dans la forme arrondie des nez. Ceux-ci, dérivés des machines type F de GM, leur donnaient une allure majestueuse et impressionnante, rehaussée par le bruit caractéristique du moteur.

L'assemblage de la caisse et le montage des locomotives furent réalisés dans l'usine Anglo-Franco-Belge (AFB) à La Croyère sous licence **GM-EMD**.

Tout l'équipement moteur et électrique fut importé des Etats-Unis (GM-EMD) exceptés les moteurs de traction fournis par la firme néerlandaise **Smit-Slikkerveet**.

Les boggies furent coulés chez **Lesquin** à Haine-Saint-Pierre et usinés par AFB à La Croyère (plans G.M., matières belges).

Caractéristiques de construction d'origine

La caisse

La caisse est en acier doux et de construction entièrement soudée. Quatre nervures longitudinales consolident les parois latérales.

Elle est montée sur un châssis formé de deux longerons principaux entretoisés par des traverses qui supportent la motorisation.

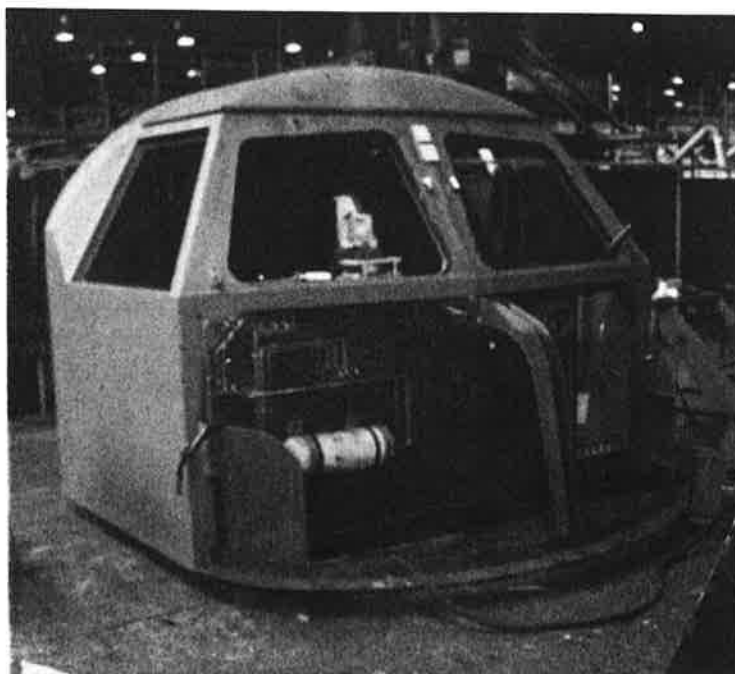
La charpente de caisse est reliée au châssis par des consoles situées au droit des traverses du châssis.

Les consoles sont entretoisées par les cintres de toiture situés entre les trappes de visite amovibles, permettant l'extraction de la motorisation.

Historique de la renumérotation des HLD 203		
Livraison en 1955 (type)	Renumérotation 01-01-71 (série)	Devenues en 1983 - 1984
203.001	5301	
203.002	5302	5215
203.003	5303	
203.004	5304	
203.005	5305	
203.006	5306	
203.007	5307	5214
203.008	5308	
203.009	5309	
203.010	5310	
203.011	5311	
203.012	5312	
203.013	5313	
203.014	5314	
203.015	5315	
203.016	5316	
203.017	5317	5216
203.018	5318	5217
203.019	5319	

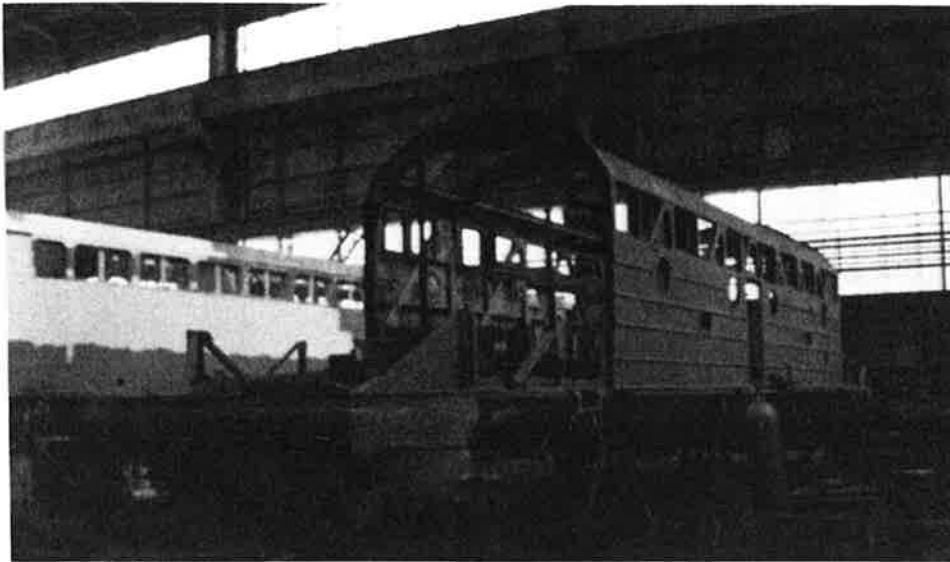


*L'ancienne carrosserie est déposée, le "gros nez" a vécu.
(photo Etienne Dozot)*



*Le "nouveau nez" de la 5320 attend sa mise en place sur la machine
(photo Etienne Dozot).*

Historique de la renumérotation des HLD 202			
Livraison en 1955 (type)	Transformation de 1957 (type 204)	Renumérotation 01-01-71 (série)	Devenues en 1988 - 1989
202.001		5201	
202.002		5202	
202.003		5203	5302
202.004		5204	
202.005		5205	
202.006		5206	5307
202.007		5207	5317
202.008		5208	5318
202.009		5209	
202.010		5210	5320
202.011		5211	
202.012		5212	
202.013		5213	
202.015	204.005	5405	
202.016	204.006	5406	
202.017	204.007	5407	
202.018	204.008	5408	



Dans l'AC Salzinnes, la 5320 a été déshabillée et l'équipement intérieur extirpé, seule subsiste la structure métallique de la locomotive (photo Étienne Dozot).

Les boggies

Les boggies à 3 essieux ont un châssis monobloc en acier moulé.

La caisse repose sur les boggies par une crapaudine centrale, solidaire d'une traverse danseuse en forme de H également en acier moulé. Elle est appuyée en ses 4 angles sur le châssis de boggie par 4 groupes de ressorts hélicoïdaux. Ceux-ci assurent la suspension secondaire de la caisse, le rappel dans la position médiane de la traverse danseuse.

Les boîtes d'essieux sont à roulements à rouleaux et comportent un dispositif élastique supportant les efforts latéraux résultant du mouvement de lacet.

Chaque bogie comporte quatre cylindres de frein qui agissent sur les six roues du boggie à raison de deux sabots par roue.

Moteur Diesel.

- fabrication Général Motor Company (GMC) type 567C
- 16 cylindres en V (à 45°)
- 2 temps à injection directe.
- Réglage de la puissance par réglage de la vitesse.
- Puissance 1.265 Kw.
- Vitesse de rotation au ralenti : 275 tours/minute.
- Vitesse de rotation maximum : 835 tours/minute.

Equipement électrique

Le moteur Diesel entraîne la génératrice principale (G.P.) par l'intermédiaire d'un accouplement élastique.

La G.P. possède douze pôles principaux et douze pôles de commutation (PA), un enroulement de compensation et un enroulement de démarrage.

Six moteurs électriques (Type D19) logés dans les bogies actionnent chacun un essieu par l'intermédiaire d'engrenages droits.

Le rapport est de 16/61. Les six essieux de la HLD sont donc des essieux moteurs.

Au démarrage, le moteur Diesel est entraîné par la GP qui est alimentée par les batteries.

La GP devient un moteur du type "série" durant 10 à 15 secondes seulement. Le courant absorbé par la GP est d'environ 2.000 A.

Equipement pneumatique du freinage

Frein automatique Oerlikon avec robinet type FV3 et distributeur LST1 combiné avec un frein direct Oerlikon avec robinet FD1.

La locomotive est également pourvue du freinage rhéostatique.

Le compresseur Gardner et Dewar WX0, commandé par accouplement élastique, alimente les deux réservoirs d'une capacité de 1.000 litres.

Fiche technique

Moteur de traction	Type D19
Nombre de moteurs	6
GP	D12
Disposition d'essieux	Co' Co'
Puissance	1.290 Kw
Vitesse maximum	120 km/h

Longueur 18.850 mm
 Diamètre des roues 1.010mm
 Poids 108 tonnes
 Année de construction 1955
 Effectif 19 locomotives

FAZ (révision GE, GP/GA)	08-03-74	25-03-74
Ronet	25-03-74	28-07-81
FAZ (GE moteur diesel)	28-07-81	15-09-81
Ronet	15-09-81	27-05-90
Latour ou Stockem	28-05-90	17-02-93
FAZ (CF)	17-02-93	

* : accidentée à Rebecq.

Mise en service

Les mises en service ont été dans l'ordre :

203.014, 203.001, 203.019, 203.002, 203.003, 203.004, 203.005, 203.006, 203.007, 203.008, 203.009, 203.010, 203.011, 203.012, 203.013, 203.015, 203.016, 203.017 et le 30 septembre 1955 la 203.018.

Première livraison le 2 juillet 1955, dernière le 2 octobre.

Modification des "gros nez" ou "bouledogues"

en cabines flottantes, séries 52 et 53

Dans les années 70, les locomotives de lignes 52 et 53 n'offrirent plus le confort attendu par le conducteur.

Les postes de conduite avaient une mauvaise insonorisation, la conduite s'effectuait à droite contrairement à la pratique belge sur les locomotives.

<pour les modélistes possédant une série 52 et/ou 53 à gros nez, n'oubliez pas cette position ancienne du conducteur lorsque vous y insérez le personnage "Preiser">

Pour ces raisons, on décida de moderniser profondément ces machines. En plus du renouvellement complet du câblage électrique et d'une adaptation de la partie électrique, de nouvelles cabines de conduite furent installées.

En février 1979, la première locomotive remaniée (la 5306) sortit de l'AC Salzennes (FAZ).

Tableau de service de la 5320 (ex 5210)

Mise en service le 1^{er} mai 1955.

Service détenteur	Réception	Cession
Latour (remise)	02-05-55	06-10-55
Ronet (remise)	06-10-55	11-05-60
FAZ (révision A)	12-05-60	13-06-60
FSR	23-06-60	11-10-61
Schaerbeek	11-10-61	22-08-62
Stockem	22-08-62	20-08-62 *
FAZ (réparation)	24-08-62	10-01-63
Stockem	10-01-63	22-01-65
FAZ (révision B)	22-01-65	04-03-65

Quelques chiffres et dates de la 5320

Mise hors service (gros nez) 22 février 1993.

Entrée à l'AC Salzennes ... 17 février 1993

Caisse n° 147.

Dernière révision 4 mars 1965, 2.430.000 km.

Moteur diesel révisé 4 mars 1965, 1.280.000 km.

G.P. 25 mars 1974, 1.620.000 km.

Moteur de traction type D19, de 216.000 à
..... 590.000 km.

Compresseur 20-09-84, 750.000 km.

GA 17-12-90, 190.000 km.

Sortie de l'AC Salzennes après transformation en cabines flottantes : septembre 93.

Suite à la fermeture de la remise de Latour, toutes les 52, 53, 54 et machines de manoeuvres sont transférées à la remise de Stockem.

Textes et photos d'Etienne DOZOT

Suite de cet article dans FFN 65 (1994-2).

Abréviations utilisées

GM Général Motor
 GMC Général Motor Company
 EMD Electro Motive Division
 GP Génératrice principale
 FAZ Atelier central Salzennes
 GA Génératrice auxiliaire
 FSR Schaerbeek
 CF Cabine flottante
 GR Grande révision
 GE Grand entretien
 HLE Locomotive électrique
 HLD Locomotive Diesel

Reportages de diapositives au RMM

Un montage de diapositives sera présenté à la réunion mensuelle d'avril, par Etienne DOZOT, sur les sujets suivants :

- la transformation de la 5320 à FAZ;
- l'AC Salzennes;
- le remplacement de la voie sur la ligne 162;
- les 18 CFL sur l'Athus - Meuse.

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

(Suite des FFN 60, 61, 62, 63)

De la création de la SNCB à la renumérotation du 1 octobre 1931

Lors de sa création, le 1 septembre 1926, la Société Nationale des Chemins de fers belges, en abrégé "S.N.C.F.B.", reçut de l'Etat belge 4626 locomotives. La S.N.C.F.B. deviendra S.N.C.B. en 1938, afin d'éviter toute confusion, lors de la création de la Société Nationale des Chemins de fer Français en abrégé "S.N.C.F.")

Les inventaires établis le 31 décembre des années 1927, 1928, 1929 et 1930 font respectivement mention de 4545, 4352, 4192 et 4091 locomotives.

Quant au nombre de locomotives en inventaire à la renumérotation du 1 octobre 1931, il s'élevait à 3993 exemplaires soit une diminution de 633 unités par rapport au chiffre de reprise à l'Etat belge.

En réalité, du 2 septembre 1926 au 30 septembre 1931, la SNCB a mis hors-écritures 651 locomotives. Dans le même temps, elle a pris en écritures 18 nouvelles machines.

Classification des locomotives

Elle avait été établie comme suit, à partir du 1 janvier 1925 :

- 1 à 20 : locomotives à voyageurs;
- 21 à 23 : locomotives de gare;
- 25 à 40 : locomotives à marchandises et mixtes;
- 50 à 52 : locomotives légères de gare.

C'est aussi à la même date que les locomotives dites "Armistice" figurant encore en écritures (1656 uniquement d'origine "prussienne" sur un total de 2227 reçues des différentes compagnies de chemins de fer allemands) et que l'on désignait, jusqu'alors, par leur appellation d'origine, furent classées selon la pratique usuelle. Mais la grande variété de modèles (21) nécessita la formation de groupes supplémentaires :

- 60 à 69 : locomotives à voyageurs (types 60, 61, 62, 64, 66, 69 ex-KPEV S10, S10¹, S10², P8, S6, S9);
- 71 à 75 : locomotives (de faible puissance) à marchandises (types 71, 72, 73, 74, 75

ex-KPEV G7¹, G7², G7³, G5^{4/5}, G5^{1/2/3});

- 79 à 92 : locomotives (de moyenne et grande puissance) à marchandises (types 79, 80, 81, 90, 92 ex-KPEV G9, G8, G8¹, G10, G12);
- 93 à 99 : locomotives-tender à marchandises, mixtes et de gare (types 93, 96, 97, 98, 99 ex-KPEV T9³, T12, T14, T16/T16¹, T13.

Egalement, au 1 janvier 1925, désignation séparée des différentes versions de locomotives groupées auparavant sous le même type.

C'est ainsi que :

- le type 8 bis devient le type 7;
- les trois versions du type 15 deviennent les types 14, 15, 16;
- celles du type 18 deviennent les types 18, 19, 20;
- le type 25 bis (non standardisé) est appelé type 26;
- le type 32 à surchauffe devient le type 31;
- le type "Atlantic" est dénommé type 6, après déclassement de l'ancien type 6.

Numérotation des locomotives

Depuis 1835, les locomotives étaient numérotées au fur et à mesure des commandes ou des livraisons, indépendamment du type.

D'autre part, des numéros de locomotives réformées furent attribués en priorité à de nouvelles machines.

Ce procédé fut abandonné en 1897 pour les locomotives à tender séparé et en 1908 pour les autres (exception pour dix type 23 pris en écritures en 1927).

A ces dates, les nouvelles locomotives se virent attribuer des numéros qui se succédaient sans interruption et formaient des séries se rapportant à des types déterminés.

Le 1 janvier 1925 marque la renumérotation selon la pratique belge des 1.656 locomotives "Armistice" encore en écritures. Au service-locomotives du 1-2-26 le nombre de locomotives de cette catégorie s'élevait à

1647 unités. Donc du 2 janvier 1925 au 31 janvier 1926, quatre type 74 (7424, 7465, 7476, 7501) et cinq type 75 (7506, 7512 à 7515).
l'Etat belge a mis 9 locomotives hors-écritures à savoir

Locomotives en écritures au service-locomotives des :									
Type (...) au 01-10-31	01-02-26	15-05-26	01-02-27	01-02-28	01-02-29	03-02-30	02-02-31	15-05-31	04-10-31
2	48	48	47 (-1)	44 (-3)	40 (-4)	40	39 (-1)	34 (-5)	31 (-3)
4	36	36	36	35 (-1)	25 (-10)	25	25	22 (-3)	19 (-3)
5	-	-	-	-	-	-	4 (+4)	4	4
6	9	9	9	9	9	9	9	9	9
7	75	75	75	75	75	75	75	75	75
8	47	47	47	46 (-1)	43 (-3)	43	43	43	43
9	43	43	43	43	43	43	43	43	43
10	49	49	49	49	49	49	49	49	49
11	47	47	47	47	47	47	47	47	47
12	15	15	14 (-1)	10 (-4)	7 (-3)	4 (-3)	2 (-2)	- (-2)	-
13	2	2	2	2	2	2	2	- (-2)	-
14	33	33	33	33	33	33	33	33	33
15	48	48	48	48	48	48	48	48	48
16	62	62	62	62	62	62	62	62	62
17	44	44	44	44	31 (-3)	21 (-10)	13 (-8)	11 (-2)	9 (-2)
18	81	80 (-1)	80	80	79 (-1)	79	79	79	79
19	3	3	3	3	3	3	3	3	3
20	11	11	11	11	11	11	11	11	11
21	8	6 (-2)	3 (-3)	2 (-1)	- (-2)	-	-	-	-
22 (57)	63	63	63	63	63	63	63	63	63
23 (53)	366	366	366	376 (+10)	376	376	376	376	375 (-1)
25	255	251 (-4)	247 (-4)	226 (-21)	193 (-33)	151 (-42)	134 (-17)	133 (-1)	128 (-5)
26	19	19	19	19	15 (-4)	7 (-8)	2 (-5)	1 (-1)	- (-1)
28	43	43	37 (-6)	28 (-9)	18 (-10)	6 (-12)	2 (-4)	2	2
29	204	204	181 (-23)	159 (-22)	130 (-29)	106 (-24)	82 (-24)	79 (-3)	38 (-41)
30	54	54	54	53 (-1)	37 (-16)	30 (-7)	19 (-11)	12 (-7)	6 (-6)
31 (41)	222	221 (-1)	221	221	221	221	221	221	221
32 (44)	328	327 (-1)	327	327	327	327	327	327	327
33	8	8	8	8	8	8	8	8	8
35	20	20	12 (-8)	3 (-9)	- (-3)	-	-	-	-
35	-	-	-	-	-	-	4 (+4)	4	4
36	93	93	93	93	93	93	93	93	93
37 (31)	200	200	200	200	200	200	200	200	200
38	150	150	150	150	150	150	150	150	150
40	70	70	70	70	70	70	70	70	70
50	27	22 (-5)	22	16 (-6)	10 (-6)	6 (-4)	6	5 (-1)	5
51	207	207	207	207	203 (-4)	198 (-5)	198	198	198

Locomotives en écritures au service-locomotives des : (suite)									
Type (...) au 01-10-31	01-02-26	15-05-26	01-02-27	01-02-28	01-02-29	03-02-30	02-02-31	15-05-31	04-10-31
52 (58)	38	38	38	38	38	38	38	38	38
60	16	16	16	16	16	16	16	16	16
61	3	3	3	3	3	3	3	3	3
62	15	15	15	15	15	15	15	15	15
64	168	168	168	168	168	168	168	168	168
66	42	42	42	42	42	42	42	42	42
69	13	13	13	13	13	13	13	13	13
71 (x)	152	152	152	151 (-1)	148 (-3)	146 (-2)	142 (-4)	142	142
72 (x)	138	138	138	138	138	138	138	138	138
73	11	11	5 (-6)	4 (-1)	2 (-2)	- (-2)	-	-	-
74	101	100 (-1)	97 (-3)	93 (-4)	75 (-18)	31 (-44)	7 (-24)	5 (-2)	3 (-2)
75	9	8 (-1)	- (-8)	-	-	-	-	-	-
79	57	57	57	57	57	57	57	57	57
80	71	71	71	71	71	71	71	71	71
81	576	576	576	576	576	576	576	576	576
90	32	32	32	32	32	32	32	32	32
92	8	8	4 (-4)	- (-4)	-	-	-	-	-
93	81	81	81	81	81	81	81	81	81
96	27	27	27	27	27	27	27	27	27
97	56	56	56	56	56	56	56	56	56
98	53	53	53	53	49 (-4)	49	48 (-1)	48	48
99	18	18	18	18	13 (-5)	12 (-1)	10 (-2)	10	9 (-1)
machines "atelier" (xx)	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	4680	4664 (-16)	4597 (-67)	4519 (-88) (+10)	4346 (-173)	4182 (-164)	4087 (-103) (+8)	4058 (-29)	3993 (-65)

(xx) Machines "atelier" : il s'agit d'anciennes locomotives à vapeur transformées pour être utilisées dans les ateliers de réparation du matériel.

(x) Types 71 et 72 :

A la renumérotation du 1 janvier 1925, l'inventaire indiquait 151 locomotives type 71 et 139 locomotives type 72. L'augmentation d'une unité du type 71 et la diminution d'une unité du type 72 au service-locomotives du 1 février 1926 provient du fait qu'en 1925, la machine type 72 n° 7290 a été transformée en type 71 par l'A.C. Luttre. Malgré cette transformation en type 71, cette locomotive a conservé son numéro 7290.

705 locomotives mises hors-écritures entre le 02-02-1926 et le 03-10-1931				
Type (...) au 01-10-31	En écritures au service-locomotives des :		Nombre	Numéros
	01-02-26	04-10-31		
2	48	31	17	428 - 829 - 864 - 1006 - 1050 - 1442 - 1449 - 1526 - 1527 - 1532 - 1592 - 1617 - 1625 - 1734 - 1737 - 1739 - 1759
4	36	19	17	1096 - 1100 - 1101 - 1103 - 1109 - 1112 - 1188 - 1189 - 1197 - 1198 - 1227 - 1272 - 1368 - 1371 - 1438 - 1440 - 1460
8	47	43	4	3319 - 3346 - 3363 - 3367
12	15	-	15	192 - 432 - 972 - 1941 - 1943 - 1944 - 1992 - 2000 - 2133 - 2135 - 2139 - 2155 - 2157 - 2158 - 2163
13	2	-	2	4701 - 4702
17	44	9	35	2413 - 2414 - 2464 - 2465 - 2469 - 2470 - 2472 à 2474 - 2479 - 2480 - 2485 - 2488 - 2489 - 2491 à 2495 - 2624 - 2625 - 2628 - 2630 à 2632 - 2634 - 2642 - 2648 - 2650 - 2657 à 2659 - 2661 - 2666 - 2670
18	81	79	2	2679 - 2683
21	8	-	8	650 à 657
23 (53)	366	365 (x)	1	997
25	255	128	127	517 - 520 - 522 - 532 - 541 - 552 - 861 - 874 - 881 - 883 - 885 - 900 - 901 - 908 - 932 - 956 - 1769 - 1780 - 1783 à 1785 - 1789 - 1792 - 1800 - 1801 - 1803 - 1805 - 1808 - 1809 - 1811 - 1815 - 1816 - 1819 - 1826 - 1830 - 1834 - 1838 - 1839 - 1843 à 1845 - 1849 - 1859 - 1861 - 1862 - 1875 - 1879 - 1882 - 1883 - 1891 - 1895 à 1898 - 1900 - 1903 - 1904 - 1906 - 1907 - 1909 - 1914 - 1915 - 1917 - 1924 - 1926 - 1928 - 1966 - 1971 - 1972 - 1974 - 1978 - 1984 - 2071 - 2072 - 2077 - 2170 - 2172 - 2181 - 2188 - 2193 - 2199 - 2200 - 2206 - 2208 - 2209 - 2248 - 2250 - 2251 - 2256 - 2257 - 2262 - 2264 - 2266 - 2271 - 2275 - 2280 - 2292 - 2296 - 2297 - 2301 - 2303 - 2304 - 2306 - 2308 à 2310 - 2320 - 2323 à 2326 - 2331 - 2338 - 2342 - 2350 - 2355 à 2357 - 2360 - 2361 - 2363 - 2367 à 2369 - 2371 - 2387 - 2399
26	19	-	19	889 - 1776 - 1794 - 1807 - 1812 - 1817 - 1829 - 1842 - 1856 - 1867 - 1888 - 2068 - 2079 - 2167 - 2186 - 2265 - 2289 - 2327 - 2333
28	43	2	41	2 - 9 - 34 - 99 - 114 - 120 - 131 - 136 - 149 - 150 - 181 - 199 - 352 - 357 - 373 - 378 - 582 - 586 - 618 - 622 - 626 - 669 - 673 - 678 - 680 - 740 - 764 - 767 - 803 - 804 - 807 - 832 - 947 - 1467 - 1468 - 1480 - 1481 - 1484 à 1486 - 1488
29	204	38	166	16 - 184 - 216 - 234 - 370 - 389 - 472 - 584 - 585 - 591 - 594 - 730 - 835 - 859 - 923 - 926 - 967 - 980 - 981 - 985 - 986 - 1013 - 1014 - 1030 - 1031 - 1072 - 1075 - 1084 - 1086 - 1120 à 1122 - 1132 à 1134 - 1137 - 1160 - 1201 - 1230 - 1231 - 1233 - 1235 - 1237 - 1244 - 1246 - 1256 - 1258 - 1262 - 1284 - 1287 - 1301 - 1302 - 1304 - 1318 - 1347 - 1349 - 1351 - 1352 - 1355 - 1373 - 1378 - 1379 - 1383 - 1385 - 1386 - 1399 - 1407 - 1414 - 1416 - 1417 - 1421 - 1423 - 1424 - 1444 - 1448 - 1535 - 1539 - 1542 - 1544 - 1547 - 1550 - 1555 - 1558 - 1566 - 1567 - 1569 - 1570 - 1573 - 1575 - 1576 - 1583 - 1597 - 1603 - 1669 - 1679 - 1685 à 1687 - 1692 - 1696 - 1698 - 1700 - 1709 - 1718 - 1721 à 1723 - 1725 - 1761 - 2402 à 2404 - 2407 - 2408 - 2410 - 2416 à 2418 - 2420 - 2422 - 2423 - 2429 - 2430 - 2435 à 2437 - 2439 - 2442 - 2443 - 2449 - 2454 - 2456 - 2460 - 2461 - 2751 - 2753 - 2755 - 2757 - 2762 à 2765 - 2769 à 2771 - 2774 - 2775 - 2777 à 2780 - 2783 - 2784 - 2787 - 2788 - 2791 à 2794 - 2796 - 2799 - 2800 à 2802 - 2805 - 2808

(x) Voir également le tableau des locomotives prises en écritures.

Suite du tableau de la page précédente

705 locomotives mises hors-écritures entre le 02-02-1926 et le 03-10-1931				
Type (...) au 01-10-31	En écritures au service-locomotives des :		Nombre	Numéros
	01-02-26	04-10-31		
30	54	6	48	2503 - 2507 - 2508 - 2512 - 2513 - 2514 - 2823 - 2826 à 2830 - 2832 à 2835 - 2837 - 2839 - 2840 - 2842 à 2845 - 2848 - 2850 à 2852 - 2856 à 2859 - 2861 - 2862 - 2869 à 2873 - 2876 à 2878 - 2880 - 2882 à 2884 - 2888 - 2890 - 2891
31 (41)	222	221	1	4255
32 (44)	328	327	1	3132
35	20	-	20	3205 - 3207 - 3209 - 3210 - 3214 à 3218 - 3321 - 3224 - 3226 - 3229 - 3231 - 3233 - 3236 - 3238 - 3240 à 3242
50	27	5	22	4766 - 4768 à 4770 - 4772 à 4776 - 4778 à 4781 - 4784 - 4785 - 4787 - 4788 - 4791 à 4795
51	207	198	9	218 - 279 - 307 - 318 - 539 - 752 - 849 - 898 - 1152
71	152	142	10	7038 - 7052 - 7062 - 7067 - 7068 - 7074 - 7111 - 7158 - 7170 - 7191
73	11	-	11	7356 - 7357 - 7359 à 7363 - 7366 - 7369 - 7370 - 7380
74	101	3	98	7400 à 7423 - 7425 à 7438 - 7440 - 7442 à 7464 - 7466 à 7475 - 7477 à 7487 - 7489 à 7500 - 7502 à 7504
75	9	-	9	7507 à 7509 - 7511 - 7518 - 7555 - 7560 - 7567 - 7576
92	8	-	8	9251 à 9253 - 9255 - 9264 - 9270 - 9271 - 9273
98	53	48	5	9801 - 9811 - 9829 - 9834 - 9835
99	18	9	9	9904 - 9908 - 9919 - 9929 - 9939 à 9941 - 9943 - 9950

18 locomotives prises en écritures entre le 02-02-26 et le 03-10-31				
Type (...) au 01-10-31	Année	Nombre	Numéros	En écritures au service-locomotives du 04-10-31
5	1930	4	5501 à 5504	4
23 (53)	1927	10	4080 à 4089	10 (x)
35	1930	4	5601 à 5604	4

(x) Voir également le tableau des locomotives mises hors-écritures.

A propos de Ferro Flash, du train et ...

La rédaction de Ferro Flash Namur ne peut que remercier ses lecteurs de lui faire part de leurs connaissances et de leurs "états d'âme". Une revue qui vit possède un abondant "courrier des lecteurs". Qu'ils soient tous ici remerciés pour leurs avis et leurs informations.

Et, comme il est écrit traditionnellement : les lettres sont reproduites, dans cette rubrique, sous la responsabilité de leurs auteurs.

De Mr. Michel Broignez

Cher Claude,

J'ai reçu ce mardi le Ferro Flash Namur qui me procure toujours un réel plaisir de lecture.

Félicitations pour ce fameux boulot et je sais de quoi je parle. Merci aussi pour l'envoi du FFN.

Si je prends la plume (clavier de PC) ce jour, c'est parce que je tiens à te faire part de quelques remarques concernant certains articles dans ce FFN 63. J'espère que tu trouveras le temps de lire cette longue "bafouille".

Les réflexions du rédac'chef pages 6 et 7 :

Je ne peux que souscrire aux idées de cet article tout en désirant y apporter quelques commentaires dont je te laisse juge :

- Je suis également opposé aux "pinailleurs et autres compteurs de rivets" de tout poil, **mais on ne peut décemment pas se laisser "fourguer" n'importe quoi par n'importe qui**, ce que tu dénonces dans le paragraphe "Le train collection".

- **A propos de la "commission modélisme"** (de Fébelrail je suppose, car nulle part dans l'article il n'en est fait mention) : fin 1992, un calendrier de réunions pour 1993 avait été établi par son responsable. Lors de la réunion de mars 1993 qui avait lieu dans les locaux du CFC (Bruxelles) à la gare de Schaerbeek, le responsable s'est retrouvé SEUL représentant des clubs membres de Fébelrail avec une autre personne (non membre de club, car nous ne sommes pas racistes). Cet "amateur indépendant" n'était autre que notre ami André-Marie Ducarme.

Le responsable de cette commission avait fait expressément le déplacement de Köln, où il réside. Après environ 2 heures d'attente vaine et stérile, dégoûté (on le serait à moins), il est rentré chez lui et a aussitôt annulé toutes les autres réunions prévues pour 1993.

Cette décision, un peu brutale, est malheureuse pour les clubs membres de la fédération, mais ce n'était pas la première déconvenue de ce responsable. Je dois d'ailleurs dire que même le CFC était absent, car moi-même n'étant pas disponible, personne d'autre ne s'est senti concerné pour me remplacer.

- **Quant au "modèle de l'année"**, autre activité de cette même commission modélisme, son choix a été très critiqué. Il faut pourtant savoir que **ce choix est le résultat d'un vote démocratique** auquel environ 40 personnes ont participé, représentant une quinzaine de clubs, dont deux NON membres de FEBELRAIL (une fois de plus nous ne sommes pas racistes), ainsi qu'un "indépendant".

Je précise aussi que les règles du jeu (du vote) ont été établies par les représentants des clubs modélistes eux-mêmes. Il a fallu d'ailleurs plusieurs réunions pour parvenir à un consensus.

D'autre part, **les pires calomnies ont été colportées concernant ce "modèle de l'année"** :

- Il fut choisi par des incompetents (André-Marie est-il vraiment incompetent ? Franchement pas, et il n'était d'ailleurs pas le seul "incompétent" de sa trempe, un certain Mr. Debeul du club l'Echelle jouit également d'une très bonne réputation dans le monde modéliste).

- Nous aurions été soudoyés par la firme De Prest ... et quoi encore ? Peut-on réellement "acheter" 40 personnes ?

- Un des wagons Märklin du coffret CCB était totalement faux. Quoique le reste de ce coffret avait belle allure, ce wagon erroné avait été remarqué par quelques érudits, dont notre André-Marie. Les foudres du ciel nous sont tombées sur le crâne et le patron de Märklin Belgium nous a maudits. Six mois plus tard, lors d'une entrevue avec ce même patron (Mr. Eric Goris), celui-ci m'avoue un peu déconfit : vous savez, c'est FEBELRAIL qui avait raison à propos de ce wagon, c'est l'usine en Allemagne qui a fait une gaffe (sic).

Alors qui sont les incompetents ? Seulement "on" a claironné bien fort la soi-disant erreur de la commission modélisme au moment de la publication des résultats (belle intoxication) mais "on" n'a pas rectifié le tir par la suite !!! J'en passe et des meilleures.

Toutes ces "insanités" me sont venues aux oreilles simplement parce qu'un club qui désirait s'affilier à Fébelrail hésitait à le faire au su de tous ces ragots qui circulent sur la fédération. Finalement le président de ce club m'a contacté (ce qu'il aurait dû faire depuis longtemps) afin d'obtenir des éclaircissements sur tous ces "bruits". Lors d'une soirée à mon domicile (une de plus que j'aurais pu passer tranquillement avec mon épouse),

J'ai démonté toutes les critiques avec possibilité de preuves, ce qui a eu pour effet de décontenancer les responsables de ce club qui ont finalement posé leur candidature comme membre de Fébelrail. Au fait, ce club? Le CFFL de Rixensart pour lequel il est fait de la promotion dans le FFN 63 (et c'est très bien ainsi).

Toute cette prose pour t'expliquer que le monde du train (réel ou miniature) dans notre pays est bien "malade" voire pourri (et je pèse mes mots), mais je crois que nous sommes entre convertis. Toutes ces allégations mensongères viennent tant de clubs (parfois membres de la fédération), que de commerçants ou d'importateurs.

J'en profite d'ailleurs pour faire remarquer la justesse des réflexions du rédac'chef du numéro précédent (62) mis en exergue par Mr. Max Delie dans le numéro 63 au bas de la page 30 :

- C'est fort bien de la part de Mr. Delie d'approuver ces réflexions, mais au vu de ce qui précède on est en droit de se poser des questions si oui ou non "l'Union fait la force", car cette belle devise de notre Belgique est un des buts premiers de la fédération.

Cette devise est trop souvent battue en brèche par quelques petits malins qui en plus croient servir le monde du train (une fois de plus petit ou grand). Encore faudrait-il, justement, qu'au moins les clubs membres participent aux travaux de la fédération. Sans ses membres un club ne peut exister, il en va de même pour une fédération.

Les dirigeants de Fébelrail n'ont d'autres pouvoirs que de réaliser ce qui a été décidé par l'assemblée générale constituée par les clubs et à laquelle d'ailleurs ceux-ci ne participent pratiquement pas. **Il est bien évidemment plus facile de critiquer que de participer réellement aux travaux de la fédération.**

Depuis 12 ans que, mon épouse et moi-même, consacrons tout notre temps libre à la fédération, au point de négliger la maison, la famille et les amis, nous désespérons vraiment du monde ferroviaire en Belgique. Je dois souvent prendre des jours de congé pour pouvoir être présent aux réunions de la fédération, du CFC et du MOROP. Je vais représenter bénévolement Fébelrail (tu connais, je crois, la vie que peut avoir "un roulant SNCB", ceci sans me plaindre de mon métier), si en plus de tout cela il faut encore subir des critiques non fondées et avoir des bâtons dans les roues

J'estime personnellement que la fédération n'est plus représentative d'une unité voulue par certains et démolie par d'autres. **Veut-on oui ou non avancer concrètement ou veut-on rester "nombriliste" et ne voir que le clocher de son village...?**

Je tiens aussi à faire une mise au point sur les propos de Mr. Max Delie qui prône l'union (à juste titre). Il est rédacteur en chef du "Journal du Chemin de Fer"; à ce titre ne pourrait-il lui aussi contribuer d'une certaine façon à l'union ? Il pourrait écrire dans son JCF ce qu'il a écrit dans le FFN, mais il ne s'y risquera pas car les

"retours de flamme" de la part des annonceurs publicitaires seraient immédiats. L'ex-Railphoto en a fait l'expérience avec Roco en osant faire une critique justifiée de notre 80 de manoeuvre. Kurt Heidbreder en a fait l'expérience à ses débuts du JCF avec Märklin pour avoir "descendu" à juste titre la type 25 avec une belle cloche germanique et plein d'autres erreurs grossières (voir FFN 63 page 7; le train collection).

En outre, il y a plusieurs années déjà, Fébelrail a été abordée par un certain Kurt Heidbreder. Celui-ci, après une longue discussion sur les buts de la fédération, qui lui semblaient valables, nous avait promis à l'époque un support dans son JCF nouveau, sous forme d'une page par numéro afin de donner des nouvelles de la fédération et de ses clubs affiliés et être ainsi **la revue commune** (cette idée n'est donc pas neuve, elle émane d'ailleurs d'un administrateur de Fébelrail). Nous ne faisons qu'imiter ce qui se fait par exemple en Suisse (SVEA) depuis des années. **Les administrateurs de Fébelrail (dont ton serviteur) avaient trouvé cette proposition formidable.** Nous avons cependant très vite déchanté car tout cela est resté au stade des belles intentions.

Au risque d'avoir peut-être heurté Mr. Max Delie (dont la renommée n'est plus à faire), je tenais quand même à faire ces précisions.

Dernier point concernant les remarques de Mr. Max Delie en page 30 du FFN 63 :

- En avril 1982 (déjà !!!), Fébelrail a mis sur pied un calendrier dénommé "**Agenda FEBELRAIL**" qui avait pour but à l'époque d'éviter les doubles emplois de dates pour toutes manifestations concernant notre hobby (grand ou petit train). Une permanence téléphonique avait même été prévue de 19h à 21h du lundi au vendredi (mais qui s'en souvient encore?). Elle pouvait être consultée (dans nos trois langues nationales) partout les dirigeants de clubs qui désiraient organiser quelque chose, avant de fixer LEURS dates, afin d'être sûrs que rien d'autre n'était organisé au même moment.

A ma connaissance, cette possibilité n'a quasi JAMAIS été utilisée, chacun décidant de SA date comme bon lui semblait, et tant pis pour le voisin.

Bel exemple d'union.... et d'égoïsme !!!

Dans le cas évoqué par Mr. Delie avec le GTF et le PFT, la fédération a écrit une lettre au rédacteur en chef du "Railphoto" de l'époque en réponse à un lecteur de cette revue qui s'était plaint que le PFT et le GTF (arrivé second) avaient organisé un voyage le même jour au détriment des amateurs.

Nous avons même fait la remarque directement au président du GTF qui nous a répondu que cela devenait difficile d'éviter les "doublons" vu le nombre de week-ends pendant la bonne saison. Il faut préciser qu'il avait fait une diatribe d'une demi-heure lors de l'assemblée générale de l'année précédente sur le fait qu'il fallait absolument éviter les doubles emplois ("nous voulons le monopole d'organisation de voyages touristiques en Belgique").

Dans le cas présent c'est le PFT qui a été le "dindon de la farce", car cette association s'était conformée aux souhaits de la fédération en communiquant ses dates de voyages à la fin de l'année précédant ceux-ci.

Résultat: ils ont été "court-circuités".

Je ne prends ici position ni pour l'un ni pour l'autre, je me suis purement limité à relater les faits.

Le PFT, ayant été déçu par la manoeuvre (on le comprend), n'a plus donné ses dates d'avance, ce que nombre d'autres clubs de Fébelrail se sont empressés d'imiter afin de ne pas subir le même sort.

Pire encore, certains responsables de clubs ont voulu créer une fédération parallèle (constituée de clubs wallons uniquement) sous le prétexte de mettre sur pied un calendrier afin d'éviter les «doublons» de dates (sic), alors que pareille chose existait depuis longtemps déjà et était connue de ces «dissidents». Les réunions ont même eu lieu au RMM ??? A l'époque le RMM (qui se voulait neutre) a déclaré que, s'il avait accepté les réunions dans ses locaux, c'était "pour faire fonctionner le bar". Pour mémoire, ce calendrier FEBELRAIL existe depuis avril 1982 (voir ci-dessus) pour TOUT le pays, la Flandre comprise, ce qui «dérangeait» certains !!!

Que faut-il en conclure ???

Que faut-il penser de deux associations touristiques des plus importantes du pays, j'ai nommé le CFV3V et la VENNBAHN ?

La première citée a quitté Fébelrail mais est membre de la fédération française FACS et assiste aux réunions de celle-ci en France.

La seconde est affiliée à la fédération des chemins de fer musées en Allemagne et n'assiste pratiquement pas aux réunions de Fébelrail et ne répond pas à son courrier.

Personnellement, je suis parfois de plus en plus enclin à vouloir "jeter le gant". Peut-être est-ce ma tête qui ne

revient pas à certains qui ont d'ailleurs eu maintes occasions de ne plus m'élire. **Mais comme il n'y a quasi jamais de volontaires** pour reprendre un poste d'administrateur à la fédération, **ce sont les mêmes qui sont réélus** (comme ton serviteur).

Nous sommes juste bons à nous faire eng...ler et à servir de boucs émissaires.

J'arrête ici mon roman fleuve en m'excusant d'avoir peut-être abusé de ton temps. **Désolé d'avoir mis sans doute "le renard dans les poules", mais je crois qu'il est plus que temps de redresser la barre.**

Je suis pour le moment encore disposé à défendre la cause du train en général, si toutefois les choses prennent une autre tournure, car je ne souhaite plus gaspiller mon temps libre.

Peut-être pourrions-nous en débattre ensemble de vive voix pour des éclaircissements éventuels (je suis prêt à faire le déplacement jusqu'à Biesme si cela t'agrée). J'ai lu aussi ton appel pour une réunion un lundi de mars mais les impératifs du service me monopolisant tous les lundis jusqu'en juin (pour la formation TGV), je ferai en sorte que Fébelrail y soit représenté, si toutefois tu es d'accord.

En attendant de se voir ou de s'entendre, reçois, cher Claude, nos amitiés ainsi que nos meilleurs voeux pour 1994, pour toi et tes proches.

A. & M. Broigniez

Post scriptum :

Dernière nouvelle : juste après mon coup de fil du 05-01-94, j'ai appris que Mr. Olaerts, qui critique Jocardis pour son retard dans la livraison des AM, en aurait lui aussi pour ses voitures K.

De mars, elles sont reportées en juin.



Fin des années 50, une 231 K de la SNCF, quitte Bruxelles-Midi à destination de Paris-Nord.

(photo Bruno Dedoncker, collection Phil Dambly)

(Voir encart "Circulation spéciale à vapeur sur Paris Bruxelles" en bas de la page 4)

Les normes NEM

Pourquoi des normes ?

J'étais occupé à sourire béatement de satisfaction devant l'ébauche de mon nouveau réseau H0, le vrai, le définitif. Dieu qu'il est beau !...

Pas si sûr....

Lors d'une fouille dans mes papiers (on n'en fait jamais assez de ces grandes fouilles) je retrouve un livre complètement oublié : **les normes NEM**.

Pourtant, dans presque tous les catalogues de matériel ferroviaire on parle des boîtiers d'attelages aux normes NEM. Roco est l'un des premiers à y faire référence.

Mais quelles sont ces normes que peu d'entre nous connaissent faute d'une diffusion élémentaire. Pourquoi établir des normes ?

La commission modélisme de Fébelrail et le MOROP se sont penchés sur le problème. Il en est sorti un règlement international extrêmement précis.

Vu l'extrême importance du sujet et la méconnaissance presque totale de beaucoup de modélistes concernant ces normes, la rédaction de Ferro Flash Namur a décidé de publier toutes les normes existantes.

Livre complet de 58 pages sous couverture plastique, disponible à la bibliothèque du club pour la modique somme de 350 francs. (Tous les vendredis soir).

<voir préalablement l'article en page 5 sur "Le MOROP, c'est illistre inconnu" et "Un plaidoyer pour Fébelrail" en page 6>

Naissance des normes

Dans le passé, les articles produits par les fabricants de trains miniatures en Europe étaient fort différents sous bien des rapports pour des raisons tenant au désordre dans lequel chacun poursuivait son évolution.

Il n'y a pas eu là grand inconvénient, tant que chaque firme a offert en bloc tout le nécessaire au montage d'un circuit en modèle.

Dans cette situation de "chasses gardées", l'industrie ne voyait aucun intérêt à une unification.

C'est à partir de 1950, que l'expansion de la pratique du modélisme ferroviaire a amené l'apparition de quantité d'entreprises. Elles ont mis sur le marché des gammes

diversifiées de matériel roulant, de matériel de voie, des accessoires et pièces détachées.

Dès lors, tant au niveau des échelles, des écartements, des systèmes électriques, des attelages, qu'à celui des cotes de la voie et de l'essieu, l'absence d'unité a été ressentie avec toutes ses frustrations.

C'est ce qui conduisit les associations d'amateurs de modélisme ferroviaire, créées entre-temps dans leur cadre national, à se grouper en 1954 dans l'union MOROP dont le but premier et essentiel fut d'élaborer des "Normes Européennes du Modélisme ferroviaire" (NEM).

Cette tâche est prise en charge par le comité technique, constitué à cet effet, qui, par extensions et révisions, poursuit l'adaptation de cet ensemble normatif au stade d'évolution technique.

Bases théoriques de NEM

Dès la création du Morop, le corps des normes les plus essentielles put être bâti en peu de temps.

Il portait sur les échelles de réduction, les cotes de voie et d'essieu, la doctrine électrique.

Il avait été possible dans ce travail de puiser pour partie dans les travaux déjà effectués par quelques associations nationales (normes Mono, Normat, entre autres).

Ayant par ailleurs analysé les normes déjà existantes, par exemple les NMRA américaines et les BRMSB britanniques, on dut constater qu'elles avaient des origines totalement empiriques. Elles offraient, aux divers écartements, des conditions fort différentes au regard de la relation entre sécurité fonctionnelle de circulation et proportionnalité de la roue et du rail.

Les normes américaines et britanniques ne répondaient pas aux caractéristiques du contexte ferroviaire continental européen.

Ces considérations conduisirent à dresser un diagramme faisant correspondre aux écartements (portés en abscisse) les rapports de réduction (en ordonnées).

Le recours à un système "double logarithmique" a permis une reconnaissance sûre des dispersions à corriger et la sélection judicieuse de quelques rapports de référence :

- le rapport de base de l'écartement modèle à la largeur de voie prototype;
- les rapports spéciaux pour certains éléments ou organes qui, pour une sécurité équivalente ou pour toute

autre raison, sont à surdimensionner d'autant plus que l'échelle est plus petite (le bandage en largeur, le rail, le boudin).

Les normes élaborées et coordonnées à partir de ces principes procurent en modélisme ferroviaire des conditions de sécurité fonctionnelle à peu près équivalentes dans toutes les échelles.

Les cotes des divers éléments ont été choisies avec la double préoccupation, non seulement de répondre aux besoins des modélistes, mais aussi aux conditions de la fabrication industrielle.

Aux échelles pratiquées à l'origine I, O, S, H0 et TT se sont ajoutées par la suite les échelles plus petites N et Z.

Constitution et développement des NEM

Après deux décennies, la nécessité est déjà apparue de réexaminer les normes de la première génération et de les adapter aux possibilités techniques de la fabrication industrielles.

Dans cette nouvelle étape, on a conservé le principe, reconnu fondamental, du diagramme de réductions, mais on a abandonné l'asservissement rigoureux aux rapports spéciaux pour une meilleure prise en compte de certaines particularités.

On s'est attaché dans la mesure du possible à assurer une compatibilité avec les NMRA, compte tenu de l'évolution de celles-ci.

Le trait le plus marquant en ce sens a été l'adoption d'un système, dans lequel les cotes, au lieu d'être indiquées avec une valeur nominale et des tolérances explicites, n'ont dans bon nombre de cas, qu'à être situées par maximum et minimum.

Grâce à cette ouverture, la possibilité est donnée au modéliste de réaliser certains organes (par exemple le boudin en hauteur) avec une précision dans la fidélité encore accrue, sans que la sécurité fonctionnelle en soit compromise.

La révision a également conduit à établir une distinction entre "normes impératives" et "recommandations", le respect des premières s'imposant pour des raisons de sécurité fonctionnelle, alors qu'il s'agit dans les secondes de cotes, dont l'indication répond à des soucis d'esthétique ou autres, ou bien de moyens appropriés à la conception et la construction du matériel et du réseau.

Une troisième catégorie a été introduite en 1981, les "documentations", dont le rôle est de délivrer des recettes de travail, des synoptiques, des références au prototype, etc...

Quelques domaines restent encore sans normalisation satisfaisante, en raison de l'obstacle, non surmonté jusqu'ici, de la dispersion des choix industriels.

Tel est le cas des divers systèmes d'attelages en usage pour certaines échelles.

La tâche à venir consistera pour le "Comité technique", d'une part à combler ces lacunes, d'autre part à offrir au modéliste, spécialement en étoffant la catégorie "documentations", des secours faciles à assimiler pour la construction et l'exploitation de son réseau-modèle.

Règlement pour l'élaboration des NEM

Les **Normes Européennes du Modélisme ferroviaire (NEM)** comportent :

- des "normes impératives",
- des "recommandations",
- des "documentations".

Propositions, avant-projets, projets sont les étapes de l'élaboration des NEM.

Les **normes impératives** prescrivent, en tout ou en partie, les exigences d'une exploitation fonctionnellement sûre et fidèle au prototype.

Ne peuvent être dits "conformes aux NEM" des articles présentant des entorses à ces prescriptions.

Les **recommandations**, non impératives, donnent des conseils en vue

- d'une bonne similitude au prototype,
- de certaines interchangeabilités,
- de l'efficacité.

Les **documentations** contiennent :

- des règles d'ordre,
- des références,
- des synoptiques,
- des guides de travail,
- des méthodes de mesures,
- etc..

Des **propositions NEM** peuvent être présentées, en langue allemande ou française, par le directoire du Comité Technique (C.T.) ou par des associations affiliées au Morop.

Celles émanant de clubs, communautés de travail, de conseillers ou autres personnes sont déposées par les soins du délégué national, ou, s'il s'agit d'un pays non représenté, adressées au secrétariat du C.T.

Après examen de forme, elles sont remises au directeur du C.T., qui inscrit leur discussion à l'ordre du jour de la prochaine session.

En général, deux sessions sont tenues par an.

La proposition est exposée par le directeur. La prise en considération est décidée, après délibération, par les délégués habilités au vote.

Si le vote est positif, le directeur désigne un rapporteur chargé de mettre en forme un avant-projet. Le rapporteur peut s'entourer de collaborateurs en faisant appel autant que possible aux deux groupes linguistiques.

Le rapporteur remet l'avant-projet au directeur en temps voulu pour que celui-ci puisse l'adresser aux membres habilités, dans la langue de chacun, au plus tard quatre semaines avant la session suivante.

Le C.T. délibère sur l'avant-projet et décide éventuellement qu'il est à porter au stade de projet..

Le projet doit, dans la forme comme dans le texte, préfigurer largement la norme définitive et ne laisser place qu'à des modifications de peu d'ampleur.

Le projet est alors porté, en fonction de son importance, à la connaissance de telles institutions (industrie modéliste, association, presse) et de telles personnes auxquelles est reconnu un droit de regard.

Un délai de quatre semaines doit être laissé pour prendre position. Par ailleurs et en temps utile, le projet est adressé à tous les membres habilités et conseillers permanents.

Les objections recueillies sont examinées en session. Pour que le projet soit **homologué comme norme**, une majorité des deux-tiers au vote des membres habilités présents est requise.

Homologué, le projet est ensuite remis à l'Assemblée Générale du Morop pour validation.

Les éventuels avis contraires à l'homologation de membres du C.T. doivent être communiqués à l'Assemblée Générale.

Le président du Morop peut recevoir pouvoirs de l'A.G. pour tirer au clair avec le directeur les questions qui se poseraient encore et pour, ceci fait, valider en son nom le projet.

Dans l'éventualité du rejet par l'A.G., le directeur du C.T. peut se voir chargé de reprendre le travail.

La norme entre en vigueur dès validation.

Elle est rendue publique dans "Morop-Infom" et, en raison de l'intérêt présenté, par **publication dans la presse spécialisée**.

La diffusion des normes en vigueur fait l'objet de la NEM 003.

Règlement pour la diffusion des normes en vigueur

L'union Morop assure l'information continue des associations affiliées, au fur et à mesure de la mise en vigueur

de nouvelles normes NEM, en leur envoyant après chaque changement, la collection mise à jour.

Dans le présent règlement, l'expression "normes NEM" recouvre également les "recommandations NEM" et les "documentations NEM".

Il incombe aux associations affiliées d'assurer la publication et la diffusion des normes dans leur pays.

<d'où la volonté de publication en "cahier FFN">

Pour sa liaison avec le Morop, dans le cadre du présent règlement, chaque association affiliée désigne un "responsable de la diffusion des normes NEM".

Si possible, ce rôle sera confié au délégué de l'association au Comité Technique du Morop.

Dans ce qui suit, il est appelé "responsable".

Dans les 60 jours suivant la validation d'une norme par l'A.G., le secrétaire du C.T. envoie au responsable de chaque association affiliée, en version allemande ou française selon la langue nationale de celle-ci, une collection mise à jour accompagnée du répertoire des normes en vigueur. Toute association qui le désire peut recevoir les deux versions.

Le secrétaire fait son affaire de la traduction qui peut rester nécessaire à partir de la version sur laquelle l'A.G. a pris sa décision.

Il assure les reprographies et les expéditions. Les dépenses sont supportées par la trésorerie du Morop.

Chaque responsable peut à tout moment, pour autant que le stock ne soit pas épuisé, obtenir des collections ou des feuilles séparées supplémentaires contre remboursement des dépenses occasionnées.

Le responsable fait le nécessaire pour la publication convenable du répertoire et des normes nouvelles.

Il les reprographie et les diffuse (par collection complète ou séparée) aux intéressés connus de son association, selon les directives de celle-ci.

Les dépenses sont à charge de l'association, qui est fondée à percevoir de ceux à qui elle assure ce service, les frais de reprographie et d'expédition.

Chaque association affiliée fait connaître au secrétaire du C.T. du Morop le nom et l'adresse complète de son responsable. Elle lui fait connaître par la suite tous changements sans délai.

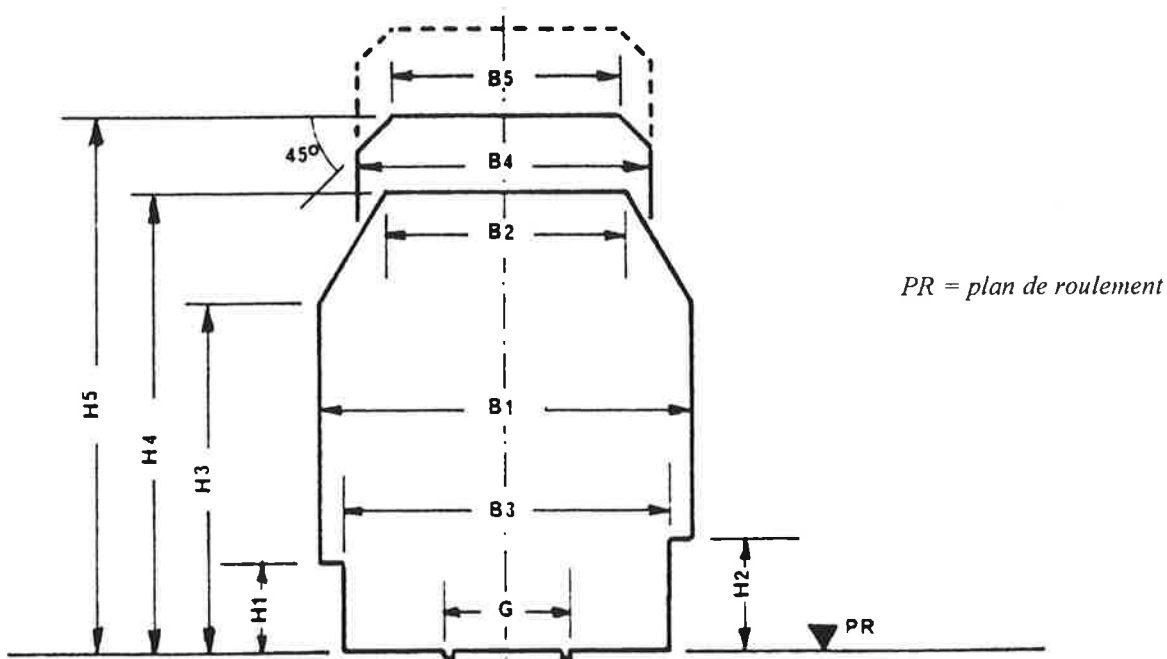
L'association affiliée veille, en cas de changement dans la personne de son responsable, à ce que la collection des normes soit bien transmise au successeur.

<p>Normes Européennes de Modélisme ferroviaire</p> <h1 style="margin: 0;">Gabarit de libre passage en alignement</h1> <p style="margin: 0;">Edition 1979, remplace le projet 9.78</p>	<p style="font-size: 2em; font-weight: bold;">NEM 102</p>
---	---

Cette norme est impérative.

Toutes les cotes sont exprimées en millimètres.

Cette norme définit, pour la représentation de chemin de fer à voie normale ou large (1), le contour à l'intérieur duquel ne doit s'engager aucun obstacle fixe (2), pour que soit assurée sans heurts, la circulation de tous véhicules construits dans le respect de la NEM 301.



Echelle	G	B1	B2	B3	H1	H2 (3)	H3	H4	Electricité par caténaire (4)		
									B4	B5	H5 (5)
Z	6,5	20	14	18	4	6	18	24	16	13	27
N	9,0	27	18	25	6	8	25	33	22	18	37
TT	12,0	36	24	32	8	10	33	43	28	22	48
H0	16,5	48	32	42	11	14	45	59	38	30	65
S	22,5	66	44	57	15	19	60	78	50	38	87
0	32,0	94	63	82	21	27	85	109	68	52	120
1	45,0	130	87	114	30	38	118	150	93	71	165

Observations :

(1) Les véhicules réduits à partir de prototypes à voie large roulant, selon la NEM 010, sur les écartements normalisés représentent la voie normale.

(2) Les organes fonctionnels d'interaction et éventuellement le rail latéral d'alimentation peuvent engager les parties basses du contour.

(3) Seulement pour quai à marchandises.

(4) Pour l'électrification par caténaire, voir NEM 201 et NEM 202.

(5) La cote H5 est le niveau minimal à dégager par la voûte. La caténaire elle-même, qui est alors en position limite basse (NEM 201), ainsi que sa suspension, peuvent engager cette partie haute du contour.

Répertoire des NEM en vigueur au 1^o janvier 1993.

- 001 D .. Introduction aux NEM.
 002 D .. Règlement pour l'élaboration des NEM.
 003 D .. Règlement pour la diffusion des NEM en vigueur.
 010 N .. Echelles, rapports de réduction, écartements. °
 102 N .. Gabarit de libre passage en alignement.
 103 N .. Gabarit de libre passage en courbe.
 104 N .. Gabarit de libre passage en voie étroite.
 105 R .. Entrées de tunnel en voie normale.
 111 R .. Rayons de courbes minimaux.
 112 R .. Entre-axes des voies.
 113 R .. Raccordements des courbes.
 114 R .. Dévers en courbe.
 120 N .. Profilés de rails et éclisses.
 121 R .. Crémaillères.
 122 R .. Coupe transversale de la voie «voies normales».
 123 R .. Coupe transversale de la voie «voies étroites»
 124 N .. Aiguillages et croisements à coeur fixe.
 127 N .. Doubles coeurs fixes des croisements droits.
 201 N .. Maintien de la caténaire.
 202 N .. Pantographes.
 301 N .. Gabarit du matériel roulant.
 303 R .. Tampons.
 304 R .. Dispositifs d'intercirculation, soufflets, bourelets de caoutchouc.
 310 N .. Essieu et voie.
 311 R .. Profil du bandage.
 313 R .. Essieu de matériel remorqué à fusées.
 314 R .. Essieu de matériel remorqué à pointes.
 340 D .. Essieu et voie pour fonctionnement du conducteur central.
 351 D .. Attelages (généralités, terminologie).
 352 R .. Dispositif d'attelage court.
 356 N .. Attelage unifié à l'échelle N.
 360 N .. Attelage standard pour l'échelle H0.
 362 R .. Emboîtement pour têtes d'attelages interchangeables (échelle H0).
 380 R .. Conteneurs.
 611 N .. Alimentation électrique des installations fixes.
 620 # ... D .. Captage et distribution du courant traction.
 621 # ... N .. Captage du courant traction en système «2 rails», avec et sans caténaire.
 630 N .. Traction à courant continu, caractéristiques électriques.
 631 # ... N .. Traction à courant continu, sens de marche et sens de circulation en système «2 rails».
 640 N .. Traction à courant alternatif, caractéristiques électriques.
 645 N .. Alimentation en courant alternatif par conducteur central.
 661 R .. Vitesse maximale des engins moteur modèles.
 800 R .. Les époques du chemin de fer.
 801A * .. D .. Les époques du chemin de fer en Autriche.
 802B * .. D .. Les époques du chemin de fer en Belgique.
 804CH * .. D .. Les époques du chemin de fer en Suisse.
 810F * .. D .. Les époques du chemin de fer en France.
 900 D .. Les réseaux modulaires, généralité.
 910 * et suivantes : normes modulaires spécifiques.
 # Normes en cours de révision.
 * Normes ne concernant que le pays, fournies sur demande.
 ° Publiée dans FFN 64.
 N Norme impérative.
 R Recommandation.
 D Documentation.

La brique complète des NEM, reliée sous plastique, est disponible à la bibliothèque du club au prix de 350 francs.

Annexe aux NEM 102 et 103 : Gabarit de contrôle pour l'échelle H0 (vendu chez les détaillants)
 Annexe aux NEM 310 et 311 : Calibre de contrôle pour échelle H0 (essieu et voie)

Rapport de réduction, échelles, écartements, NEM 010.

Cette norme est impérative. Toutes les cotes sont exprimées en millimètres.

Cette norme régit la sélection et la désignation des rapports de réduction et des écartements normalisés du modélisme ferroviaire.

Pour les réseaux et les véhicules-modèles, le rapport de réduction de trouve exprimé dans la notion d'échelle.

L'échelle est symbolisée par des lettres, éventuellement des chiffres romains.

Parmi les nombreuses largeurs de voie des chemins de fer prototypes, on a procédé, pour leur représentation modéliste, à une répartition en quatre groupes.

On associe comme suit le symbole de l'échelle et une référence au groupe dans lequel se range le prototype :

- sans autre indication que le symbole de l'échelle, le modèle réalisé se rapporte à un chemin de fer à voie > 1.250;

- une des trois lettres-indices m, e, i est par contre accolée au symbole, s'il s'agit d'un chemin de fer à voie métrique (m), étroite (e) ou industrielle (i).

Exemple :

- Représentation d'un chemin de fer à voie normale au rapport 1:87 = échelle H0 (hache-zéro), modèle réalisé en H0 (écartement 16,5).
- Représentation d'un chemin de fer à voie métrique au rapport 1:45 = échelle 0 (zéro), modèle réalisé en 0m (écartement 22,5).

Remarques :

- (1) Certains organes fonctionnels peuvent déroger au rapport de réduction attaché à l'échelle, étant régis par des prescriptions particulières qui font l'objet de normes les concernant.
- (2) Pour les chemins de fer à "voie large" (>1435), le rapport de réduction peut être celui qui se calcule à partir de la largeur de la voie réelle du prototype. Cette réduction homogène convient surtout aux échelles >I.

- (3) Dans quelques pays, se pratique aussi le rapport 1:43,5, le mètre réduit étant alors de 23,0mm.

Rapport de réduction (1) (2)	Mètre réduit	Echelle	Ecartement réduit représentant une largeur de voie de :			
			1.250 à 1.750	850 à < 1.250	650 à < 850	400 à < 650
1:220	4,5	Z	6,5	-	-	-
1:160	6,3	N	9	6,5	-	-
1:120	8,3	TT	12	9	6,5	-
1:87	11,5	H0	16,5	12	9	6,5
1:64	15,6	S	22,5	16,5	12	9
1:45	22,2 (3)	0	31,3	22,5	16,5	12
1:32	31,3	I	44,4	32	22,5	16,5
1:22,5	44,4	II	62,5	45	32	22,5
1:16	62,5	III	89	64	45	32
1:11	90,9	IV	127	89	64	45
1:8	125	V	184	127	89	64
1:5,5	181,8	VI	260	184	127	89
Lettre-indice accolée au symbole d'échelle			-	m	e	i

Tableau du rapport de réductions, échelles et écartements réduits de la NEM 010.

Les écartements les plus anciennement pratiqués du tableau 1 s'énonçaient aussi, dans le passé, en pouces.

mm	pouces
32	1 1/4
45	1 3/4
64	2 1/2
89	3 1/2
127	5
184	7 1/4
260	10 1/4

En plus des écartements figurant au tableau 1, on utilise aussi, surtout en modélisme d'exposition, pour représenter la voie normale, les écartements 72 et 144, qui correspondent aux rapports de réduction décimaux 1:20 et 1:10.

Plusieurs des symboles d'échelles, tels qu'ils sont portés au tableau 1, ne sont plus les désignations anciennes. De surcroît, la dimension qu'on retenait n'était pas comme aujourd'hui mesurée entre les flancs intérieurs, mais entre les axes des champignons.

- L'échelle H0 s'est appelée OO jusqu'en 1950. Aujourd'hui OO se dit en Angleterre du rapport de réduction 1:76 (avec cependant l'écartement 16,5).
- L'ancien écartement 51, improprement appelé échelle II, rapport 1:27, ne s'emploie plus.

Dans les pays anglo-saxons, le rapport de réduction s'exprime aussi couramment sous la forme "mm par pied". C'est ainsi que :

- la "3,5mm scale" indique le rapport 1:87.
- la "4mm scale" indique le rapport 1:76.
- la "7mm scale" indique le rapport 1:43,5.

Quand on veut exploiter des dessins établis à une échelle autre que celle dans laquelle on travaille, il faut multiplier les cotes du dessin par le facteur de conversion approprié, qui est égal à la fraction formée avec les deux rapports de réduction.

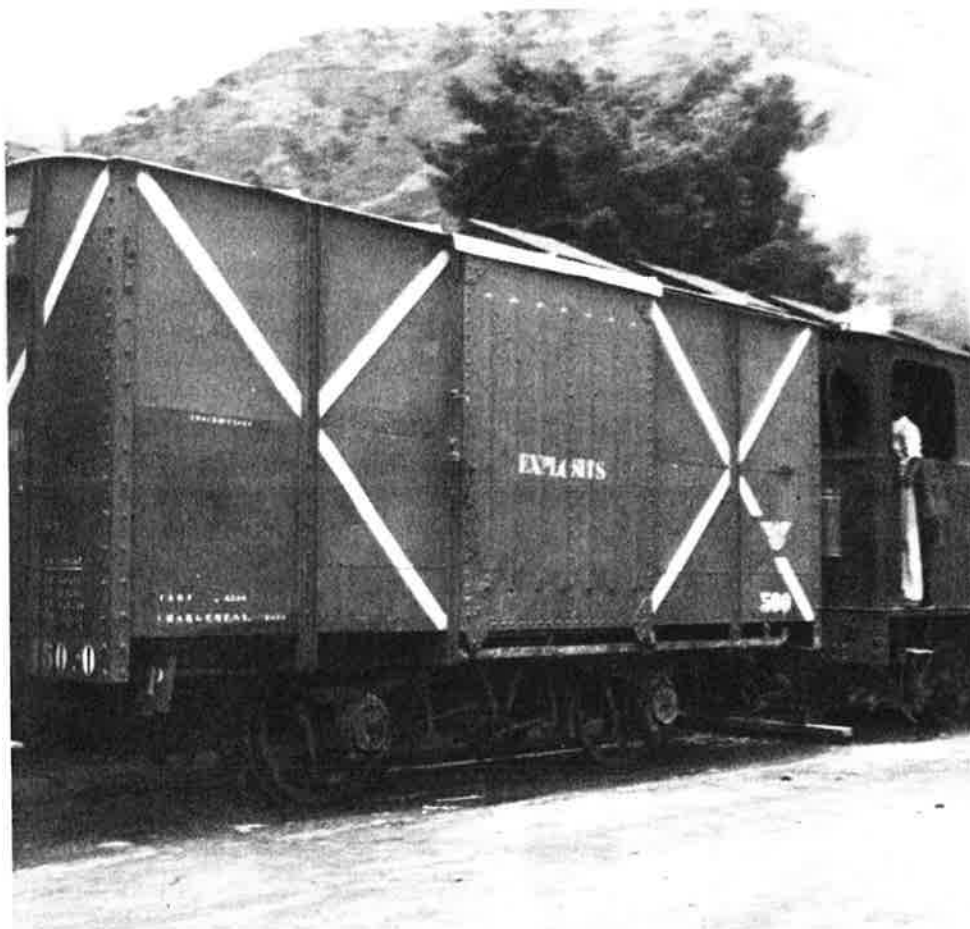
Exemple :

- Le dessin est établi au 1:45.
- Le modèle doit être au 1:87.
- On prendra le facteur de conversion $45/87 = 0,517$.



Le trafic en gare de Gembloux.

Vue de la passerelle durant les travaux de réalisation du passage souterrain (photo Claude Carpet)



Souvenirs d'Afrique

Le petit chemin de fer du Kivu (par Jules Falque.)

Situation

Uvira est situé à la pointe nord-ouest du lac Tanganyika. Son port s'appelle KALUNDU.

En face, pointe nord-est, se trouve Usumbura (actuellement Bujumbura), capitale du Burundi.

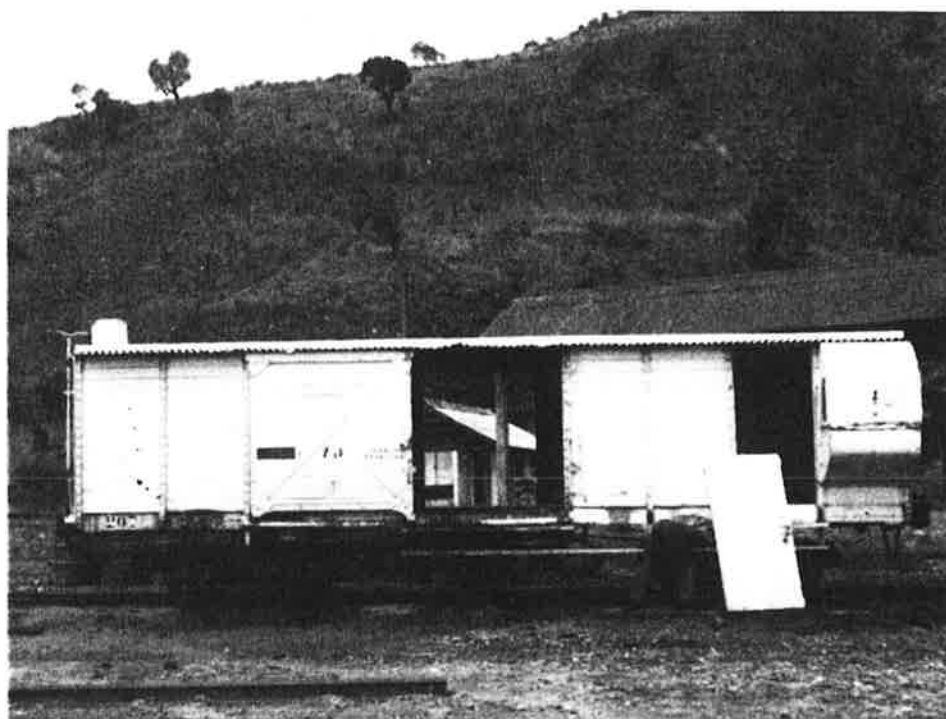
Elle fut mon point d'attache de 1950 à 1960.

La distance entre les deux localités est d'environ 50 kilomètres.

La route est en terre, fort sinueuse, et "agrémentée" de plusieurs tronçons à sens unique.

En saison des pluies, le voyage par véhicule automobile peut être périlleux.

La ligne de chemin de fer, et le port de Kalundu, sont exploités par l'OTRACO (Office des Transports au Congo), organisme d'état.



Il m'arrivait, le dimanche, de me promener à Uvira et Kalundu, sans pouvoir observer le trafic ferroviaire (nul en fin de semaine).

La voie est métrique, les locomotives (à vapeur) sont chauffées au bois.

L'opportunité m'a été présentée d'établir un relevé des voies de Kalundu et des bâtiments de service.

Le parc moteur comprend plusieurs 030 et Mikado.

Il y a également des wagons marchandises.

Le lac Kivu, au nord, se déverse dans le lac Tanganyika par le Ruzizi. <On prononce ruzizi et on est prié de ne pas faire de jeux de mots gratuits sur le sujet, c'est un article sérieux>

Cette rivière quitte le Kivu par une gorge et des rapides, précédant un parcours en plaine (hippopotames et crocodiles). Les deux lacs sont entourés de massifs montagneux, que ne traverse pas le chemin de fer.

Après 1955, une route moderne et asphaltée a remplacé l'ancienne voirie en terre, de Kalundu à Bukavu.

Le trafic ferroviaire a diminué, pour cesser complètement en 1957 (si mes souvenirs sont exacts).

Quid ?

Qu'est devenu ce site ferroviaire ? Je l'ignore.

Sans doute le matériel est-il retourné à l'état de ferraille. Quant à la belle route asphaltée, elle serait délabrée et impraticable en maints endroits.

Quant à Bukavu, splendide ville accrochée à la montagne, (une vraie Riviera africaine) son état actuel est proche (ou a dépassé) le délabrement total.

Ne voyez là que certaines des conséquences du "chaos" que connaît le Zaïre.

Le train

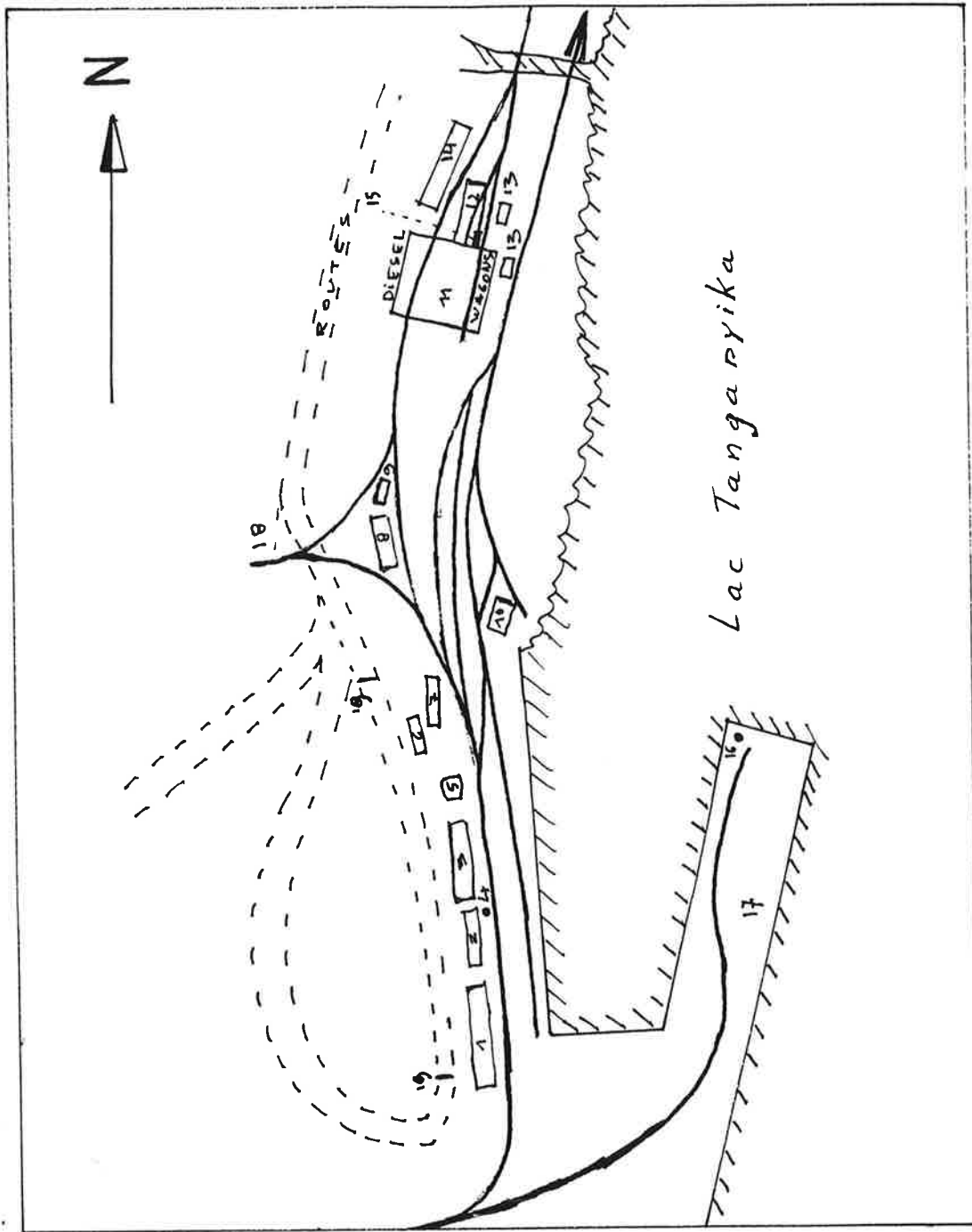
Au départ de Kalundu, direction nord, et sur une distance de 94 kilomètres, court en plaine une voie ferrée.

Elle s'arrête, au pied des montagnes, à son terminus, Kamaniola.

Les marchandises sont donc transbordées sur camions, pour être acheminées sur Bukavu, capitale du Kivu, en suivant l'escarpement montagneux (dit "de Kamaniola").

- 1. MAGASIN
- 2. BUREAUX
- 3. MAGASIN
- 4. Pylon éclairage
- 5. HANGAR
- 6.7. Parc Magout
- 8. HANGAR A BOIS
- 9. W.C.
- 10. BOIS
- 11.-12. HANGAR ATELIERS
- 13. GROUPE ELECTROGENE

- 14. ARRIVÉE BUS
- 15. CHATEAUX D'EAU
- 16. PHARE
- 17. PIER
- 18. Y de tournement.
- 19. Barrières



— KALUNDU —

Récréation ferroviaire

1

O I R M G E R L E

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (7)

2

O S E L B M E I L

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (7)

3

S N A B D N E A G

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (8)

4

O F O N I M T A R

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (9)

5

N I P A O S O V C

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (7)

6

A L E T E T B G A

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (8)

7

S U G E I S R R A

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (9)

8

A L P T U E V E T

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (7)

9

T Q N E E U T A B

□ □ □ □ □ □ □ □

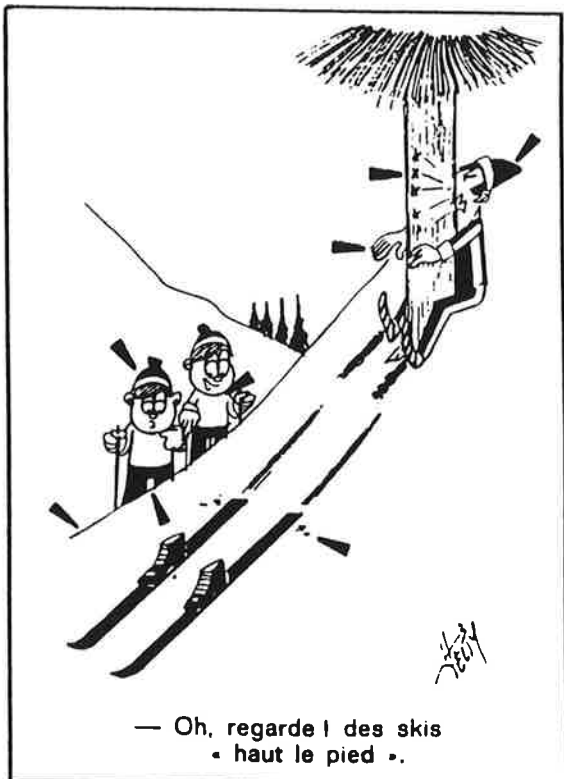
VOTRE SCORE ► □ (9)

10

A E R T C E R U A

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (8)



Le jeu des lettres

Les lettres données pour chaque problème permettront de composer un mot du vocabulaire ferroviaire. Votre score sera calculé en comptant 1 point par lettre trouvée. (Le score de l'équipe de rédaction est inscrit entre parenthèses)

Solution du jeu

des huit erreurs paru dans FFN n°63

Vie du club

La vie au Rail Miniature Mosan, Namur (RMM)	2
Enfin de bonnes nouvelles pour l'Athus - Meuse	3
Les amis nous informent	4
Robert Huysman n'est plus	8

Actualité ferroviaire

Le MOROP, cet illustre inconnu	5
Plaidoyer pour Fébelrail	6
Les réflexions du rédac'chef (en parlant d'économies)	7
Ligne 163, Libramont - Bastogne, du neuf ? - Ils se sont fâchés tout rouge	10
PFT avec un T comme tourisme	11
Nouvelles du TGV	14
Quoi de neuf à la SNCB	16
Le train providence d'Hastière	17

Le courrier des lecteurs

A propos de Ferro Flash n°63	27
------------------------------------	----

Documentation

La 5320 : dernier "gros nez" de la SNCB	18
---	----

Rétro-Rail

La renumérotation des locomotives de la SNCB à la date du 1° janvier 1946 (suite)	22
---	----

Histoire

Oostende-Ramsgate pour 350 francs	11
Souvenirs d'Afrique	36

Modélisme

Les normes NEM	30
----------------------	----

Les jeux de Michel Archambeau

Récréation ferroviaire : les mots à découvrir + solution du problème posé dans le n°63	39
--	----

FERRO FLASH NAMUR n° 64, 1994-1

Il est à nouveau entre vos mains grâce à l'intense et efficace collaboration de sa célèbre équipe de rédaction : Michel Archambeau, Claude Carpet, Michel Herbiet et Page Maker 4.
Expédition par la famille Quoitin.

*Photo de couverture : Un manteau de neige pour le dernier "gros nez".
La 5320, bien entourée, attend sa transformation en "cabines flottantes" à l'A.C. Salzinnes.
Fin février 1993. (photo Etienne Dozot)*