

Ferro Flash Namur



L'actualité ferroviaire
La renumérotation au 1 janvier 46 (fin)
Le train ne passera pas la frontière
J.A.O. Système (deuxième congrès international)
La 72.001 de la SNCB en kit

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 BOTSPLOEL, Route de Bastogne 1, 6950 HARSIN.

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

Allocution prononcée par le Président Jean-Claude Botspoel
lors du souper annuel du club du 5 novembre.

Tout d'abord, un grand merci à toutes les personnes ici présentes et qui contribuent ainsi à l'animation du Rail Miniature Mosan.

Merci pour votre présence et votre participation.

Il faut saluer certains membres qui nous ont fait le plaisir d'y inviter bon nombre de leur connaissances. N'oublions pas les membres qui ont préparé ce souper, ces dames et Jules Falque (certaines mauvaises langues parlent même de son harem). De toute façon, ils se sont dépensés sans compter.

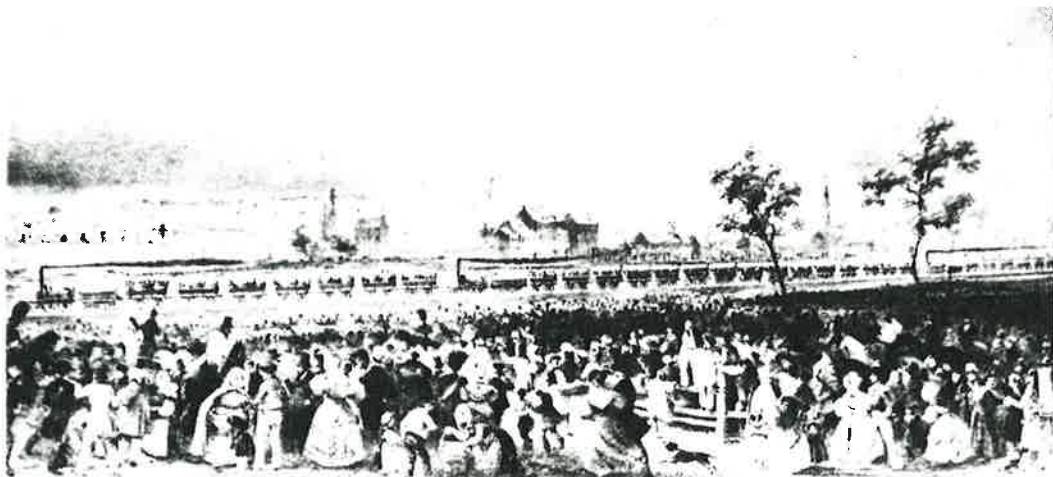
Nous savons que c'est le lot de tous les bénévoles mais j'ai peur qu'avec l'habitude, on prenne pour fait acquis

l'aide des personnes qui prennent de leur temps et souvent de leur argent afin de faire vivre le club, des personnes que le train miniature n'intéresse pas toujours mais qui sont toujours présentes.

N'oublions surtout pas ce que veut dire "bénévole". Respectons-les, aidons-les afin de ne pas les dégoûter et surtout ne les critiquons pas trop.

Que les bénévoles se respectent entre eux et ne détruisent pas l'initiative. Nous venons au club surtout pour nous amuser et nous relaxer.

Merci donc à ces dames et bien sûr à notre fidèle Liliane assistée de Danièle, Carole et d'Adrianna.



Gravure illustrant le départ des trois premiers trains à Bruxelles-Allée Verte le 5 mai 1835. Ils étaient tirés par les locomotives "La Flèche", "l'Eléphant", la "Stephenson" (voir article en page 27).

Un cadeau original pour les fêtes de fin d'année.
"En train"

Un livre sur le modéliste américain réputé **John Allen**.
Ses trucs, ses tuyaux, sa vie : un véritable roman basé sur le modélisme ferroviaire.
Traduit de l'américain par Jacques Le Plat.
Pour votre commande : 010-61.15.65.

Programme des réunions au R.M.M. et activités ferroviaires "d'ailleurs"

NOVEMBRE

- 18 : **réunion mensuelle RMM**
-Projection : dernières "vapeur" - voies étroites, dias "portugaises" (1982) d'Etienne Labar;
-Modélisme : non communiqué à ce jour."
19, 20 .. : *expo de l'AMFL à Walferdange, salle Prince Henry.*
20 : *bourse au Woluwé Shopping Center.*
25 : réunion réseaux.
27 : bourse à Vilvoorde.

DECEMBRE

- 4 : réunion réseaux.
4 : réunion réseaux.
11 : *bourse de la St.Nicolas, place Edmond Gilles, 6042 Lodelinsart*
12 : *bourse à Hoeselt, kultureel centrum.*
16 : **Réunion mensuelle RMM**
-J.A.O., rapport du congrès de Lyon, les circuits imprimés de gestion, vidéo de présentation par Claude Carpet.
23 : réunion réseaux.

JANVIER

- 6 : réunion réseaux.
13 : réunion réseaux.
20 : **Réunion mensuelle du RMM**
-Assemblée générale.
27 : réunion réseaux.

Réunions mensuelles du R.M.M. pour 1995.

20 janvier (assemblée générale)
17 février, 17 mars, 21 avril, 19 mai, 16 juin, 28 juillet,
18 août, 15 septembre, 20 octobre (sauf si jumelée
avec l'expo), 17 novembre, 15 décembre.

Nouveauté au club.

Une remarque, que je trouve importante, a été faite en ce qui concerne les conférences qui sont données au club lors des réunions mensuelles.

Tout d'abord, les membres ne sont pas forcément tous présents. Le sujet (toujours fort intéressant) est développé et pénètre dans les mémoires des auditeurs avec le succès parfois fort mitigé dû à l'heure de la journée et à la fatigue de fin de semaine.

Quand on veut se rafraîchir cette mémoire que l'on peut qualifier de "passoire" : impossible, il ne reste plus de trace palpable de l'exposé.

Et, comme il est difficile de faire écrire un article par les spécialistes pour notre Ferro Flash, il ne reste plus qu'une solution : l'enregistrement.

Aussi, il a été décidé d'enregistrer sur cassette vidéo "Hi8" l'ensemble des conférences de modélisme ferroviaire et de tenir à la disposition des membres une copie "VHS Pal" dans la vidéothèque du club.

Cette dernière est toujours à la disposition des membres lors des réunions réseaux des autres vendredis.

Il ne s'agit nullement de pratiquer comme en télévision où la tête du présentateur est sans cesse à l'écran. Nullement, l'image se concentrera sur les manipulations et le gestuel. Bien entendu la prise de son sera là pour aider à la compréhension ultérieure.

Chers conférenciers, ne soyez donc ni gênés, ni bourrés... de trac comme les grandes vedettes.

Mais il est indispensable de constituer une mémoire au club sur le travail que vous avez fourni et les conseils dont vous nous avez fait bénéficier. Soyez remerciés d'avance pour votre aimable et loquace prestation.

Signé : "le vidéaste" de service.

Des nouvelles de l'action du comité

L'ordinateur du club a été nourri d'un fichier des activités ferroviaires, d'ici et d'ailleurs. Il est sans cesse remis à jour et consultable lors des réunions. Toute personne au courant d'une quelconque manifestation pouvant intéresser la progression de ce fichier documentaire est prié de la communiquer au secrétaire ou au rédac'chef.

L'acquisition d'une bonne imprimante Deskjet (d'occasion) permettra d'emporter le résultat de ses investigations dans le fichier des activités.

La version 3 de J.A.O. a été implantée dans l'ordinateur du club et une documentation peut être consultée à la bibliothèque.

Des exemplaires supplémentaires de cette documentation épaisse comme le pouce peuvent être demandés auprès du Rédac'chef de FFN, actuel responsable au sein du club de la cellule J.A.O. (*Voir article spécial*)

Le souper annuel a été organisé le samedi 5 novembre

René Bougelet nous annonce qu'il retourne à l'école... pour se perfectionner.

Il demande à ce qu'on pourvoie à son remplacement au sein du comité lors de la prochaine assemblée générale.

Un extincteur à poudre doit être placé dans le bar et un extincteur au CO² dans la partie réseau (pour éviter de dégrader tout le décor lors d'une manipulation).

Une nouvelle armoire métallique a été installée pour la bibliothèque. Il est rappelé avec insistance qu'il n'est pas autorisé de retourner chez soi avec des revues non reliées. Elles ne sont consultables qu'au club car trop récentes. **Tout bouquin emporté doit être consigné sur la fiche adéquate !**

Le bibliothécaire ne s'y retrouve plus et de nombreux livres manquent !!!

Les membres qui possèdent du matériel appartenant au club sont priés d'en faire l'inventaire et de remettre ce dernier à bref délai au secrétaire Daniel Braibant.

Un appareil de projection de diapositives a été acquis. Il complète ainsi la table de projection et les écrans déjà en service.

L'ancienne machine à écrire électrique du club est à vendre, le Ferro Flash étant depuis longtemps informatisé sur Page Maker 4 (merci rédac'chef).

La bibliothèque

De nombreuses revues sont manquantes. **Cette situation attriste le bibliothécaire** qui en a appelé au comité. Ce dernier se trouve contraint de prendre les mesures qui s'imposent. L'armoire métallique, nouvellement acquise a été fermée à clef.

Les membres en possession de livres et revues de la bibliothèque du club sont instamment priés de les rapporter. Ces bouquins sont facilement reconnaissables : ils portent tous au moins un cachet bleu, rond, représentant le sigle du RMM.

Il devient urgent de répertorier l'ensemble de la bibliothèque et des objets appartenant au club et qui se sont dispersés chez les membres.

Liste des revues manquantes

LocoRevue

1990 - n° 525 avril, 530 octobre, 531 novembre.

1991 - n° 539 juillet.

1993 - n° 555 janvier, 556 février, 557 mars, 558 mai, 565 décembre.

Journal du chemin de fer

1988 - n° 21 décembre.

1989 - n° 22 janvier.

1990 - n° 34 janvier.

1991 - n° 49 avril.

1992 - n° 66 décembre.

RMF

1992 - n° 334 avril.

Voies Ferrées

1994 - n° 82 mars-avril, 83 mai-juin.

Je cherche

Tous documents photographiques de machines à vapeur type 53 des années 1947 à 1951. Si possible **53.126 et 53.218 du dépôt de Ronet.**

(machines dont mon père fut titulaire à cette époque).

Des documents ultérieurs en couleurs sont également les bienvenus.

Contactez : Gérard JOCHUM, avenue du Château de Beez 20, 5000 BEEZ. 081-22.78.26.

ou en gare de Namur : 081-25.22.63. ou en service intérieur SNCB : 961-2263

Les amis nous informent

Le calendrier LOCO 1995

Locomotive à vapeur 26.101 du PFT *
 Locomotive à vapeur 97.032 de la SNCB
 Locomotive électrique 120.002 de la SNCB *
 Locomotives à vapeur type 26 de la SNCB
 Automotrice électrique de 1935 de la SNCB
 Locomotive Diesel 6404 de la SNCB *
 Locomotive à vapeur 64.133 de la SNCB
 Locomotive à vapeur 41.046 de la SNCB
 Autorails série 44 et remorques type 734 de la SNCB*
 Locomotive à vapeur 5411 des CFL
 Locomotive à vapeur 16.033 de la SNCB
 Locomotives Diesel type 203 de la SNCB
 * en couleurs. 42x30cm.

Editions du PFT

443 fr au compte 001-1201789-35 du PFT.

Les 12 et 13 novembre

le CFM de Malmédy,
 le CFFL de Rixensart,
 le MOBOV d'Antwerpen
 exposaient...

vu le retard dans la parution de ce numéro 68,
 nous n'avons pu l'annoncer en temps opportun.

**Nous prions ces clubs de bien vouloir nous
 excuser pour ce malheureux et lamentable
 contre-temps.**

Editions PFT

Locomotive Diesel série 83

ouvrage de 72 pages A4,
 121 photos dont 4 en couleurs, toutes inédites.
 443 fr. compte 001-1201789-35 du PFT.

Diesel SNCB

de Max Delie et Julien Casier

Edition remaniée et complétée,
 nouvelle couverture,

268 pages, 181 photos n/b dont 162 nouvelles,
 48 photos couleurs, les affectations,
 les parcours, les services rendus, indications
 utiles des livrées avec reproductions H0.
 2095 fr. envoi compris.

Un livre chaudement recommandé

Editions Ediblanchart

"J'ETAIS MACHINISTE"

Par Henri Scaillet, 156 pages, 16x24, une centaine
 d'illustrations

"HISTOIRE DU CHEMIN DE FER DE LANDEN A STATTE"

par Didier Funken et Christian Lamby, 144 pages,
 150 cartes-vues anciennes, 21x21, 840 fr.

CARTE DU RESEAU FERROVIAIRE DES FAGNES BELGES

75x75, 200 fr.

CARTE DES VOIES FERREES DE BELGIQUE
 par G. Close, 80x100, représente les voies SNCB et
 SNCV existantes ou ayant existées, voie normale
 ou étroite. Livré avec répertoire des gares, haltes et
 points d'arrêt avec code télégraphique ancien et
 nouveau, régime d'exploitation des lignes.

"LAMORTEAU", HISTOIRE D'UNE GARE GAUMAISE ET LA LIGNE MARBEHAN - VIRTON - MONTMEDY

par J.C. Léonard, 54 pages, 21x21, 40 photos et
 schémas.

Editions du GTF asbl,
 boîte postale 191, 4000 Liège

LUXEMBOURG

(Walferdange)

Le club A.M.F.L. expose
 19 et 20 novembre

Centre Prince Henri à Walferdange
 de 10 à 18h

14 èmes journées luxembourgeoises de
 modélisme ferroviaire

Le passage à niveau de Gembloux

"Suite à une nécessité urgente sur le chantier TGV, la passerelle pour piétons sera mise hors service, puis démontée à partir du lundi 5 septembre à 9h.

Des dispositions seront prises pour réduire au minimum le temps de fermeture des barrières.

Nous invitons toutefois la clientèle venant des chaussées de Tirlemont et de Wavre à prévoir des entraves au passage à niveau. Nous vous rappelons que le franchissement des barrières fermées est une infraction passible de poursuites judiciaires.

Signé : le chef de zone : B. Charue."

Cette affiche a été mise à la connaissance de la population et des clients SNCB de la gare de Gembloux.

Les navetteurs garent habituellement leur voiture sur les chaussées de Tirlemont et de Wavre.

Quand on sait que d'énormes et coûteux travaux ont été réalisés suite aux trop longues périodes de fermeture des barrières... tout porte à croire qu'il vaut mieux habiter côté Charleroi.

Notre correspondant nous signale que cette passerelle serait en fait louée par la SNCB. Elle ne servira que provisoirement quelque part sur la ligne du TGV. Tout pour le TGV, les autres clients doivent se débrouiller.

Le 13 septembre la passerelle était hors service, mais toujours en place au-dessus des voies.

Dernier week-end de mars 1995 premier salon international du modélisme (toutes disciplines)

Musée de l'automobile, Parc du Cinquantenaire, Bruxelles
En collaboration avec la RTBF

La garde-barrière

Des pionnières aux dernières garde-barrières actuelles,
plus d'un siècle au service de notre sécurité.

L'histoire d'hommes et de femmes de confiance qui assuraient la sécurité
au croisement du chemin de fer et de la route.

La mémoire d'une tranche de la vie de nos villes et villages traduite dans un livre disponible à l'ARC, Luxor Parc 16, 1160 Bruxelles, 068-2130443-54, 247 francs.

Après avoir lu ce livre, vous ne franchirez plus un passage à niveau sans penser à ceux qui ont assuré, pendant plus d'un siècle, notre sécurité.

Je cherche

Tous types de matériels militaires (objets)
des première et deuxième guerres mondiales

HACCOURT Charles, 081-21.47.17. (le soir); 081-24.73.79. (bureau)

La conférence de presse de M. Damar

"Namur, TGV-terminus voie A" !

Ne riez pas, vous entendrez probablement un jour annoncer, en gare de Namur, l'arrivée d'un TGV venant de Paris.

C'est en tout cas ce que Monsieur Damar, président du conseil d'administration de la SNCB, a annoncé à la presse et au bourgmestre namurois Jean-Louis Close, lors d'une conférence de presse le 21 septembre dernier, sur le thème : Concours international d'idées, la gare du réseau européen à grande vitesse.

Deux rames belges

Mi-1996, Namur perdra ses internationaux "classiques"; le réseau belge de même.

La SNCB propose donc à ses partenaires de la SNCF de mettre en route, deux fois par jour, une rame AR de Namur vers Lille et une autre venant de Flandre vers la gare de connection TGV EURALILLE.

Bref, un dossier communautaire même si le gouvernement fédéral (comprendre : national) va aussi recevoir un dossier "économiquement argumenté", la parité des deux principales régions du pays sera respectée.

Le maïeur namurois se dit heureux de cette nouvelle : "Il y a un an, il n'y avait pas d'avenir pour les lignes non-TGV et Namur se sentait orpheline (sous-entendu : du réseau à grande vitesse)".

Il évoque même un TGV Liège-Luxembourg que l'on détournerait par Namur.

Le journaliste luxembourgeois, à mes côtés "tique", lui qui va demander à sa ville-capitale du Grand Duché de s'inscrire à l'Association des Villes Européennes du TGV au côté de Namur-Capitale.

Il interrogera d'ailleurs en aparté les gens de la SNCB sur l'avenir non évoqué d'une liaison Bruxelles - Luxembourg - Strasbourg, importante pour la CEE et, finalement, pour notre cité du confluent de Sambre et de Meuse.

Namur - Lille

Pour Monsieur Damar, il n'y aura pas de ligne nouvelle TGV s'il n'obtient pas avant la fin du mois (de septembre) le permis de bâtir entre Antoing et Ath :

"c'est angoissant", dira-t-il à Namur. Mais nous lui reparlerons du TGV sur la dorsale wallonne.

Selon lui, vu les moyens financiers, il est bien difficile d'améliorer la ligne entre Namur et Charleroi; tandis qu'au-delà la situation est meilleure.

Il ne nous en dira pas plus sur le sujet des TGV Namur-Lille, c'est une idée encore toute récente et le partenaire français à son mot à dire.

Cependant, la production des rames étant en avance sur les lignes nouvelles, il est évident que la SNCF pourrait (avec compensations financières) accepter cette proposition pour amortir ses rames excédentaires.

Il y aurait 158.000 utilisateurs par an entre Namur et la frontière française. Monsieur Damar estime qu'il faut en doubler le nombre : l'offre TGV peut y contribuer.

Remarquons cependant que Liège, desservi en TGV via Bruxelles à la mi-96, n'apportera plus ses voyageurs...

B.N.L.S.

On ne parla guère de l'axe des capitales européennes sièges des institutions européennes : Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg.

Namur se trouve sur cet axe et M. Damar rappela l'importance des travaux de ce noeud ferroviaire.

La grande vitesse n'y semble pas de mise : la régularité d'abord, alors que l'axe Bruxelles - Arlon est celui dont le coefficient est le plus faible...

Renforcer la voie au-delà de Ciney, renforcer la tension vers Gembloux, terminer le pont-tube namurois et, surtout, disposer d'une Athus - Meuse pouvant absorber tout le trafic marchandises, voilà ces rappels.

Que Namur soit une "ville-TGV" dans le cadre d'un "concours d'idées" ne semble plus aujourd'hui relever de l'utopie; même si autant la dorsale wallonne dans son concept et un TGV Namur - Paris sont des revendications fort politiques et pas toujours... ferroviairement défendables.

J.P. Lobet.

Le site de la gare de Chimay : revalorisation

Nous avons eu le plaisir de développer dans nos colonnes "Rétro-rail" les activités de la Compagnie de Chimay et les relations ferroviaires internationales qui transitaient sur son réseau.

La décadence de la compagnie avait entraîné sa reprise par la SNCB. La quasi disparition du transport ferroviaire voyageurs dans l'Entre-Sambre et Meuse avait précipité la fermeture de presque toutes les gares de son réseau.

Celle de Chimay avait suivi l'inéluctable mouvement puisque la liaison Chimay - Mariembourg était abandonnée par la SNCB au début des années 60.

Seul, un faible trafic marchandises subsiste encore. Il est effectué par la société coopérative TEMCA. Il consiste à convoier les wagons de pierre calcaire des carrières.

En saison estivale, le CFV3V exploite l'ancienne ligne Mariembourg - Chimay pour servir d'antenne à sa ligne fétiche du Viroin.

Siège de la Compagnie de Chimay, le bâtiment ferroviaire a été désaffecté. Il est devenu propriété communale.

Malgré les liaisons par autobus aboutissant devant l'ancienne gare, le quartier s'est progressivement dévalorisé.

Voici maintenant qu'un projet de revalorisation du site de cette gare est en cours de réalisation.

Un habitant de l'entité a racheté l'ancienne gare et des travaux de démolition intérieure sont en cours.

Il y aura rénovation en conservant le caractère typique du "monument". C'est à cela que le nouveau propriétaire s'est engagé. La destination n'est pas encore connue et ce dernier se montre peu loquace sur le sujet. Une chose est certaine le rez-de-chaussée sera à vocation commerciale avec certainement un débit de boissons.

Les autorités communales attendent beaucoup du trafic ferroviaire estival généré par le CFV3V.

La création d'une gare routière pour les autobus contribuera également à la revalorisation du quartier. Elle sera située entre la voie de chemin de fer et le bâtiment de la gare. S'y arrêteront de concert les bus du TEC Charleroi rejoint par ceux du TEC Namur en cinq lignes.

Les travaux de réalisation des quais d'embarquement sont en cours. Ils offriront un accès de plus grande sécurité aux clients...

Aux heures de pointe, une douzaine de bus seront "en gare" prêts à convoier les passagers vers Charleroi, Couvin, Mariembourg, Mazée, Florennes.

Des automotrices "break" louées aux CFL ?

Vu par notre ami Gérard Jochum en gare de Namur : les automotrices "break" trois éléments n° 325 et 326 ne circulent plus sous le sigle de la SNCB mais sous le logo des chemins de fer luxembourgeois (CFL). Il est à supposer que ces automotrices ont été louées par la SNCB.

Une automotrice double serait dans le même cas.

Les CFL ont déjà, d'autre part, loué à la DB deux autorails doubles de la série 628/928. Ils ont gardé leur n° de la DB (628 505 et 628 506), mais circulent sous le sigle CFL.

Je cherche

Les plans de la gare de FLORENNES-CENTRAL avant son état actuel, c'est à dire du temps où les trains circulaient encore...

Implantation des voies, de la signalisation, etc...

Merci de prendre contact avec M. De Quick, Boîte postale 34, 5500 Dinant.

Des nouvelles d'Eurostar

Les tarifs provisoires sont enfin parus. Il était temps puisque les premières circulations cadencées auront lieu le 14 novembre.

Il y a un décalage horaire entre les deux capitales : une heure ! Les horaires sont en heure locale... Petits futés... vous aviez trouvé ?

Bruxelles - London

1 classe

	Aller-simple	Aller-retour
adultes, (repas prévu)	4.900 fr.	9.980 fr.
enfants 4 à 12 ans	2.500 fr.	5.000 fr.
groupes 10 à 40 personnes	3.370 fr.	6.740 fr.

2 classe

adultes	3.980 fr.	7.960 fr.
enfants 4 à 12 ans	1.990 fr.	3.980 fr.
(gratuit en-dessous de 4 ans)		
groupes 10 à 40 personnes	2.190 fr.	4.380 fr.

avec réservation 14 jours sans possibilité de changement après réservat.
adultes

adultes	2.490 fr.	4.980 fr.
---------------	-----------	-----------

Dans un premier temps, les trains ne circuleront pas le samedi et le dimanche pour permettre la poursuite des travaux dans le tunnel.

La société Eurotunnel va devoir prouver que les liaisons Bruxelles - London et Paris - London doivent obligatoirement passer par l'ouvrage sous-marin. En sept jours, 1.680 poids-lourds ont emprunté "le Shuttle".

Dans le cas d'une hypothétique non-rentabilité ou de pertes dans l'exploitation qu'arriverait-il ?

Le présent tarif est tout à fait provisoire et porte le nom "Discovery" (découverte).

Il a été instauré pour vous mettre l'eau à la bouche et vous inciter à essayer ce mode de transport. C'est de bonne guerre

Après le 21 janvier 95, les tarifs seront revus. Ne nous illusionnons pas, ils ne seront pas diminués.

Alors, si vous voulez tester ce nouvel itinéraire, dans du nouveau matériel, précipitez-vous : "go to London".

Deux liaisons journalières sont prévues en semaine : Bruxelles-Midi 8h28 et 18h26, arrivée à London 10h43 et 20h43.

London : 10h23 et 16h23, arrivée à Bruxelles-Midi 14h38 et 20h47.

Comme je vous connais, vous venez de calculer le temps de parcours... Il y a quelque part une erreur, non ? Ils annoncent un temps de parcours de 3h15.

Le consortium des 220 banques qui ont prêté les fonds à la société risquent de se retrouver devant un cruel dilemme : poursuivre ou tout arrêter.

Un scénario difficilement envisageable par tous les partenaires : les compagnies de chemins de fer et leurs investissements en nouveau matériel, les états et les régions par leurs investissements en infrastructure routière...

C'est plus qu'un bras de fer entre Eurotunnel et les autres moyens de communication (air ou mer) c'est une question de survie et d'avenir du transport rapide dans le monde. Le tunnel sous la Manche n'est pas le seul exemple, mais c'est une première qui va faire des émules. En Scandinavie un tunnel sera percé pour briser l'isolement de la presqu'île avec le continent.

Le transport à grande vitesse sous la mer est en marche, c'est le progrès.

Réservations pour EUROSTAR :

02-224.88.56. tous les jours de 6h à 22 h

ou dans les agences de voyages et guichets internationaux des principales gares.

Brussel-South Charleroi Airport

Une liaison directe entre l'aéroport de déstaging de Bruxelles-National et Bruxelles est envisagée par le ministre wallon des transports.

Lors d'une visite au salon aéronautique de Genève, Monsieur André Baudson annonce que cette liaison ferroviaire est tout à fait réalisable.

Une infrastructure désaffectée existe entre Gosselies et Ottignies. Les ouvrages d'art sont en place, il suffit de les restaurer (comme beaucoup de choses en Wallonie).

Cette ligne ferait partie du vaste projet RER supporté par les régions et l'état.

Quelle différence y aurait-il entre Bruxelles-National et Gosselies s'interroge le ministre ?

Elle est énorme, monsieur le ministre : Bruxelles est une gare TGV. Même si actuellement le TGV est très loin de l'aéroport.

De plus, l'aéroport de Roissy "Charles de Gaulle" s'enorgueillit depuis peu d'une gare TGV personnelle reliée à l'interconnexion à grande vitesse autour de Paris. Un atout majeur que Bruxelles ne possédera jamais !

Alors, parlons plutôt de joindre Gosselies à Bruxelles-Midi (TGV) par la ligne normale qui pourrait être rejointe à Luttre ou à Nivelles, par exemple.

Ca, c'est du réalisme, pas de l'utopie politique.

Les liaisons internationales en train

Problème : nous sommes le 26 octobre, je souhaite rentrer en Belgique avec un train-auto et en T2, le 5 ou le 6 novembre.

Je ne suis pas difficile : au départ de n'importe quelle gare du sud de la France (Tarbes, Narbonne, St-Raphaël, Avignon...) et arrivée dans n'importe quelle gare belge (Schaerbeek, Bressoux...).

Je me rends à Charleroi-Sud au bureau des renseignements et réservations internationales.

Accueil parfait, l'aimable préposé se coupe en quatre pour me trouver une solution.

C'est là que l'on remarque la totale carence de l'informatique à la SNCB.

Plutôt que de taper le nom d'une gare de départ et une date, ou une relation entre gares, ou tout autre renseignement facile donné par le client, il faut chercher dans de lourds catalogues (et pas toujours très clairs) les numéros de trains, les numéros de relations, si elles existent aux dates demandées, s'il y a le genre de compartiment désiré, etc...

Quand ce lourd travail intellectuel d'approche est terminé l'ordinateur n'est là que pour dire s'il y a une place disponible dans le créneau recherché.

Je ne vous dis pas le temps qui s'est déjà écoulé depuis mon arrivée au guichet.

Heureusement, la gentillesse et la serviabilité du préposé meublent le temps d'attente et la conversation.

Ne trouvant pas de solution à mon problème car tout était réservé et qu'il n'y avait qu'un train par semaine, nous avons étudié, avec l'aide d'une dame ayant l'habitude des relations typiquement SNCF, la possi-

bilité d'arriver à Paris puisque les relations internes étaient plus nombreuses.

Nous recommençons la fouille des catalogues et des tables de conversions.

Nous en arrivons à un Tarbes-Paris le samedi 5 au soir. Seulement, le hic, la représentation SNCF à Bruxelles ne sait pas donner de renseignements sur les réservations, il faut envoyer un fax à Paris avec réponse dans les 24h. Donc pas de relation directe informatique entre les réseaux internationaux. Encore moins de réponse directe.

"Merci, il est midi, je pars demain matin, je n'aurai pas ma réponse à temps. Désolé de vous avoir dérangé, au revoir".

Je dois rendre hommage à "ceux" de Charleroi-Sud qui ont vraiment tout essayé pour m'aider.

Je suis resté trois quarts d'heure au guichet, avec en arrière-fond l'embarquement des étudiants qui par trains spéciaux gagnaient Liège pour la manifestation, à grand renfort de pétards.

Le problème était pourtant simple, je ne pouvais pas octroyer plus long délai pour la réservation.

Faut-il adapter son emploi du temps au transport en commun ou le transport en commun est-il au service de l'utilisateur et adapté à ses besoins ???

Le vendredi 28 octobre j'ai emprunté ma voiture, pour assister à un congrès à Lyon le samedi, Avignon le dimanche, Lourdes le lundi et un retour en voiture via Bordeaux et Blois. Le samedi 5 au soir j'étais rentré. 2.200 kilomètres, comme je veux, quand je veux à la vitesse que je veux.

	242	330 (1)	EC30 Molière	EC38 Jacques Brel	EC32 Parsifal	230
Köln			08.14	13.14	17.08	00.07
Liège-Guillemins	04.35	07.00	09.59	14.52	18.47	01.55
Namur	05.09	07.40	10.39	via	19.25	03.24
Charleroi-Sud	06.17	08.10	11.08	Bruxelles	19.54	03.04
Paris-Nord	08.40	11.11	13.30	18.59	22.09	06.23
	231	EC33 Parsifal	EC39 Jacques Brel	EC31 Molière	331 (2)	243
Paris-Nord	23.16	07.37	13.46	16.32	19.26	21.01
Charleroi-Sud	02.48	09.54	via	18.53	22.34	23.26
Namur	03.17	10.23	Bruxelles	19.22	23.02	23.55
Liège-Guillemins	04.05	11.09	18.03	20.09	23.43	0.33
Köln	05.50	12.48	19.42	21.49		

	EC91 Vauban	EC97 Iris	295 Edelweiss	299	499
Bruxelles-Midi	07.15	12.19	15.13	19.13	22.17
Namur	08.08	13.12	16.08	20.08	23.16
Arlon	09.30	14.30	17.30	21.30	00.46
Luxembourg	10.01	14.59	18.02	22.01	1.18
Basel	13.39	18.25	21.30	01.40	05.16
Zürich	-	19.45	-	-	07.00
Brig	16.59	-	-	-	08.59
Milano	19.15	-	-	07.10	-
	498	298	296 Edelweiss	EC96 Iris	EC90 Vauban
Milano	-	21.35	-	-	10.25
Brig	20.01	-	-	-	13.01
Zürich	22.00	-	-	12.00	-
Basel	23.59	03.00	08.14	13.30	16.26
Luxembourg	04.09	06.56	12.06	16.59	20.06
Arlon	04.29	07.14	12.25	17.18	20.25
Namur	05.52	08.36	13.43	18.37	21.43
Bruxelles-Midi	06.49	09.30	14.35	19.28	22.37

Paris - Köln, via Charleroi et Namur.

Les Euro-City sont pourvus d'une voiture-restaurant.

Sur le parcours aller (Köln - Paris-Nord) :

- L'EC 39 (Jacques Brel) est un train à supplément sur tout son parcours.
- L'EC 33 (Parsifal) et l'EC 31 (Molière) sont considérés à supplément sur leur parcours entre Aachen et Köln.

Sur le parcours retour (Paris-Nord - Köln) :

- Les trains précités ne sont considérés "trains à suppléments" que sur le parcours allemand.

Centrale de renseignements :
02-219.26.40.

Bruxelles - Milan via Luxembourg et Basel

Les trains EC91 (Vauban), EC 97 (Iris) et 295 (Edelweiss) sont accompagnés d'une voiture-restaurant.

Aucun train n'est considéré comme "à supplément".

Les relations sur la ligne 161 et 162 entre Bruxelles et Luxembourg partent de Bruxelles-Midi et de Namur toutes les heures 22. Les relations "retour" partent de Luxembourg à l'heure 27, et de Namur à l'heure 22.

Sur la relation Oostende - Köln, via Bruxelles et Liège, nous trouvons 15 trains dont l'Alexander von Humboldt, l'Ost-West Express, le Memling, le Nord Express, le Félix Timmermans, le Donauwaltzer.

Sur la relation Paris-Nord - Berchem (Antwerpen) via Mons et Bruxelles, 12 trains dont le Rubens, le Brabant, le Watteau, le Jacques Brel, l'Île de France, l'Etoile du Nord.

Entre Bruxelles et Amsterdam, 22 trains, dont l'Etoile du Nord.

En train vers les vacances...

La brochure hiver "94-95" de la SNCB est parue. Elle est toujours aussi attrayante et je vous en recommande la lecture.

Le train EuroNight (EN)

Le train EuroNight (EN) offre des places-lits et des places-couchettes. Ce train exige un supplément dit de "confort". Au départ de Belgique, la relation Oostende - Wien offre un train EN.

Les places-couchettes

C'est un moyen de voyager économiquement, en famille. Les couchettes se trouvent dans des compartiments de maximum 6 places (2 x 3 couchettes superposées).

Dans certains trains de nuit vers le Danemark, la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, il existe des compartiments à 4 couchettes.

Les toilettes et cabinets de toilettes sont situés en bout de voiture de part et d'autre.

Si vous aimez le confort du style "tente collective" vous allez être servis. Attention aux remuants, aux ronfleurs et j'en passe en ne m'étendant pas sur les diverses et fréquentes émissions de gaz.

Compartiment à un lit

Grand luxe : Single (S), billet de 1° classe.
Luxe : Spécial (Sp), billet de 1° classe.

Compartiment de deux lits :

Luxe : Double (D), billet de 1° classe.
Touriste : Tourist 2 (T2), billet de 2° classe.

Compartiment de trois lits :

Touriste : Tourist 3 (T3), billet de 2° classe.

Prix des places (supplément par personne !)

(S)=5.390, (Sp)=3.850, (T2 et D)=2.310, (T3)=1.540.

Vous êtes seul : l'horreur, seul pour pleurer dans votre coin. Mais peut-être trouverez-vous l'âme soeur en vacances, c'est pour cela que vous y allez.

Single (S) : grand luxe, chambre de grand confort parfaitement équipée, pour une personne.

Spécial (Sp) : luxe, chambre pour une personne, un peu plus petite que le Single mais de bon confort.

Vous êtes à deux : le bonheur, vous êtes déjà comblé.

Double (D) : luxe, confort de première classe dans une chambre pour deux personnes.

Tourist 2 (T2) : Touriste, voyage économique en chambre de deux personnes à deux lits supérieurs.

Vous êtes à trois : il en manque un pour la belote.

Tourist 3 (T3) : touriste, voyage économique en chambre à trois personnes à lits superposés.

Le prix du confort

Couchettes	6 places	930
	4 places	1.220
Places-lits	Simple	6.110
	Double (T2)	2.930
	T3	1.950

Simple + double : confort 1° classe.

Le soir : 1 drink + amuse-bouche + 1 eau minérale
+1 bonbon menthe + articles de toilette.

Le matin : petit déjeuner continental.

T3 et couchettes : confort de 2° classe.

Le soir : 1 eau minérale + articles de toilettes + lecture (magazines)

Le matin : petit déjeuner continental

Les formules spéciales

Zoom

Si vous voyagez en famille avec un jeune de moins de 16 ans : 25% de réduction pour tout voyage aller-retour.

Le jeune aura, lui, 50%.

Séniors (Rail Europ Senior, RES)

Les plus de 60 ans bénéficient de 30% sur le prix des billets internationaux. Prix de la carte RES 650 frs par an.

Juniors (billets BIJ et Inter-Rail)

Les moins de 26 ans peuvent obtenir le billet BIJ : 300 destinations à prix réduits en Europe.

Le Pass Inter Rail permet de voyager en 2° classe pendant 15 jours ou 1 mois sur les lignes de 26 réseaux européens répartis en 7 zones combinables.

Euro Domino

En 1° ou en 2° classe sur 25 réseaux européens pendant 3, 5, 10 jours au choix dans le mois et 25% de réduction sur les billets de parcours et sans les suppléments habituels sur les TGV ou EuroCity.

Pour le reste je vous renvoie à la lecture de cette belle brochure abondamment illustrée.

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

Suite des Ferro Flash Namur n°s 60 à 67

Les locomotives présentes et absentes le 1 janvier 1946.

La renumérotation, au 1 janvier 1946, des locomotives de la SNCB fit l'objet d'une circulaire de la direction M (bureau 22-1) datée du 12 décembre 1945 et adressée aux remises à locomotives et aux ateliers de réparation d'Antwerpen-Dam, Bruxelles-Midi, Gentbrugge, Leuven, Liège-Varin, Luttre, Mechelen, St. Martin et Salzinnes.

Un tableau était annexé à cette circulaire. Il indiquait, pour chacune des 3.395 locomotives reprises en écritures (2.746 présentes à l'effectif et 649 non rentrées d'Allemagne), le numéro actuel et le nouveau numéro à appliquer à partir du 1 janvier 1946.

Etaient chargés de la renumérotation :

- a) pour les locomotives en service : les remises propriétaires à la date du 20 décembre 1945;
- b) pour les locomotives hors de service ou en « parc » : les services qui les détenaient dans leurs dépendances à la date du 20 décembre 1945;
- c) pour les machines en réparation : les ateliers réparateurs pour toutes les locomotives qui étaient dans leurs dépendances à la date du 20 décembre et pour toutes celles leur parvenues non renumérotées du 20 au 31 décembre 1945.

L'ancienne numérotation comportait 4 chiffres. La nouvelle allait comporter 4 chiffres (type 1 à 9) et 5 chiffres (type 10 à 99).

Le premier ou les deux premiers chiffres, suivant le cas, étaient caractéristiques du type, tandis que les trois derniers donnaient le numéro d'ordre de la locomotive dans le type.

Il fallait noter que le nombre indice du type et le numéro d'ordre étaient séparés par un point.

Terminé l'inconvénient né lors de la renumérotation du 1 octobre 1931 et qui, lorsque l'effectif d'un type dépassait la centaine (types 31, 38, 41, 44, 51, 53, 64, 71, 72 et 81), voyait les deux premiers chiffres n'indiquant plus le type de locomotive.

Prenons exemple du type 81 dont les 576 exemplaires repris en écritures le 1 janvier 1925 furent numérotés de 8100 à 8675.

Ce ne fut cependant pas cet inconvénient qui justifia la nouvelle numérotation du 1 janvier 1946.

Cette dernière s'était avérée indispensable car l'ancienne ne permettait pas de prendre en écritures les 300 locomotives type 29 achetées à l'industrie américaine début 1945.

Comme on peut le remarquer, à la lecture des différents tableaux [que le rédac'chef s'est allègrement farcis] et reprenant les nouveaux numéros à appliquer à partir du 1 janvier 46, certains de ces derniers ont été mis entre parenthèses. Il s'agit de locomotives numérotées uniquement « sur papier » et pour lesquelles le numéro attribué n'a jamais été appliqué.

Pour les machines comprises dans les 2.746 reprises à l'effectif lors de la renumérotation, il s'agit soit de machines gravement endommagées et dont la réparation fut d'abord différée, puis abandonnée quand l'effectif fut jugé suffisant par la fourniture des types 25, 26 et 29 et par les retours d'Allemagne, soit de locomotives rentrées d'Allemagne jugées irréparables.

Pour les machines comprises dans les 348 rentrées d'Allemagne en 1946 (244), 1947 (6) et 1950 (98), il s'agit soit de locomotives également jugées irréparables, soit de machines dont les types étaient « déstandardisés » (71/72) voire en état de l'être (90), soit de locomotives dont la réparation ne fut pas envisagée pour cause de surabondance.

Quant aux 301 machines jamais revenues en Belgique, elles restèrent bien entendu uniquement renumérotées « sur papier ».

a) 2.746 locomotives présentes à l'effectif le 1 janvier 1946

Type (...) au 31-12-45	Nombre de locomotives	Numéros attribués jusqu'au 31-12-45	Numéros attribués à partir du 01-01-46
1	34	101 à 128, 130 à 135	1.001 à 1.028, 1.030 à 1.035
5	4	500, 501 à 503	5.004, 5.001 à 5.003
6	6	602 à 605, 607, 608	6.002 à 6.005, 6.001, 6.006
7	73	700, 701 à 715, 717, 719 à 774	7.016, 7.001 à 7.015, 7.017, 7.019 à 7.074
8	30	800, 802 à 805, 807, 808, 810, 813 à 815, 817 à 819, 822, 823, 825, 826, 828 à 830, 832, 833, 835 à 838, 840 à 842	(8.001), 8.002 à 8.005, 8.007, 8.008, 8.010, 8.013 à 8.015, 8.017 à 8.019, 8.022, 8.023, 8.025, 8.026, 8.028 à 8.030, 8.032, 8.033, 8.035 à 8.038, 8.040 à 8.042
9	42	900, 901 à 904, 906 à 942	9.005, 9.001 à 9.004, 9.006 à 9.042
10	49	1000, 1001 à 1048	10.049, 10.001 à 10.048
11	21	1101, 1103, 1104, 1106, 1107, 1110, 1115, 1118, 1119, 1122 à 1125, 1133, 1135 à 1138, 1141, 1143, 1146	11.001, 11.003, 11.004, 11.006, 11.007, 11.010, 11.015, 11.018, 11.019, 11.022 à 11.025, 11.033, 11.035 à 11.038, 11.041, 11.043, 11.046
12	6	1201 à 1206	12.001 à 12.006
14	30	1400, 1401 à 1412, 1414, 1416 à 1421, 1422, 1424 à 1432	14.013, 14.001 à 14.012, 14.014, 14.016 à 14.021, (14.022), 14.024 à 14.032
15	46	1500, 1501 à 1533, 1536 à 1547	15.034, 15.001 à 15.033, 15.036 à 15.047
16	60	1600, 1601 à 1610, 1611, 1612 à 1621, 1623 à 1628, 1630 à 1661	16.062, 16.001 à 16.010, (16.011), 16.012 à 16.021, 16.023 à 16.028, 16.030 à 16.061
18	17	1806, 1808, 1818, 1827, 1831, 1836, 1841, 1843, 1846, 1847, 1851, 1857 à 1859, 1866, 1872, 1878	18.006, 18.008, 18.018, 18.027, 18.031, 18.036, 18.041, 18.043, 18.046, 18.047, (18.051), 18.057 à 18.059, 18.066, 18.072, 18.078
19	3	1900, 1901, 1902	19.003, 19.001, 19.002
20	10	2000, 2001 à 2007, 2009, 2010	20.008, 20.001 à 20.007, 20.009, 20.010
22	34	2221 à 2230, 2234 à 2245, 2251 à 2262	22.001 à 22.010, 22.011 à 22.022, 22.023 à 22.034
24	12	2451 à 2455, 2456, 2458 à 2461, 2463, 2464	24.001 à 24.005, (24.006), 24.008 à 24.011, 24.007, 24.012
25	5	2500, 2501 à 2504	25.013, 25.001 à 25.004
25 * (a)	10	2513 à 2520 2522, 2523	25.014 à 25.021 (25.023), (25.024)
26	13	2600, 2601 à 2607, 2650 à 2654	26.100, 26.001 à 26.007, 26.050 à 26.054
27 (28) *	3	2800, 2801, 2802	27.003, (27.001), 27.002
29 (b)	1	29.001	29.001
30 (c)	67	3001 à 3004, 3006, 3007, 3009, 3011 à 3013, 3015 à 3018, 3020 à 3022, 3025 à 3027, 3029 à 3034, 3036 à 3039, 3041, 3044 à 3046, 3048 à 3052, 3054 à 3058, 3060 à 3068, 3070 à 3072, 3074, 3077, 3078, 3080, 3083 à 3088, 3091	30.001 à 30.004, 30.006, 30.007, 30.009, 30.011 à 30.013, 30.015 à 30.018, 30.020 à 30.022, 30.025 à 30.027, 30.029 à 30.034, 30.036 à 30.039, 30.041, 30.044 à 30.046, 30.048 à 30.052, 30.054 à 30.058, 30.060 à 30.068, 30.070 à 30.072, 30.074, 30.077, 30.078, 30.080, 30.083 à 30.088, 30.091

Type (...) au 31-12-45	Nombre de locomotives	Numéros attribués jusqu'au 31-12-45	Numéros attribués à partir du 01-01-46
31 (c)	132	3100, 3101 à 3104, 3106, 3108, 3111 à 3118, 3120, 3122, 3123, 3124, 3126, 3128, 3132, 3134 à 3139, 3141 à 3143, 3146, 3147, 3150, 3152, 3153, 3154 à 3159, 3161 à 3164, 3166, 3168 à 3172, 3174, 3178 à 3182, 3185 à 3192, 3194, 3195, 3197 à 3199, 3201, 3203, 3205 à 3208, 3211, 3213 à 3216, 3220 à 3223, 3225 à 3227, 3229, 3231, 3234, 3237, 3240, 3244 à 3247, 3251, 3253 à 3256, 3259, 3261, 3263 à 3268, 3271 à 3280, 3282 à 3285, 3289 à 3291, 3295 à 3298	31.200, 31.001 à 31.004, 31.006, 31.008, 31.011 à 31.018, 31.020, 31.022, (31.023), 31.024, (31.026), 31.028, 31.032, 31.034 à 31.039, 31.041 à 31.043, 31.046, 31.047, 31.050, 31.052, (31.053), 31.054 à 31.059, 31.061 à 31.064, 31.066, 31.068 à 31.072, 31.074, 31.078 à 31.082, 31.085 à 31.092, 31.094, 31.095, 31.097 à 31.099, 31.101, 31.103, 31.105 à 31.108, 31.111, 31.113 à 31.116, 31.120 à 31.123, 31.125 à 31.127, 31.129, 31.131, 31.134, 31.137, 31.140, 31.144 à 31.147, 31.151, 31.153 à 31.156, 31.159, 31.161, 31.163 à 31.168, 31.171 à 31.180, 31.182 à 31.185, 31.189 à 31.191, 31.195 à 31.198
33	8	3300, 3301, 3302, 3303, 3304, 3305, 3306, 3307	33.008, 33.001, 33.002, (33.003), 33.004, (33.005), 33.006, 33.007
35	4	3500, 3501 à 3503	35.004, 35.001 à 35.003
36	93	3600, 3601 à 3618, 3619, 3620 à 3630, 3631, 3632, 3633, 3634, 3635 à 3687, 3688, 3689, 3692	36.093, 36.001 à 36.018, (36.019), 36.020 à 36.030, (36.031), 36.032, 36.033, (36.034), 36.035 à 36.087, (36.088), 36.089 à 36.092
38	146	3800, 3801 à 3830, 3833 à 3860, 3862, 3864 à 3881, 3882, 3883 à 3885, 3886, 3887 à 3934, 3935, 3936 à 3949	38.031, 38.001 à 38.030, 38.033 à 38.060, 38.062, 38.064 à 38.081, (38.082), 38.083 à 38.085, (38.086), 38.087 à 38.134, (38.135), 38.136 à 38.149
40	67	4000, 4001 à 4028, 4030 à 4045, 4047 à 4068	40.029, 40.001 à 40.028, 40.030 à 40.045, 40.047 à 40.068
41	212	4100, 4101, 4102, 4103 à 4118, 4119, 4120 à 4138, 4140, 4141, 4143, 4145 à 4191, 4193 à 4199, 4200, 4201 à 4206, 4207, 4208 à 4219, 4221 à 4230, 4232 à 4260, 4262 à 4271, 4272, 4273 à 4307, 4309 à 4318, 4320	41.039, 41.001, (41.002), 41.003 à 41.018, (41.019), 41.020 à 41.038, 41.040, 41.041, 41.043, 41.045 à 41.091, 41.093 à 41.099, (41.100), 41.101 à 41.106, (41.107), 41.108 à 41.119, 41.121 à 41.130, 41.132 à 41.160, 41.162 à 41.171, (41.172), 41.173 à 41.207, 41.209 à 41.218, 41.220
44	318	4400, 4401 à 4410, 4412 à 4424, 4425, 4426, 4427, 4429 à 4449, 4451 à 4498, 4499, 4500 à 4521, 4523 à 4531, 4533 à 4542, 4544 à 4549, 4551 à 4556, 4557, 4558 à 4570, 4571, 4572 à 4578, 4579, 4580 à 4598, 4600, 4601, 4602, 4604, 4605, 4606, 4607 à 4625, 4626, 4627 à 4703, 4704, 4705 à 4707, 4708, 4709, 4710, 4711, 4712 à 4726	44.028, 44.001 à 44.010, 44.012 à 44.024, (44.025), 44.026, 44.027, 44.029 à 44.049, 44.051 à 44.098, (44.099), 44.100 à 44.121, 44.123 à 44.131, 44.133 à 44.142, 44.144 à 44.149, 44.151 à 44.156, (44.157), 44.158 à 44.170, (44.171), 44.172 à 44.178, (44.179), 44.180 à 44.198, 44.200, 44.201, (44.202), 44.204, 44.205, (44.206), 44.207 à 44.225, (44.226), 44.227 à 44.303, (44.304), 44.305 à 44.307, (44.308), 44.309, 44.310, (44.311), 44.312 à 44.326
48	34	4821 à 4851, 4853 à 4855	48.001 à 48.031, 48.033 à 48.035
49	5	4981 à 4985	49.001 à 49.005
50	5	5000, 5001 à 5004	50.005, 50.001 à 50.004
51	106	5102, 5103 à 5105, 5108 à 5111, 5113, 5115 à 5121, 5124 à 5126, 5128, 5131 à 5133, 5135, 5136, 5139, 5140, 5142 à 5149, 5151 à 5154, 5160, 5161, 5163 à 5165, 5167, 5168, 5170 à 5174, 5176 à 5178, 5183, 5185 à 5187, 5190, 5191, 5198, 5199, 5202, 5203, 5205, 5206, 5208, 5215, 5216, 5218, 5220, 5225, 5226, 5229 à 5231, 5233, 5236, 5238, 5242, 5244, 5246, 5248, 5251, 5253 à 5258, 5261, 5264, 5266, 5268, 5270, 5273 à 5277, 5279, 5280, 5282, 5291, 5295, 5297	51.001, 51.003 à 51.005, 51.008 à 51.011, 51.013, 51.015 à 51.021, 51.024 à 51.026, 51.028, 51.031 à 51.033, 51.035, 51.036, 51.039, 51.040, 51.042 à 51.049, 51.051 à 51.054, 51.060, 51.061, 51.063 à 51.065, 51.067, 51.068, 51.070 à 51.074, 51.076 à 51.078, 51.083, 51.085 à 51.087, 51.090, 51.091, 51.098, 51.099, 51.102, 51.103, 51.105, 51.106, 51.108, 51.115, 51.116, 51.118, 51.120, 51.125, 51.126, 51.129 à 51.131, 51.133, 51.136, 51.138, 51.142, 51.144, 51.146, 51.148, 51.151, 51.153 à 51.158, 51.161, 51.164, 51.166, 51.168, 51.170, 51.173 à 51.177, 51.179, 51.180, 51.182, 51.191, 51.195, 51.197

Type (...) au 31-12-45	Nombre de locomotives	Numéros attribués jusqu'au 31-12-45	Numéros attribués à partir du 01-01-46
53	313	5300, 5301, 5303 à 5306, 5308, 5310 à 5312, 5314 à 5317, 5319 à 5321, 5324 à 5327, 5329 à 5350, 5352 à 5363, 5365 à 5367, 5369 à 5373, 5375, 5376, 5378 à 5381, 5382, 5383 à 5391, 5393 à 5395, 5398, 5399, 5403 à 5411, 5413 à 5417, 5419 à 5421, 5423 à 5427, 5429 à 5436, 5438, 5440, 5441, 5443, 5445, 5447 à 5449, 5451 à 5445, 5457 à 5472, 5474 à 5477, 5479 à 5486, 5488, 5490 à 5493, 5495 à 5497, 5499 à 5502, 5505 à 5511, 5513 à 5518, 5522 à 5537, 5539, 5541, 5543, 5544, 5546, 5548 à 5558, 5560, 5562 à 5564, 5566 à 5576, 5579 à 5582, 5583, 5584 à 5594, 5596 à 5605, 5607, 5608, 5611 à 5616, 5618 à 5623, 5625 à 5631, 5633 à 5637, 5639 à 5641, 5643 à 5656, 5659, 5660, 5661, 5662 à 5672, 5673, 5674, 5675	53.028, 53.001, 53.003 à 53.006, 53.008, 53.010 à 53.012, 53.014 à 53.017, 53.019 à 53.021, 53.024 à 53.027, 53.029 à 53.050, 53.052 à 53.063, 53.065 à 53.067, 53.069 à 53.073, 53.075, 53.076, 53.078 à 53.081, (53.082), 53.083 à 53.091, 53.093 à 53.095, 53.098, 53.099, 53.103 à 53.111, 53.113 à 53.117, 53.119 à 53.121, 53.123 à 53.127, 53.129 à 53.136, 53.138, 53.140, 53.141, 53.143, 53.145, 53.147 à 53.149, 53.151 à 53.155, 53.157 à 53.172, 53.174 à 53.177, 53.179 à 53.186, 53.188, 53.190 à 53.193, 53.195 à 53.197, 53.199 à 53.202, 53.205 à 53.211, 53.213 à 53.218, 53.222 à 53.237, 53.239, 53.241, 53.243, 53.244, 53.246, 53.248 à 53.258, 53.260, 53.262 à 53.264, 53.266 à 53.276, 53.279 à 53.282, (53.283), 53.284 à 53.294, 53.296 à 53.305, 53.307, 53.308, 53.311 à 53.316, 53.318 à 53.323, 53.325 à 53.331, 53.333 à 53.337, 53.339 à 53.341, 53.343 à 53.356, 53.359, 53.360, (53.361), 53.362 à 53.372, (53.373), 53.374, 53.375
57	62	5700, 5701 à 5716, 5717, 5718 à 5739, 5741 à 5762	57.040, 57.001 à 57.016, (57.017), 57.018 à 57.039, 57.041 à 57.062
58	38	5800, 5801 à 5837	58.038, 58.001 à 58.037
59 *	1	5900	59.001
60	16	6002 à 6013, 6033, 6040, 6041, 6043	60.002 à 60.013, 60.001, 60.014, 60.015, 60.016
64	47	6409, 6410, 6420, 6424, 6429, 6431, 6433, 6440, 6442, 6443, 6445, 6447, 6456, 6457, 6463 à 6466, 6471, 6475, 6478, 6480, 6484, 6485, 6487, 6488, 6492, 6494, 6502, 6503, 6505, 6511, 6513, 6516 à 6518, 6521, 6524, 6528, 6534, 6535, 6538 à 6540, 6543, 6545, 6549	64.009, 64.010, 64.020, 64.024, 64.029, 64.031, 64.033, 64.040, 64.042, 64.043, 64.045, 64.047, 64.056, 64.057, 64.063 à 64.066, 64.071, 64.075, 64.078, 64.080, 64.084, 64.085, 64.087, 64.088, 64.092, 64.094, 64.102, 64.103, 64.105, 64.111, 64.113, 64.116 à 64.118, 64.121, 64.124, 64.128, 64.134, 64.135, 64.138 à 64.140, 64.143, 64.145, 64.149
64 *	1	6568	64.168
66	39	6600, 6601 à 6603, 6605 à 6629, 6631 à 6634, 6638, 6639, 6641, 6645, 6654, 6671	66.004, 66.001 à 66.003, 66.005 à 66.029, 66.031 à 66.034, 66.038, 66.039, 66.030, 66.035, 66.036, 66.037
67 *	1	6700	67.001
69	13	6904, 6906, 6910 à 6913, 6914, 6915, 6916, 6917, 6924, 6946, 6947	69.004, 69.006, 69.010 à 69.013, (69.001), 69.002, 69.003, 69.005, (69.007), 69.008, 69.009
71 (74)	4	7481, 7483 à 7485	71.001, 71.002 à 71.004
72 (75)	1	7536	72.001
76	5	7602 à 7605, 7607	76.002 à 76.005, 76.001
77	4	7723, 7727, 7740, 7741	77.001, 77.002, 77.003, 77.004
80	1	8032	(80.001)

Type (...) au 31-12-45	Nombre de locomotives	Numéros attribués jusqu'au 31-12-45	Numéros attribués à partir du 01-01-46
81	344	8100, 8101, 8102, 8104 à 8108, 8113, 8117 à 8119, 8121, 8123, 8125, 8126, 8128, 8130, 8131, 8133, 8135 à 8139, 8141, 8142, 8144, 8146 à 8148, 8152 à 8157, 8159, 8161, 8167 à 8169, 8171 à 8175, 8178, 8180, 8182 à 8184, 8186, 8188, 8189, 8191 à 8195, 8200 à 8204, 8206 à 8210, 8212, 8213, 8215, 8217, 8218, 8222 à 8229, 8232 à 8235, 8237, 8239, 8240, 8242, 8244, 8245 à 8249, 8255 à 8259, 8261, 8263, 8264, 8267, 8268, 8271 à 8273, 8276 à 8288, 8290 à 8292, 8295, 8297 à 8299, 8300, 8302, 8305 à 8307, 8309 à 8311, 8313, 8317 à 8321, 8323, 8324, 8326 à 8328, 8330, 8332 à 8334, 8336 à 8343, 8345 à 8347, 8353, 8359 à 8362, 8364 à 8369, 8371, 8373 à 8375, 8380, 8384, 8385, 8387 à 8389, 8392, 8396, 8397, 8402, 8406, 8407, 8409, 8411, 8413 à 8416, 8418, 8419, 8421 à 8424, 8426 à 8437, 8440 à 8442, 8444, 8445, 8448, 8449, 8452, 8453, 8455 à 8458, 8462 à 8466, 8469 à 8471, 8474, 8476, 8478, 8480, 8481, 8483, 8485, 8487 à 8491, 8494 à 8496, 8498, 8499, 8501, 8503 à 8505, 8507, 8509, 8512, 8514, 8516 à 8520, 8524, 8526, 8527, 8530, 8532 à 8535, 8539, 8544 à 8546, 8549, 8551 à 8556, 8558, 8559, 8563, 8567 à 8569, 8571, 8573, 8577 à 8579, 8581 à 8583, 8586, 8589 à 8591, 8596, 8599, 8603 à 8606, 8610, 8611, 8613, 8615 à 8617, 8620, 8623, 8625, 8626, 8629, 8631 à 8636, 8638, 8644, 8646, 8647, 8651 à 8655, 8660, 8661, 8663, 8666, 8667, 8670, 8672, 8673, 8675	81.022, 81.001, 81.002, 81.004 à 81.008, 81.013, 81.017 à 81.019, 81.021, 81.023, 81.025, 81.026, 81.028, 81.030, 81.031, 81.033, 81.035 à 81.039, 81.041, 81.042, 81.044, 81.046 à 81.048, 81.052 à 81.057, 81.059, 81.061, 81.067 à 81.069, 81.071 à 81.075, 81.078, 81.080, 81.082 à 81.084, 81.086, 81.088, 81.089, 81.091 à 81.095, 81.100 à 81.104, 81.106 à 81.110, 81.112, 81.113, 81.115, 81.117, 81.118, 81.122 à 81.129, 81.132 à 81.135, 81.137, 81.139, 81.140, 81.142, (81.144), 81.145 à 81.149, 81.155 à 81.159, 81.161, 81.163, 81.164, 81.167, 81.168, 81.171 à 81.173, 81.176 à 81.188, 81.190 à 81.192, 81.195, 81.197 à 81.199, 81.200, 81.202, 81.205 à 81.207, 81.209 à 81.211, 81.213, 81.217 à 81.221, 81.223, 81.224, 81.226 à 81.228, 81.230, 81.232 à 81.234, 81.236 à 81.243, 81.245 à 81.247, 81.253, 81.259 à 81.262, 81.264 à 81.269, 81.271, 81.273 à 81.275, 81.280, 81.284, 81.285, 81.287 à 81.289, 81.292, 81.296, 81.297, 81.302, 81.306, 81.307, 81.309, 81.311, 81.313 à 81.316, 81.318, 81.319, 81.321 à 81.324, 81.326 à 81.337, 81.340 à 81.342, 81.344, 81.345, 81.348, 81.349, 81.352, 81.353, 81.355 à 81.358, 81.362 à 81.366, 81.369 à 81.371, 81.374, 81.376, (81.378), 81.380, 81.381, 81.383, 81.385, 81.387 à 81.391, 81.394 à 81.396, 81.398, 81.399, 81.401, 81.403 à 81.405, 81.407, 81.409, 81.412, 81.414, 81.416 à 81.420, 81.424, 81.426, 81.427, 81.430, 81.432 à 81.435, 81.439, 81.444 à 81.446, 81.449, 81.451 à 81.456, 81.458, 81.459, 81.463, 81.467 à 81.469, 81.471, 81.473, 81.477 à 81.479, 81.481 à 81.483, 81.486, 81.489 à 81.491, 81.496, 81.499, 81.503 à 81.506, 81.510, 81.511, 81.513, 81.515 à 81.517, 81.520, 81.523, 81.525, 81.526, 81.529, 81.531 à 81.536, 81.538, 81.544, 81.546, 81.547, 81.551 à 81.555, 81.560, 81.561, 81.563, 81.566, 81.567, 81.570, 81.572, 81.573, 81.575
81 *	14	8677, 8678, 8679, 8680, 8681, 8682, 8683, 8684 à 8690	81.040, 81.043, 81.150, 81.438, 81.470, 81.480, 81.492, 81.576 à 81.582
82 (29) *	2	2900, 2901	82.002, 82.001
83 (34) *	2	3400, 3401	(83.002), 83.001
87	1	8728	87.001
88	2	8806, 8812	88.001, 88.002
89	5	8932 à 8936	89.001 à 89.005
90	19	9000, 9003, 9005, 9006, 9008, 9015 à 9017, 9026 à 9028, 9040, 9043, 9052, 9066, 9071, 9072, 9089, 9090	90.009, 90.003, 90.005, 90.006, 90.008, 90.015 à 90.017, 90.026 à 90.028, 90.040, 90.011, 90.033, 90.034, 90.036, 90.037, 90.039, 90.041
90 *	10	9012 à 9014, 9019 à 9021, 9023, 9024, 9029, 9030	90.012 à 90.014, 90.019 à 90.021, 90.023, 90.024, 90.029, 90.030
91	5	9182 à 9186	91.001 à 91.005
92	6	9260, 9261 à 9265	92.006, 92.001 à 92.005
93	40	9301, 9302, 9304, 9306, 9311, 9314, 9315, 9317 à 9322, 9324, 9325, 9328, 9332, 9334 à 9336, 9339 à 9341, 9347, 9349, 9351, 9353 à 9357, 9359, 9361, 9362, 9365, 9369, 9372, 9381, 9386, 9390	93.001, 93.002, 93.004, 93.006, 93.011, 93.014, 93.015, 93.017 à 93.022, 93.024, 93.025, 93.028, 93.032, 93.034 à 93.036, 93.039 à 93.041, 93.047, 93.049, 93.051, 93.053 à 93.057, 93.059, 93.061, 93.062, 93.065, 93.069, 93.072, 93.081, 93.068, 93.070

Type (...) au 31-12-45	Nombre de locomotives	Numéros attribués jusqu'au 31-12-45	Numéros attribués à partir du 01-01-46
94	6	9481 à 9486	94.001 à 94.006
96 (95)	3	9591, 9592, 9593	96.012, 96.014, 96.015
96	5	9600, 9603, 9609, 9616, 9626	96.011, 96.003, 96.009, 96.016, 96.020
97	9	9709, 9716, 9723, 9726, 9729, 9732, 9737, 9741, 9742	97.009, 97.016, 97.023, 97.026, 97.029, 97.032, 97.037, 97.041, 97.042
98* (a)	1	9849	(98.049)
99	20	9901 à 9920	99.001 à 99.020

* Locomotives prises de guerre 1944-1945.

(A) locomotives 2522, 2523, 9849.

La SNCB avait prématurément attribué des numéros à des locomotives de la Deutsche Reichsbahn amenées par US Forces (armée américaine) à Ronet en octobre 1945 pour être réparées à l'A.C. Salzinnes. Il s'agit des locomotives 50 1098, 50 1458, 50 1729 et 94 1361 prises en écritures à la SNCB respectivement sous les numéros 2522, 2521, 2523 et 9849. Ce numéro était déjà porté par la 9849 de la SNCB emmenée en Allemagne d'où elle ne revint pas. US Forces reprit la 2521 en novembre 1945 (au 1 janvier 46 numéro prévu 25.022) et les 2522, 2523 et 9849 en janvier 1946.

(B) Locomotive 29.001.

Il s'agit de la première locomotive des 300 machines type 29 commandées à l'industrie américaine. Elle a été prise en écritures le 29 décembre 1945 et a reçu directement le numéro 29.001 lui attribué à partir du 1 janvier 1946.

(C) Types 30 / 31.

Au 1 janvier 1946, il restait 67 locomotives type 30 à transformer en type 31. Parmi ces dernières, 25 le furent en 1946 et 4 au début 47. A partir de la fin mars 47, la SNCB décide de ne plus procéder à la transformation de ce type de locomotives. Les 29 machines transformées retrouvent leur numéro de type 31 attribué au 1 janvier 1946, tandis que 38 non transformées conservent leur numéro de type 30 jusqu'à leur mise hors écritures en 1950. Les 4 dernières locomotives transformées (en 47), furent les 30.007, 30.031, 30.041 et 30.060.

Numérotation à appliquer aux 67 type 30 lors de leur renumérotation en type 31.

(.....) numéro non appliqué étant donné la non-transformation de la locomotive du type 30

Numérotation		Numérotation		Numérotation		Numérotation		Numérotation	
Type 30	Type 31	Type 30	Type 31	Type 30	Type 31	Type 30	Type 31	Type 30	Type 31
30.001	31.007	30.020	31.048	30.038	(31.100)	30.057	31.135	30.074	(31.162)
30.002	(31.009)	30.021	31.049	30.039	31.102	30.058	(31.136)	30.077	31.169
30.003	(31.010)	30.022	(31.051)	30.041	31.104	30.060	31.138	30.078	31.170
30.004	31.019	30.025	(31.060)	30.044	(31.109)	30.061	(31.139)	30.080	(31.181)
30.006	(31.021)	30.026	(31.065)	30.045	(31.110)	30.062	31.141	30.083	31.186
30.007	31.025	30.027	31.067	30.046	(31.112)	30.063	(31.142)	30.084	(31.187)
30.009	(31.027)	30.029	(31.073)	30.048	31.117	30.064	31.143	30.085	(31.188)
30.011	(31.029)	30.030	31.075	30.049	(31.118)	30.065	(31.148)	30.086	31.192
30.012	(31.030)	30.031	31.076	30.050	(31.119)	30.066	31.149	30.087	(31.193)
30.013	31.031	30.032	31.077	30.051	(31.124)	30.067	31.150	30.088	(31.194)
30.015	(31.033)	30.033	(31.083)	30.052	31.128	30.068	(31.152)	30.091	(31.199)
30.016	31.040	30.034	31.084	30.054	31.130	30.070	31.157		
30.017	(31.044)	30.036	31.093	30.055	(31.132)	30.071	(31.158)		
30.018	(31.045)	30.037	(31.096)	30.056	(31.133)	30.072	(31.160)		

b) 244 locomotives rentrées d'Allemagne en 1946.

Type (...) au 31-12-45	Nombre de locomotives	Numéros attribués jusqu'au 31-12-45	Numéros attribués à partir du 01-01-46
31	1	3105	31.005
38	1	3863	38.063
40	1	4069	40.069
41	1	4261	41.161
44	3	4411, 4450, 4599	44.011, 44.050, 44.199
53	6	5302, 5309, 5364, 5422, 5444, 5538	53.002, 53.009, 53.064, 53.122, 53.144, 53.238
62	5	6204 à 6206, 6210, 6212	62.004 à 62.006, 62.010, 62.012
64	86	6402, 6403, 6406, 6411 à 6415, 6418, 6419, 6421 à 6423, 6425, 6427, 6428, 6430, 6434, 6436, 6438, 6439, 6441, 6444, 6449 à 6451, 6453, 6454, 6458, 6459, 6461, 6462, 6467, 6469, 6470, 6472 à 6474, 6476, 6477, 6479, 6481 à 6483, 6486, 6489, 6493, 6495 à 6499, 6501, 6504, 6506, 6508 à 6510, 6512, 6514, 6515, 6519, 6520, 6522, 6523, 6525, 6527, 6529 à 6531, 6533, 6541, 6546, 6547, 6550 à 6553, 6556, 6559, 6561, 6563 à 6566, 6567	64.002, 64.003, 64.006, 64.011 à 64.015, 64.018, 64.019, 64.021 à 64.023, 64.025, 64.027, 64.028, 64.030, 64.034, 64.036, 64.038, 64.039, 64.041, 64.044, 64.049 à 64.051, 64.053, 64.054, 64.058, 64.059, 64.061, 64.062, 64.067, 64.069, 64.070, 64.072 à 64.074, 64.076, 64.077, 64.079, 64.081 à 64.083, 64.086, 64.089, 64.093, 64.095 à 64.099, 64.101, 64.104, 64.106, 64.108 à 64.110, 64.112, 64.114, 64.115, 64.119, 64.120, 64.122, 64.123, 64.125, 64.127, 64.129 à 64.131, 64.133, 64.141, 64.146, 64.147, 64.150 à 64.153, 64.156, (64.159), 64.161, 64.163 à 64.166, (64.167)
71	2	7032, 7113	(71.008, 71.025)
72	1	7221	(72.004)
81	83	8103, 8109, 8111, 8115, 8120, 8145, 8150, 8151, 8162, 8165, 8166, 8197, 8205, 8216, 8221, 8236, 8238, 8241, 8265, 8266, 8269, 8270, 8293, 8301, 8308, 8312, 8349 à 8351, 8355 à 8358, 8363, 8372, 8379, 8381, 8383, 8386, 8394, 8395, 8398, 8410, 8417, 8425, 8438, 8439, 8443, 8446, 8450, 8451, 8454, 8460, 8467, 8468, 8473, 8482, 8500, 8510, 8513, 8521, 8536, 8537, 8547, 8560, 8561, 8564, 8587, 8588, 8600, 8607 à 8609, 8612, 8619, 8622, 8624, 8628, 8649, 8658, 8659, 8665, 8668	81.003, 81.009, 81.011, 81.015, 81.020, 81.045, 81.050, 81.051, 81.062, 81.065, 81.066, 81.097, 81.105, 81.116, 81.121, 81.136, 81.138, 81.141, 81.165, 81.166, 81.169, 81.170, 81.193, 81.201, 81.208, 81.212, 81.249 à 81.251, 81.255 à 81.258, 81.263, 81.272, 81.279, 81.281, 81.283, 81.286, 81.294, 81.295, 81.298, 81.310, 81.317, 81.325, 81.338, 81.339, 81.343, 81.346, 81.350, 81.351, 81.354, 81.360, 81.367, 81.368, 81.373, 81.382, 81.400, 81.410, 81.413, 81.421, 81.436, 81.437, 81.447, 81.460, 81.461, 81.464, 81.487, 81.488, 81.500, 81.507 à 81.509, 81.512, 81.519, 81.522, 81.524, 81.528, 81.549, 81.558, 81.559, 81.565, 81.568
90	6	9004, 9010, 9018, 9022, 9025, 9044	90.004, 90.010, 90.018, 90.022, 90.025, 90.031
93	17	9310, 9327, 9331, 9333, 9337, 9342, 9344 à 9346, 9350, 9367, 9373, 9380, 9384, 9385, 9392, 9398	93.010, 93.027, 93.031, 93.033, 93.037, 93.042, 93.044 à 93.046, 93.050, 93.067, 93.073, 93.080, 93.064, 93.066, 93.074, 93.076
96	6	9601, 9608, 9617, 9631, 9650, 9662	96.001, 96.008, 96.017, 96.021, 96.025, 96.028
97	15	9705, 9708, 9710, 9714, 9715, 9719, 9721, 9733, 9734, 9736, 9743, 9744, 9746, 9750, 9774	97.005, 97.008, 97.010, 97.014, 97.015, 97.019, 97.021, 97.033, 97.034, 97.036, 97.043, 97.044, 97.046, 97.050, 97.001
98	10	9805, 9816, 9819, 9840, 9843, 9845, 9854, 9858, 9868, 9876	98.005, 98.016, 98.019, 98.040, 98.043, 98.045, 98.006, 98.008, 98.029, 98.031

c) 6 locomotives rentrées d'Allemagne en 1947.

Type (...) au 31-12-45	Nombre de locomotives	Numéros attribués jusqu'au 31-12-45	Numéros attribués à partir du 01-01-46
64	1	6544	(64.144)
81	2	8211, 8401	81.111, 81.301
93	1	9308	93.008
96	1	9602	96.002
98	1	9896	98.035

d) 98 locomotives rentrées d'Allemagne en 1950.

Type (...) au 31-12-45	Nombre de locomotives	Numéros attribués jusqu'au 31-12-45	Numéros attribués à partir du 01-01-46
62	2	6209, 6213	62.009, 62.013
64	19	6401, 6416, 6417, 6432, 6435, 6437, 6446, 6455, 6490, 6500, 6507, 6526, 6532, 6536, 6537, 6548, 6558, 6560, 6562	64.001, (64.016), 64.017, 64.032, 64.035, 64.037, 64.046, 64.055, 64.090, (64.100), 64.107, 64.126, 64.132, 64.136, 64.137, 64.148, 64.158, 64.160, 64.162
72	2	7224, 7227	(72.005), (72.006)
81	46	8116, 8127, 8158, 8160, 8176, 8179, 8181, 8185, 8190, 8199, 8220, 8252, 8253, 8275, 8325, 8331, 8352, 8377, 8393, 8399, 8403, 8405, 8412, 8447, 8461, 8472, 8475, 8477, 8492, 8497, 8502, 8508, 8525, 8529, 8531, 8543, 8548, 8565, 8593, 8598, 8601, 8630, 8639, 8643, 8650, 8671	81.016, 81.027, 81.058, 81.060, 81.076, 81.079, 81.081, 81.085, 81.090, 81.099, 81.120, 81.152, 81.153, 81.175, 81.225, 81.231, 81.252, (81.277), 81.293, 81.299, 81.303, 81.305, 81.312, 81.347, 81.361, 81.372, 81.375, 81.377, 81.392, 81.397, 81.402, 81.408, 81.425, 81.429, 81.431, 81.443, 81.448, 81.465, 81.493, 81.498, 81.501, 81.530, 81.539, 81.543, 81.550, 81.571
90	4	9002, 9007, 9051, 9068	90.002, 90.007, 90.032, 90.035
93	8	9303, 9305, 9309, 9316, 9329, 9358, 9371, 9382	93.003, (93.005), 93.009, 93.016, (93.029), 93.058, (93.071), 93.060
96	6	9605, 9606, 9607, 9624, 9645, 9679	96.005, 96.006, 96.007, 96.019, 96.024, 96.030
97	11	9712, 9713, 9718, 9724, 9728, 9731, 9735, 9739, 9745, 9755, 9793	97.012, 97.013, 97.018, 97.024, 97.028, 97.031, 97.035, (97.039), 97.045, 97.055, 97.056

Conformément à l'accord conclu en avril 1950 entre la Belgique et la toute jeune république fédérale d'Allemagne concernant l'échange du matériel moteur séjournant encore dans les deux pays, la SNCB restituait à la Deutsche Bundesbahn les locomotives prises de guerre 1944-1945. De son côté, la SNCB retrouvait 98 de ses locomotives dont 46 type 81.

Parmi ces dernières, une locomotive non identifiée comme propriété SNCB portera le numéro 81.583 non prévu à la renumérotation du 1 janvier 1946 (voir FFN 67 page 14).

Mais en septembre 1950, la SNCB allait quand même recevoir une 46 ième type 81 lui appartenant. En effet, une locomotive prise de guerre la 55 5693 rendue à la DB et ayant été numérotée à la SNCB 8689 puis 81.581 fut identifiée comme propriété belge. Il s'agissait de la locomotive 8565 (cédée suivant la convention Eupen-Malmedy) qui circula dès lors sous le numéro 81.465 lui attribué à la renumérotation du 1 janvier 1946.

e) 301 locomotives non rentrées d'Allemagne.

Type (...) au 31-12-45	Nombre de locomotives	Numéros attribués jusqu'au 31-12-45	Numéros attribués à partir du 01-01-46
1	1	129	(1.029)
38	1	3861	(38.061)
40	1	4046	(40.046)
41	1	4319	(41.219)
44	1	4550	(44.150)
51	2	5129, 5252	(51.029), (51.152)
53	44	5307, 5313, 5318, 5322, 5323, 5351, 5368, 5377, 5396, 5401, 5402, 5412, 5418, 5428, 5437, 5439, 5442, 5446, 5450, 5478, 5487, 5489, 5498, 5503, 5504, 5512, 5519, 5520, 5521, 5542, 5545, 5547, 5559, 5561, 5577, 5595, 5606, 5609, 5610, 5624, 5638, 5642, 5657, 5658	(53.007), (53.013), (53.018), (53.022), (53.023), (53.051), (53.068), (53.077), (53.096), (53.101), (53.102), (53.112), (53.118), (53.128), (53.137), (53.139), (53.142), (53.146), (53.150), (53.178), (53.187), (53.189), (53.198), (53.203), (53.204), (53.212), (53.219), (53.220), (53.221), (53.242), (53.245), (53.247), (53.259), (53.261), (53.277), (53.295), (53.306), (53.309), (53.310), (53.324), (53.338), (53.342), (53.357), (53.358)
61	3	6110, 6117, 6127	(61.001), (61.002), (61.003)
62	8	6201, 6202, 6203, 6207, 6208, 6211, 6216, 6217	(62.001), (62.002), (62.003), (62.007), (62.008), (62.011), (62.014), (62.015)
64	14	6400, 6404, 6405, 6407, 6426, 6448, 6452, 6460, 6468, 6491, 6542, 6554, 6555, 6557	(64.008), (64.004), (64.005), (64.007), (64.026), (64.048), (64.052), (64.060), (64.068), (64.091), (64.142), (64.154), (64.155), (64.157)
71	26	7001, 7004, 7018, 7035, 7037, 7039, 7045, 7047, 7050, 7060, 7061, 7075, 7081, 7082, 7091, 7094, 7096, 7098, 7110, 7114, 7123, 7125, 7132, 7161, 7185, 7189	(71.005), (71.006), (71.007), (71.009), (71.010), (71.011), (71.012), (71.013), (71.014), (71.015), (71.016), (71.017), (71.018), (71.019), (71.020), (71.021), (71.022), (71.023), (71.024), (71.026), (71.027), (71.028), (71.029), (71.030), (71.031), (71.032)
72	23	7204, 7208, 7239, 7242, 7243, 7255, 7262, 7265, 7271, 7277, 7289, 7294, 7303, 7314, 7318, 7321, 7322, 7323, 7325, 7326, 7328, 7329, 7339	(72.002), (72.003), (72.007), (72.008), (72.009), (72.010), (72.011), (72.012), (72.013), (72.014), (72.015), (72.016), (72.017), (72.018), (72.019), (72.020), (72.021), (72.022), (72.023), (72.024), (72.025), (72.026), (72.027)
81	92	8110, 8112, 8114, 8124, 8129, 8132, 8134, 8149, 8163, 8164, 8170, 8177, 8187, 8196, 8198, 8214, 8219, 8230, 8231, 8243, 8251, 8254, 8260, 8262, 8274, 8289, 8294, 8296, 8303, 8304, 8314 à 8316, 8322, 8329, 8335, 8344, 8348, 8354, 8370, 8376, 8378, 8382, 8390, 8391, 8400, 8404, 8408, 8420, 8459, 8479, 8484, 8486, 8493, 8506, 8511, 8515, 8522, 8523, 8528, 8540 à 8542, 8550, 8557, 8562, 8566, 8572, 8574 à 8576, 8584, 8585, 8594, 8595, 8597, 8602, 8614, 8618, 8621, 8627, 8640 à 8642, 8645, 8648, 8656, 8657, 8662, 8664, 8669, 8674	(81.010), (81.012), (81.014), (81.024), (81.029), (81.032), (81.034), (81.049), (81.063), (81.064), (81.070), (81.077), (81.087), (81.096), (81.098), (81.114), (81.119), (81.130), (81.131), (81.143), (81.151), (81.154), (81.160), (81.162), (81.174), (81.189), (81.194), (81.196), (81.203), (81.204), (81.214) à (81.216), (81.222), (81.229), (81.235), (81.244), (81.248), (81.254), (81.270), (81.276), (81.278), (81.282), (81.290), (81.291), (81.300), (81.304), (81.308), (81.320), (81.359), (81.379), (81.384), (81.386), (81.393), (81.406), (81.411), (81.415), (81.422), (81.423), (81.428), (81.440) à (81.442), (81.450), (81.457), (81.462), (81.466), (81.472), (81.474) à (81.476), (81.484), (81.485), (81.494), (81.495), (81.497), (81.502), (81.514), (81.518), (81.521), (81.527), (81.540) à (81.542), (81.545), (81.548), (81.556), (81.557), (81.562), (81.564), (81.569), (81.574)
90	2	9001, 9079	(90.001), (90.038)
93	15	9307, 9312, 9313, 9323, 9326, 9330, 9338, 9343, 9348, 9352, 9378, 9379, 9383, 9394, 9399	(93.007), (93.012), (93.013), (93.023), (93.026), (93.030), (93.038), (93.043), (93.048), (93.052), (93.078), (93.079), (93.063), (93.075), (93.077)
96	9	9604, 9610, 9613, 9620, 9632, 9637, 9652, 9655, 9668	(96.004), (96.010), (96.013), (96.018), (96.022), (96.023), (96.026), (96.027), (96.029)

Type (...) au 31-12-45	Nombre de locomotives	Numéros attribués jusqu'au 31-12-45	Numéros attribués à partir du 01-01-46
97	21	9702 à 9704, 9706, 9707, 9711, 9717, 9720, 9722, 9725, 9727, 9730, 9738, 9740, 9747, 9748, 9749, 9754, 9775, 9781, 9783	(97.002) à (97.004), (97.006), (97.007), (97.011), (97.017), (97.020), (97.022), (97.025), (97.027), (97.030), (97.038), (97.040), (97.047), (97.048), (97.049), (97.054), (97.051), (97.052), (97.053)
98	37	9802, 9803, 9809, 9810, 9812 à 9815, 9817, 9818, 9824, 9827, 9828, 9836 à 9839, 9841, 9842, 9844, 9846 à 9848, 9849, 9853, 9856, 9859, 9862 à 9865, 9866, 9867, 9870, 9880, 9887, 9895	(98.002), (98.003), (98.009), (98.010), (98.012) à (98.015), (98.017), (98.018), (98.024), (98.027), (98.028), (98.036) à (98.039), (98.041), (98.042), (98.044), (98.046) à (98.048), (98.001), (98.004), (98.007), (98.011), (98.020) à (98.023), (98.025), (98.026), (98.030), (98.032), (98.033), (98.034)

Type 45 et 46

Sous l'occupation allemande, les compagnies de "Chimay" et "Malines-Terneuzen" furent dans l'obligation de céder des locomotives à la SNCB, où elles reçurent l'appellation type 79, puis type 80 en 1944.

Après l'occupation, la SNCB continua de louer des locomotives à ces deux compagnies et au 1 janvier 1946, elles reçurent l'appellation type 45 pour celle de la Compagnie de Chimay et type 46 pour celles de la Compagnie de Malines-Terneuzen.

Compagnie		Numérotation à la SNCB		
Nom	Numéro	de 1940 à 1943	en 1944/45	au 1 janvier 1946
Chimay	22	7904	8051	(45.001) (1)
	20	7951	8056	46.001 (2)
Malines-Terneuzen	33	7954	8057	46.002 (2)
	34	7955	8058	46.003 (2)

(1) Numéro jamais porté par cette locomotive qui était toujours en service à la Compagnie de Chimay en août 1947.

(2) Furent louées jusqu'au 27 septembre 1946.

Ce très long article termine un non moins long chapitre décrivant l'histoire des locomotives de la SNCB, depuis la création de celle-ci le 1 septembre 1926, jusqu'à la renumérotation du 1 janvier 1946.

Que ceux qui ont été intéressés par le sujet n'hésitent pas à me contacter pour me signaler leurs remarques éventuelles.

L'histoire de nos chemins de fer mérite d'être décrite le plus fidèlement possible.

Michel HERBIET.

Les textes publiés dans cette rubrique sont reproduits sous la responsabilité exclusive de leurs auteurs. La seule censure apportée est celle qui empêche toute polémique stérile pour le modélisme ferroviaire.

21 mai 1944, Marloie explose

Le 21 mai 1944, peu après midi, un souffle énorme a secoué Jemelle : les portes se sont ouvertes brutalement.

Nous habitions route de Rochefort à environ un kilomètre de la gare et avons cru qu'elle était bombardée une fois de plus.

Dans l'heure qui suivit, nous avons appris qu'un train allemand de munitions avait sauté en gare de Marloie après avoir été mitraillé par un chasseur allié.

Il y avait de nombreuses victimes, la gare et ses environs n'étaient plus que ruines et désolation. Un morceau d'aiguillage était même retombé dans un jardin, près d'Hargimont !

La gare de Marloie avait été rayée de la carte : plus de rails, le ballast était devenu poussière dans laquelle le pied s'enfonçait jusqu'à la cheville, les équipements de la gare avaient disparu.

Mon père, sous-chef de gare à Jemelle, nous confia que ce train aurait dû être garé mais avait été rangé à Marloie faute de place.

Une desserte allait être organisée pour le lendemain, des passerelles seraient mises en place afin de permettre le transbordement des voyageurs vers Namur ou Liège.

Nous avons décidé de nous y rendre avec le premier train de l'après-midi.

Le lendemain, comme prévu, nous avons pris place dans la première voiture du convoi, séparée de la locomotive par un fourgon. C'était une voiture à portières latérales du type G.C.I.

A l'approche de Marloie, notre train s'arrête sur le plateau, en rase campagne. C'est alors que nous avons remarqué les voyageurs des autres compartiments qui sortaient précipitamment de notre voiture.

Nous les suivons et c'est à ce moment que j'entends le bruit d'un avion.

Instinctivement, nous dévalons le talus, sautons une haie et remontons le versant opposé où nous nous trouvons face à face avec un chasseur qui pique dans notre direction.

Nous nous couchons sur le sol et dans cette position, la tête sous mon bras droit, je pus observer derrière moi le crépitement des balles sur les tôles, les jets d'eau mélangée à la vapeur qui s'échappaient de toutes parts, la poussière soulevée tout autour de la locomotive.

L'avion entamait un large virage vers la gauche et semblait se préparer pour une seconde attaque.

Comme nous étions dans l'axe de tir, je voulus me relever afin de m'éloigner sur la gauche, vers l'arrière du train.

Je m'adressai alors à Edmond Gabriel qui était à mes côtés afin de lui proposer de se déplacer mais il ne pouvait plus me répondre, une balle l'avait atteint en pleine poitrine.

J'entendis des cris derrière moi : c'était le chef-garde Salvé de Masbourg qui avait eu le bras gauche arraché. Son fils tout à côté de lui avait le fond du pantalon troué et son vélo détruit.

L'avion survola le convoi une seconde fois sans tirer et s'éloigna vers l'ouest.

Je vis alors le chef de train sortir de son fourgon la lanterne dans une main et la mallette dans l'autre. Le machiniste et le chauffeur n'avaient pas été blessés, sans doute s'étaient-ils mis à couvert à contre-voie derrière le tender.

Après que les blessés aient reçu les soins que demandait leur état, nous nous sommes remis en route à pieds vers Jemelle en longeant silencieusement la voie sans même réaliser que nous n'avions rien vu des ruines de Marloie.

Ghislaine Matagne

Les errata de FFN 67

Courrier de Monsieur Maurice Hennequin, page 22

Il y a : RDB Reichsbahn Direktion
Il faut : RBD Reichsbahn Direktion.

La numérotation des locomotives, page 16

Il y a : répartition par type des 649 locomotives non rentrées au 31 décembre 1945
Il faut : répartition par type des 896 et 649 locomotives non rentrées respectivement au 31 décembre des années 1944 et 1945.

2 septembre 1944 : "le train ne passera pas la frontière" !

"Hommage au personnel des Chemins de fer belges dont la magnifique résistance au spoliateur nazi durant toute l'occupation a eu pour couronnement, lors de la libération de Bruxelles, ce magnifique exploit de déjouer la perfide déportation en Allemagne de 1.500 détenus et détenues". Ainsi s'exprimait à Bruxelles-Midi le 2 septembre 1945, M. René Ponty, président de l'Amicale des prisonniers politiques.

Il s'agissait, un an après, d'une manifestation de reconnaissance envers les cheminots belges, sur les quais mêmes, où 1.500 personnes furent embarquées à destination des camps de concentration de sinistre mémoire. Heureusement, ils n'ont jamais atteint leur destination grâce au courage de braves patriotes agissant obscurément. Comme le soulignait le président René Ponty, des bruits tout à fait erronés ont été colportés sur cet événement. Aussi, voici l'histoire telle qu'elle a été narrée dans son discours.

Les dangers du repli

Tout le monde redoutait que, fuyant devant l'avance des alliés, les allemands n'emportent les prisonniers avec eux pour leur servir de monnaie d'échange ou tout simplement pour en éliminer le maximum dans les endroits prévus pour cette triste besogne.

A partir du 25 août, des réunions ont lieu entre M. Miney, consul de Suisse, le baron Kruise de Verchou, consul de Suède, le Vicomte Berryer, conseiller d'ambassade, et les représentants de la Croix-Rouge Internationale.

Le 1 septembre, le consul de Suède est chargé de se rendre chez l'ambassadeur d'Allemagne et l'autorité militaire, le Général Juncklaus, chef de la Gestapo, pour obtenir la libération des "Schwere Fülle" (cas graves) consistant en cinq mille prisonniers politiques encore dans les prisons belges.

Le train 1.682.508.

Dans la nuit du 1 au 2 septembre 44, à l'insu du chef de gare de Bruxelles-Midi, à l'insu de tous, les allemands, dans le plus grand secret, amènent en deux rames, sur les voies 14 et 15, un train de trente-deux fourgons à bestiaux.

Dès 6h du matin, le sous-chef de station Michel Petit, membre actif et vigilant du MNB, a son attention attirée par le déploiement d'un important service d'ordre SS autour des rames garées sur les voies 14 et 15.

Michel Petit prend contact avec son collègue Gevaert qui se rend immédiatement à la remise des locomotives pour mettre au courant le contremaître Roelans afin de retarder à l'extrême la sortie de la machine. Mais il fallait savoir laquelle serait désignée pour ce sinistre voyage.

C'est grâce au sous-chef Duverger que l'on a fini par connaître le renseignement convoité, c'est à dire le "Fahrnummer" 1.682.508. Autrement dit le numéro de matricule sous lequel les allemands désignaient le fameux train.

Aussi, lorsque les allemands demandèrent une locomotive pour le train 1.682.508, nos braves patriotes de la remise savaient ce qu'ils avaient à faire.

La locomotive 3302, choisie par le contremaître allemand a été sabotée. Roelans, au risque d'être fusillé sur place s'il avait été surpris, arracha de ses bras vigoureux les tuyaux de graissage de la pompe Westinghouse.

Le boche fut donc forcé de désigner une autre locomotive, la 1202. Par malheur, celle-ci se trouvait au fond de la voie 2 de la remise, juste en face du bureau du planning, endroit infesté d'ajusteurs et de personnel allemand, tout sabotage était impossible.

Pendant le transport en camion de Saint-Gilles à la gare, les prisonniers sèment des messages.

De courageux patriotes les ramassent et la nouvelle se répand : les allemands évacuent la prison de Saint-Gilles et emmènent les prisonniers avec eux.

De nombreuses familles assaillent le bureau de Léon Petit, chef de station de Bruxelles-Midi.

Tous unis pour la bonne cause

Or, ce bureau est le quartier général où chef, sous-chefs et subalternes, fraternellement unis pour la bonne cause, se concertent sur les mesures à prendre pour éviter la déportation vers l'Allemagne.

Les idées fusent : faire sauter un aiguillage, et la dynamite est sortie de sa cachette. Mais la crainte des représailles est trop forte. Il faut donc employer la ruse plutôt que la force.

C'est ainsi que Gilbert et Georges entrent en action.

Il est déjà près de midi, les boches s'impatientent mais pour la conduite de la 1202, il faut attendre

l'arrivée du machiniste Georges qui prend son service à midi.

Gilbert est chargé par le contremaître Roelans d'attendre Georges à l'entrée des ateliers, pour le mettre au courant. Il a été convenu que Georges se porterait malade et rentrerait chez lui, d'accord avec le docteur Genot.

Le machiniste Vanderveken est désigné alors pour remplacer le malade. C'est aux environs de 13h30, après avoir traînaillé dans l'accomplissement des opérations préliminaires de chargement du combustible et du nettoyage du foyer, que Vanderveken, se laissant dégringoler du tender, se mit à appeler au secours, simulatant une entorse qui nécessitait son remplacement.

Il ne passera pas la frontière

Pendant ce temps, entassés à raison de 85 à 105 personnes par wagon, les prisonniers observent les allées et venues par les fissures des planches disjointes.

Ils voient ainsi passer leur femme, leur fille, leur fiancée, prisonnières comme eux.

De nombreuses camionnettes arrivent chargées pêle-mêle d'objets hétéroclites, dans un désordre sentant la panique.

Une chaleur suffocante commence à régner dans les wagons hermétiquement clos. Le sous-chef Duverger, aidé par Schoenaers, entreprennent courageusement d'ouvrir les bouches d'aération afin d'améliorer la pénible situation des occupants des bétailières.

Par ces ouvertures, les nouvelles circulent de la bouche même des cheminots qui se veulent rassurants : *"ne vous en faites pas, le train ne passera pas la frontière"*.

A deux heures, le contremaître Deshorme va succéder au courageux Roelans, à la remise aux locomotives.

Il est mis au courant de la situation.

La nervosité s'installe dans les rangs de l'occupant : il faut trouver un machiniste auquel ils ne laisseront plus l'occasion de simuler une foulure.

Prévoyant la chose, Deshorme, distraitemment et comme par hasard, met en poche la liste du personnel disponible et va faire un petit tour hors des ateliers... Il sera 15h30, lorsqu'à bout d'arguments, et après d'interminables palabres, le machiniste Louis Verheggen et son chauffeur Léon Pochet sont contraints par la force de prendre place sur la locomotive, encadrés de trois boches, l'arme au poing.

Etat d'alerte général sur la ligne

Tous les groupes de résistance belge, le long du parcours, sont en état d'alerte, grâce à Verleyen, que

la mort devait frapper le lendemain, en procédant à l'arrestation d'inciviques.

La France résistante est aussi présente en gare du Midi, durant ces heures pathétiques. Un délégué prend contact avec le machiniste Verheggen, par l'entremise de Decoster, pour lui prodiguer les encouragements de la France.

Montés sur la locomotive à 15h30 avec trois hommes en armes, Verheggen et Pochet n'ont plus qu'une pensée : mettre tout en oeuvre pour ne jamais atteindre la frontière.

Une feuille de route bien remplie

Verheggen et Pochet racontent :

"Dès la sortie de la remise, nous dirigeons la locomotive dans le cul-de-sac dit de Ruysbroeck, provoquant une première perte de temps de quelques minutes, le moindre incident devant être mis à profit.

Arrivés ensuite en gare du Midi "cheminée en avant", nous exigeâmes le virage de la locomotive, alors que nous savions bien que cette position était prévue pour le démarrage en position normale, après le changement de front qu'il nous fallait effectuer à Forest-midi, pour repartir sur Anvers.

Le chef-adjoint Decoster appuya notre demande; les boches n'y comprirent rien.

Résultat : encore 20 minutes de gagnées.

De retour en gare, nous procédâmes à l'accouplement des deux rames de wagons; c'est à ce moment que le chef Decoster, malgré la présence des boches, parvint à nous communiquer les paroles d'encouragement du délégué de la Résistance Française.

Tout était prêt, mais les signaux restaient à l'arrêt. Le chef de station-adjoint Decoster, menacé d'un revolver, est forcé de donner l'ordre du départ. Il est 16h50, soit déjà huit heures vingt de retard sur l'horaire prévu.

Nous laissons fonctionner le souffleur sans discontinuer et la consommation d'eau était anormale.

Nous arrivons à Forest-Midi à 17h15; nous eûmes une nouvelle perte de temps par suite de la présence d'un autre train en voie principale, celui-ci obstruant les croisements.

En conclusion, notre réserve d'eau étant insuffisante pour effectuer un long parcours, la machine fut décrochée et renvoyée à la grue hydraulique de l'atelier, pour effectuer, encore une fois, le plein des réservoirs du tender, ce qui prit 40 minutes.

A 17h55, nous partions de Forest-Midi vers Schaerbeek et le "souffleur" se remit en action, même pendant le temps d'arrêt, ce qui provoquait des dépenses d'eau considérables, devant les signaux fermés.

Le parcours de Schaerbeek à Malines se fit à une allure de... tortue.

Les officiers allemands perdaient patience et toute retenue.

Nous rencontrions de nombreux signaux à l'arrêt et nos trois gardiens, en vociférant, exigeaient que nous

les dépassions. Nous ne voulûmes pas, malgré leurs menaces, nous soumettre à leurs injonctions et il en résultait des discussions épiques, pendant lesquelles le train restait sur place.

Ils nous faisaient contrôler la pression à tout moment, et, finalement dans la courbe d'entrée de Malines, ils nous contraignirent à dépasser le signal-chandelier à l'arrêt.

Conséquence : nous fûmes dirigés sur une voie de garage au lieu d'être maintenus en voie principale.

Nous nous étions bien promis de demander une prise d'eau à Malines, puisque nous savions que depuis les bombardements c'était chose impossible et qu'il fallait se rendre à Muzzen pour trouver le liquide indispensable.

Le sous-chef de station belge de Malines ayant marqué son accord, nous partîmes pour Muzzen avec un cheminot allemand sur le marchepied.

Nous avons demandé au sous-chef de station de Malines de convaincre les boches de retourner à Bruxelles, pour emprunter la ligne de Liège, par suite de l'embouteillage sur la ligne d'Anvers.

Arrivé à Muzzen à 23h40, nous n'en bougâmes plus avant le jour suivant à 5h30...

A cette heure, le chef de gare allemand vint nous donner l'ordre de départ vers Malines.

L'officier commandant le train refusa de partir. Ce n'est que vers 7h15 qu'il nous donna l'autorisation de nous mettre en marche.

Il ressort clairement de ce qui précède que les ordres précis n'arrivaient plus et que chacun voulait agir à sa guise.

Après notre départ de Muzzen, nous restâmes en détresse dans la courbe de Malines. Nous demandâmes une machine d'allège, et c'est ainsi que la locomotive 109, machiniste Gérardy de Bruxelles, vint se placer en tête du train.

A Malines, un autre incident surgit : les occupants du wagon DCA exigeaient d'être mis en queue de convoi. L'accord ne s'étant pas réalisé, le wagon en question et ses occupants restèrent sur place, et à 8h30 nous partions à bonne allure vers Bruxelles.

Arrivés à la station de Bruxelles-Petite-Île, le dimanche 3 septembre, nous remarquâmes qu'il y régnait une confusion indescriptible. Il était 10h15, nous avions effectué le trajet Malines-Bruxelles en 1h3/4, alors que la veille nous mettions 7h1/2 pour atteindre Malines."

Le retour à Bruxelles

A la gare de la Petite-Île, dès l'arrivée du convoi, les deux machines furent assaillies par des allemands de tout acabit qui voulaient les réquisitionner pour les accorcher à un train avec lequel ils voulaient fuir.

Profitant de la confusion générale, l'héroïque Verheggen s'éclipsa, ce qui valut aux trois boches chargés de le surveiller quelques paires de gifles infligées par les officiers furibonds.

Quant à Pochet, c'est le feu, lui, qu'il laissait partir.

Si, à l'extérieur des fourgons, la confusion régnait, à l'intérieur, est-il besoin de le dire, l'émotion était à son comble.

Pensez-donc, d'une part on voyait des soldats allemands jeter leur fusil et, d'autre part, notre convoi, privé de locomotive, était gardé par des SS rageurs. Que se passait-il ?

Toutes les suppositions étaient émises, selon les caractères et les tempéraments, depuis la plus pessimiste c'est à dire le mitraillage pur et simple par les SS, jusqu'à la plus optimiste, la capitulation sans conditions de l'Allemagne, en passant par notre remise en cellule pour servir d'otages et empêcher ainsi la Résistance belge d'agir.

La libération inespérée

Brusquement, les gardiens SS disparurent. La nouvelle que nous allions retourner à la prison de Saint-Gilles pour y être libérés se répandit plus persistante, toujours atténuée par la menace de servir d'otages. Finalement, la réalité se fit jour, un accord était intervenu le dimanche 3 septembre à 10h30. Les prisonniers du train étaient enfin libres !

Les cheminots de la Petite-Île et des geôliers feldgrau, souriants, ouvrirent les portes des wagons.

En un flot tumultueux, criant à qui mieux mieux, pour retrouver une femme, une mère, un ami, que l'on savait détenu, les uns abandonnant leur paquetage, d'autres ployant sous une charge trop lourde pour leur corps amaigri, les 1.500 détenus inondent le quai, puis débordent sur le talus.

Les plus prévoyants, craignant un contre-ordre, se sont éloignés en courant, d'autres continuaient vainement d'appeler celui ou celle que le destin a probablement déjà conduit en Allemagne par le convoi précédent.

Le train ne peut plus quitter la gare de Bruxelles-Petite-Île, le personnel belge a pris toutes les mesures pour que le convoi y soit immobilisé définitivement. Le docteur Van Dooren, de la Croix-Rouge de Belgique, parlementant avec l'officier responsable du train a fini par récupérer les valeurs et bijoux de 476 des 1.500 personnes du convoi.

Les autres caisses restèrent aux mains des allemands.

Le patriotisme ne se paie pas

"Notre comité a estimé qu'il était de notre devoir, non pas de les récompenser, le patriotisme ne se paie pas,

mais de leur offrir cordialement un souvenir tangible et durable de notre indicible reconnaissance.

A force de persuasion, j'ai vaincu leur modestie et nous avons ainsi le grand bonheur de les voir ici aujourd'hui".

Ainsi s'exprimait M. René Ponty, président de l'amicale des prisonniers politiques lors de la cérémonie d'hommage célébrant un an plus tard la bravoure, l'abnégation et le courage des cheminots qui ont ainsi sauvé 1.500 personnes d'une mort certaine.

Il a nommé à l'honneur du pays et aux acclamations de la foule présente, ceux de la gare de Bruxelles-Midi, messieurs Léon Petit, Parmentier, De Coster, Gevaert, Duverger, Verleyen et Schoenaers (les deux derniers décédés); les cheminots de la remise aux locomotives, messieurs Piette, Deshorme, Roelans, Vanderveken, Gilbert, Georges, Berny, Van der Stricht, Haegeman, Lettanie, le personnel de la gare de Petite-Île, messieurs Elsen, Vannoorbeeke, Neyt, Van Beveren, Derom, Adam, Gansberg; monsieur Michel Petit, sous-chef de station, initiateur et organisateur du magnifique "sabotage".

Messieurs Verheggen, machiniste et Pochet, chauffeur, reçurent, en plus de la plaquette commémorative,

un chronomètre en or, témoignage de l'infinie gratitude des 1.500 personnes sauvées par ces obscurs du rail qui, au péril de leur propre vie, ont su faire passer le patriotisme avant tout !

Note de la rédaction :

Nos remerciements à M. Paul Pastiels qui, en ce cinquantième anniversaire de la libération du pays a tenu à nous rappeler l'héroïsme de ses prédécesseurs à la SNCB, en nous fournissant le texte de l'allocution de monsieur Ponty. Cette dernière nous a servi à rédiger le présent article.

Note complémentaire :

A l'époque précitée, la remise de Bruxelles-Midi abritait des locomotives types 10, 33, 41, 57, 58 et 60. (la totalité du type 33 soit 8 machines et du type 60 soit 16 machines).

Vu les bombardements fréquents par l'aviation alliée de la remise de Schaerbeek, cette dernière avait transféré à Bruxelles-Midi ses six machines type 12 et ses 29 locomotives type 1, et ce, pour les mettre à l'abri des raids aériens.

(Le solde des type 1 soit 6 machines était affecté à la remise de Stockem).



Une locomotive du type 10 comme il y en avait au dépôt de Bruxelles-Midi.

La 10.018 (ex-1018), ici photographiée après la renumérotation du 1 janvier 1946 (le point après le numéro de type) a effectué son dernier parcours officiel le 29 septembre 1956, sur Luxembourg - Bruxelles-Midi, après être sortie de moyenne réparation de l'A.C. Salzinnes le 22 mai. Son ultime trajet eu lieu le 23 janvier 59. Elle a été affectée au dépôt de Bruxelles-Midi du 15 mars au 23 octobre 1937, du 10 au 12 mai 1940 et du 29 septembre 1956 au 12 février 1959.

Pour plus amples informations sur cette dernière, lire "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly, tome 2, page 306.

Le premier chemin de fer

Vu dans le journal "Le Soir" dans la rubrique "il peut le dire".

Notre ami Jean Dubuffet et deux autres personnes apportent les précisions suivantes à un fidèle du journal qui s'étonnait récemment d'avoir lu que la première ligne de chemin de fer sur le Vieux Continent datait de 1827.

"Il faut tout d'abord faire une distinction entre le chemin de fer à traction chevaline et un chemin de fer à traction à vapeur.

Il faut ensuite également distinguer les lignes destinées à l'exploitation commerciale et publique (voyageurs et marchandises) et les lignes industrielles qui sont généralement le raccordement d'un charbonnage à une voie d'eau ou un port pour l'écoulement du produit.

La section mise en service en 1827 par Baunier entre Saint-Etienne et Andrézieux était à traction chevaline et destinée à amener le charbon stéphanois jusqu'à la Loire. Ce n'est qu'en 1832 que cette ligne servira au transport des voyageurs, dans des voitures spécialement aménagées à cet effet.

Le premier chemin de fer commercial ou public en France fut inauguré le 24 août 1837 entre Paris et

Saint-Germain, et s'arrêtait au Pecq, situé au pied de la colline de Saint-Germain.

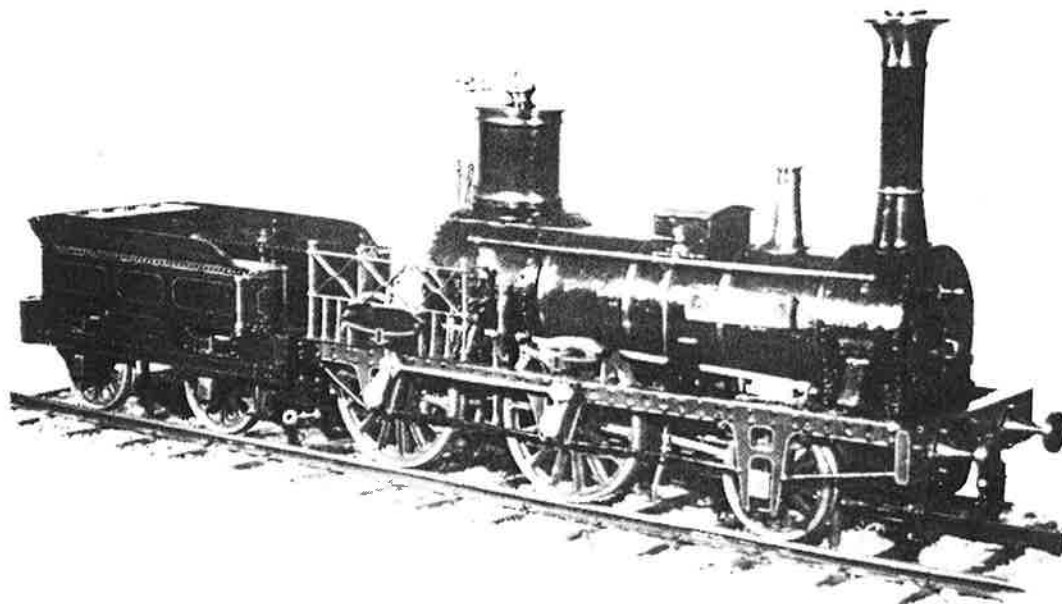
Des ingénieurs anglais dirigèrent la construction de ces lignes, et, comme ce fut le cas en Belgique, les premiers mécaniciens étaient anglais.

En Allemagne, le premier chemin de fer public fut ouvert en Bavière le 7 décembre 1835, entre Nuremberg et Fürth.

L'Italie inaugura le 4 octobre 1839 son premier chemin de fer entre Naples et Portici, la Hollande le 20 septembre 1839 par la mise en service de la ligne Amsterdam - Haarlem, le duché de Bade en 1840, la Toscane en 1844, la Suisse, le Danemark et l'Espagne en 1849, le Piémont-Sardaigne en 1852 et le Portugal en 1854.

Quant à la Belgique, elle fut bien le premier pays d'Europe continentale à utiliser le chemin de fer à traction à vapeur, et à en faire l'exploitation commerciale dès le 5 mai 1835, sur la ligne Bruxelles - Malines.

Le plus ancien chemin de fer commercial reste cependant anglais, puisqu'en 1825 fut ouverte la ligne pour les voyageurs reliant Stockton à Darlington, deux villes distantes de 19 kilomètres."



*"L'Eléphant" (20 tonnes) construite en 1835 par Tayleur, un sous traitant de Stephenson.
L'une des trois locomotives au départ de la circulation inaugurale du 5 mai 1835 à Bruxelles-Allée verte.
Cette machine assurait la traction de trains de marchandises.*

J.A.O. SYSTEMES

La version 3 de JAO est sur le marché. Un outil intéressant pour piloter son réseau "comme dans la réalité".

Rappel sur JAO

Beaucoup d'entre-nous ont besoin d'un petit rappel pour connaître ou se remémorer cet outil de travail pour le modéliste.

Au-delà de l'aspect purement informatique permettant de dessiner un réseau et de l'exploiter en simulation visuelle sur écran, JAO a été développé par ses concepteurs pour piloter un réseau modèle comme dans la réalité, **actuellement en version 2 rails, H0 ou N.**

Les essais sur les échelles supérieures n'ont pas encore été réalisés étant donné le peu de demandes dans celles-ci.

L'informatique va gérer les cantons, la signalisation, les aiguillages, les itinéraires, les vitesses des machines en simple ou double traction suivant le type de relief ou la configuration du réseau.

Aucun matériel spécial n'est embarqué dans les locomotives, qu'elles soient neuves ou anciennes. Le câblage s'effectuera comme sur tous les réseaux non informatisés.

Indépendamment de l'ordinateur (appelé dans la documentation "calculateur") la vitesse des locomotives peut être régulée manuellement avec les traditionnels potentiomètres.

Une seule alimentation suffit pour tout le réseau, fini les transformateurs encombrants.

Des cartes électroniques (Jaoalim) gèrent les cantons sous 1,5 ampère et la signalisation peut être banalisée sur voie unique.

D'autres cartes (Jaoaiguille) gèrent 4 aiguillages différents par carte ou 4 groupes d'aiguillages suivant que les aiguillages sont reliés entre-eux en permanence (itinéraires obligatoires).

Des itinéraires sont programmables et des capteurs volants peuvent intervenir sur des actions sur ou hors du réseau.

Un T.C.O. peut être réalisé par ponction du courant sur les cartes et une diode fixée sur un tableau synoptique.

Bref : la réalité dans toute sa nudité.

Il va de soi que tout ce matériel n'est pas "donné" mais comme on dit : "il faut ce qu'il faut". Tout dépend de

ce que l'on attend de son réseau et des orientations prises.

Celui qui veut du tout manuel ne peut être blâmé : c'est bon marché et pas casse-tête (parfois).

Quand on veut se lancer sur certains automatismes et les nombreux relais indispensables avec les échelons de fils et les migraines qui s'ensuivent pour trouver les pannes, c'est tout aussi onéreux.

Une idée du prix

La gestion d'un réseau comportant 16 cantons et 16 aiguillages revient à environ 55.000 francs belges. A cela, il faut ajouter l'inévitable prix du programme de simulation et de pilotage : 21.000 francs.

C'est en fait la configuration de base qui coûte. L'augmentation du nombre de cantons ou d'aiguillages n'est plus rien. La carte canton revient à 1.980 francs et la carte pour 4 aiguillages à 1.740. La banalisation du canton (signalisation double sens) coûte 570 francs.

Une diminution substantielle du prix est obtenue par l'achat des circuits et composants en kit (-30%) par huit kits pour les cantons et 4 kits pour les aiguilles. Une doc détaillée et un schéma permettent le montage aisé des composants pour ceux qui se sont déjà essayés à cette technique de l'électronique.

La convivialité

JAO est sorti depuis longtemps de son enfance et de son adolescence. La version 3 présente des écrans couleurs et une manipulation plus aisée avec des barres de menus et des aides en ligne et une manipulation avec la souris pour les fanas de l'engin. Une disquette de démonstration et de simulation est disponible au club ainsi que la documentation bien détaillée mise à jour (actuellement en cours de révision par l'auteur).

Lors de notre exposition de 1992, nous avons invité les concepteurs de JAO, Messieurs Hervé Courgeon et André Mouhot pour une démonstration qui s'est avérée probante.

Plusieurs de nos membres qui se sont rendus au salon du modélisme à Paris, cette année, ont pu constater une nouvelle présentation plus sophistiquée du réseau de démonstration.

JAO est à l'âge adulte et permet, tout en continuant des circulations "automatisées" de s'occuper de la

formation de ses convois et du chargement de ses wagons.

L'investissement est rentable sur un grand réseau, surtout si l'on est seul pour l'exploitation.

Rares sont ceux qui peuvent inviter leurs voisins pour une "train-party"...

Donc, une certaine automatisation permettra d'avoir une animation tout à fait réelle sans risque d'accidents !

Le 2^{ème} congrès des utilisateurs de JAO

Il a eu lieu, cette année, dans les locaux de l'A.M.F.L., place Jules Ferry, 4, à Lyon, le samedi 29 octobre. Quel accueil dans ce club !

Date judicieusement choisie par les organisateurs puisque nous étions au début du week-end de la Toussaint.

Le lieu du congrès est tout aussi bon : accès direct par le TGV. C'était l'occasion rêvée pour faire un Lille - Lyon.

Pour ma part, j'ai assisté, pour vous, à ce deuxième rendez-vous des amateurs de JAO.

Que nous a réservé cette journée conviviale ?

Les concepteurs ont présenté les nouveautés de l'année, les améliorations souhaitées par les membres et ont écouté les desiderata de chacun.

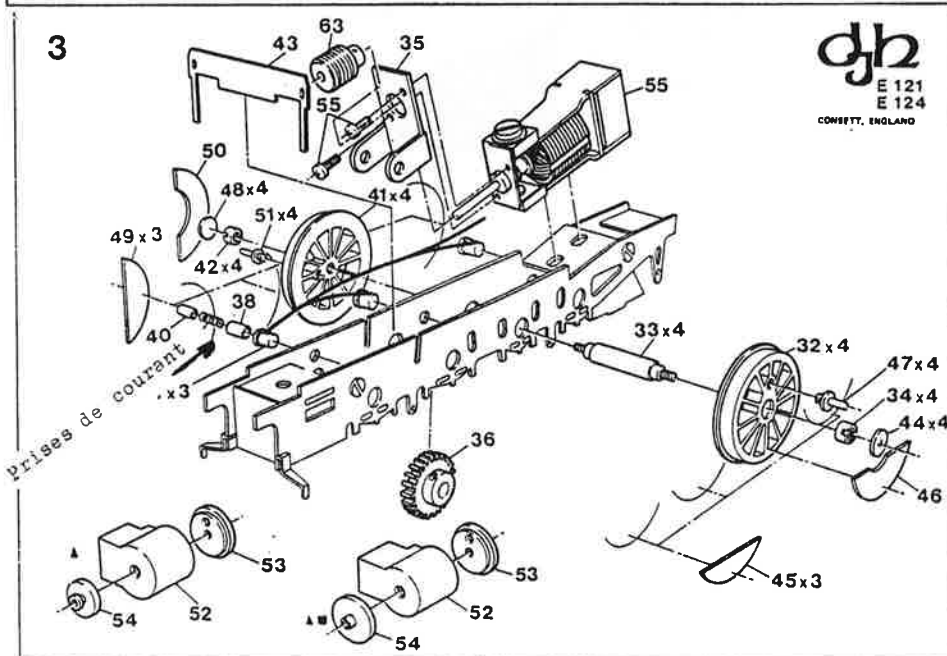
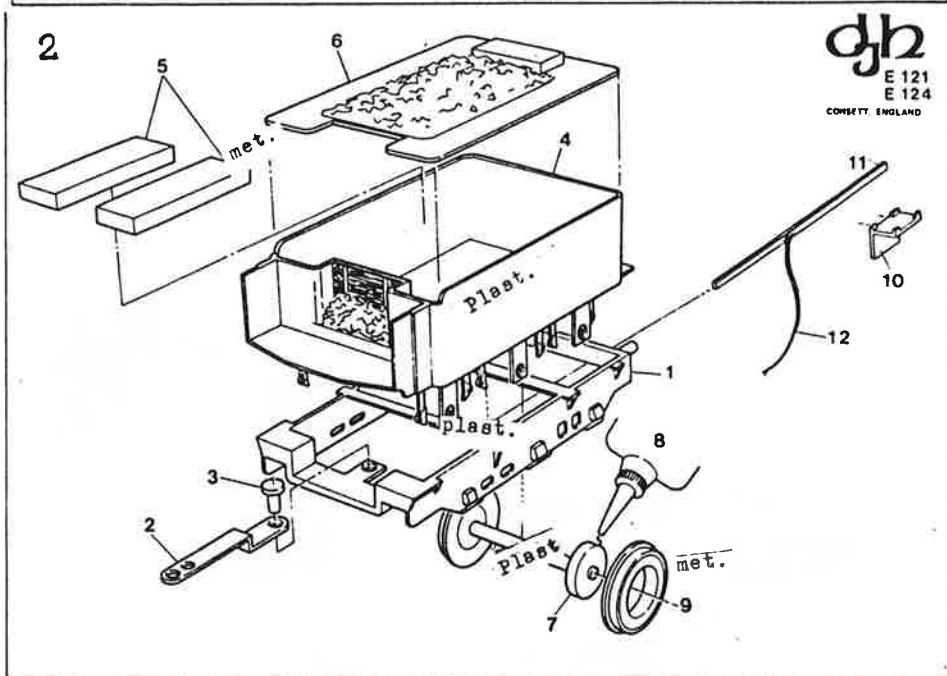
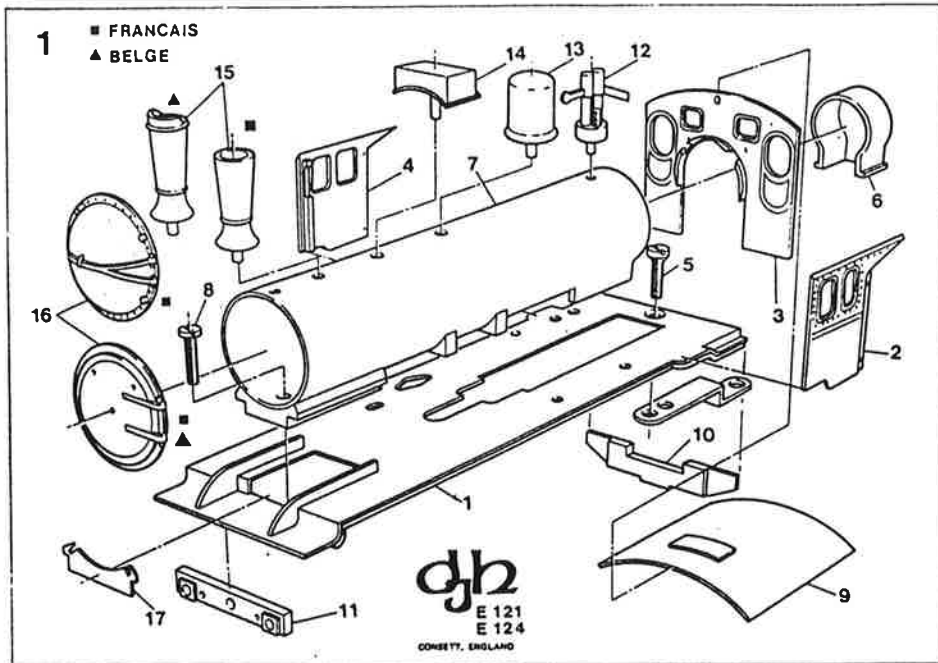
Au programme :

- Prise de connaissance des personnes présentes, échanges d'idées, demandes d'améliorations...
- Présentation du réseau réalisé et exploité par le club qui nous a accueillis en ses locaux. Réponse aux questions concernant la mise en oeuvre et l'exploitation.
- Présentation des nouveautés 1994.
- Clubs utilisateurs, assistance entre utilisateurs, édition de feuilles de conseils...
- Annuaire des utilisateurs de JAO.

Le premier congrès avait eu lieu à Mandeure. Un compte-rendu avait été envoyé aux membres.

Le résultat du second congrès dans FFN 69 de décembre prochain.





La 72.001 de la SNCB

A la Compagnie du Nord-belge

En 1920, l'Etat belge rétrocéda à la Compagnie du Nord-belge 11 locomotives badoises et 7 locomotives prussiennes, reçues en vertu de la convention d'armistice de 1918.

Par après, la Cie du Nord-belge hérita encore de 2 autres machines prussiennes dont une G7² destinée à la Cie du Nord mais restée à Charleroi lors de son transfert d'Allemagne vers la France.

Cette dernière construite par Linke-Hofmann en 1902 conserva au Nord-belge le numéro 4636 reçu au KPEV (direction Breslau). Cette locomotive compound à deux cylindres (la seule G7² en service au Nord-belge) fut affectée de 1923 à 1926 au dépôt de Frameries, de 1926 à 1929 à celui de St.Martin, de nouveau à Frameries de 1929 à 1934 et à celui de Namur de 1934 jusqu'au moment de l'invasion allemande du 10 mai 40.

A la SNCB

Prise en écritures à la SNCB le 5 février 1941 sous l'appellation type 75, elle y reçut le numéro 7536 et fut durant l'occupation affectée successivement aux remises de Saint-Martin et de Kinkempois.

Comme la SNCB possédait également des locomotives G7² désignées type 72 depuis le 1 janvier 1925, elle fut, lors de la renumérotation de janvier 1946, aussi appelée type 72.

Elle reçut le numéro 72.001 et fut affectée à la remise de Liège où elle effectua encore quelques prestations au début 1946.

Un service après le service

Elle y servit ensuite de chaudière à l'atelier de lavage jusqu'en 1952.

A cette fin, son tender de 12m³ (type 9 n°12.636) fut tout d'abord remplacé par un type 31 de 17 m³, ensuite par un autre du type 7 de 23 m³ (ce dernier provenant de la locomotive type 48, 4852, radiée en novembre 1945).

La fin de la 72.001

Sortie d'écritures en 1948, la 72.001 est la seule locomotive type 72 de la SNCB à avoir effectué du service après guerre.

En effet, même les trois seules machines type 72 rentrées d'Allemagne sur les 26 empruntées durant

l'occupation ne furent pas remises en service. Il s'agit de la n° 7221 rentrée en 1946, des 7224 et 7227 rentrées en 1950 et renumérotées respectivement "sur papier" 72.004, 72.005 et 72.006.

Le modèle réduit à l'échelle H0, production DJH/JOCADIS.

Cette petite locomotive, si encore disponible vu sa mise en vente dans les années quatre-vingt, pourrait encore faire le bonheur d'un débutant en montage de "kit" de matériel roulant de chemin de fer : pas de cauchemar du plombier ni d'embellage tarabiscoté.

Les plans et éclatés ont été dessinés pour réaliser un modèle belge ou français. Les pièces nécessaires sont fournies dans la boîte.

Surprise ! La construction fait non seulement appel aux métaux habituels mais également à la matière plastique pour le tender.

Les flans de la caisse à eau et le châssis sont moulés dans cette matière.

Quant aux roues, je me suis retrouvé début des années soixante. Les productions de matériel roulant "Kitmaster" utilisaient ce système pour motoriser leurs modèles : essieux coulés d'une pièce avec les deux roues sur lesquelles on colle une bague métallique.

La chaudière de la locomotive exige une modification par rapport au plan et à la photo du couvercle de la boîte du kit.

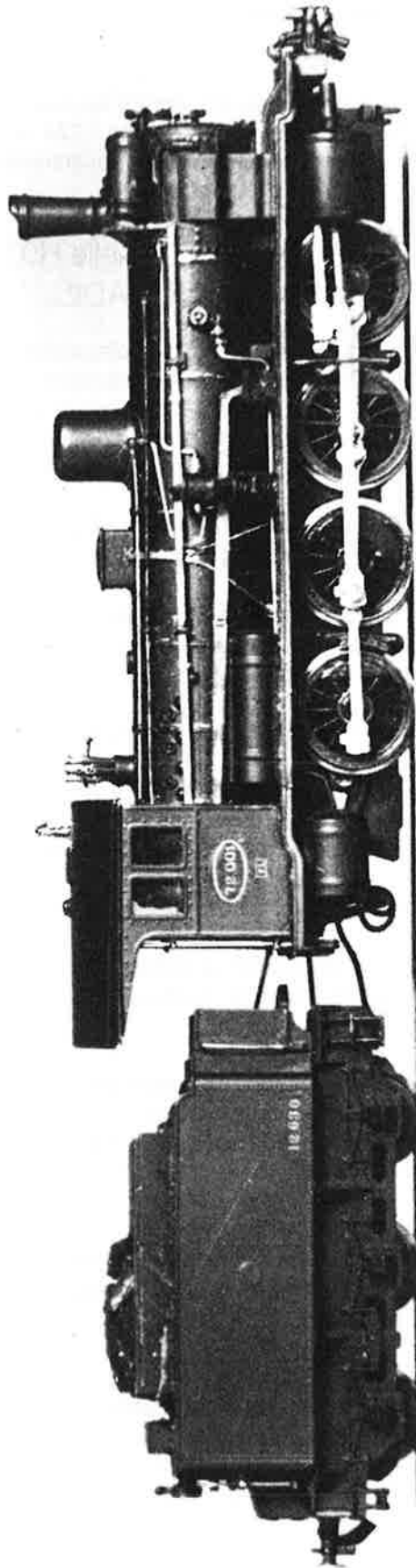
La sablière doit être placée non pas entre la cheminée et le dôme de vapeur mais entre celui-ci et la cabine. Ce déplacement entraîne un tracé différent des conduites. Se référer au tome II de M. Phil Dambly "Vapeur en Belgique", page 206.

Les mains courantes font corps avec la cabine et manquent de finesse. Je les ai remplacées par du fil métal de 0,4mm.

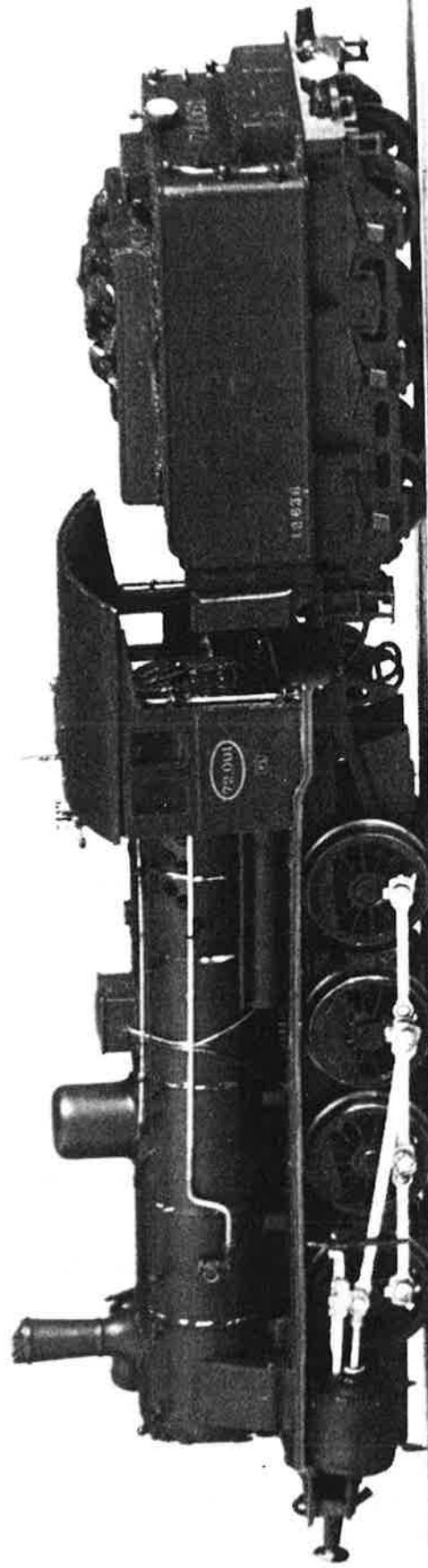
Passons au châssis et re-surprise !

1. la prise de courant des roues motrices est inspirée des productions Rivarossi lorsque la firme italienne fin des années soixante a supprimé le fil de métal chapeautant la jante par un bouton poussoir inséré et isolé dans le châssis.

2. Le moteur 5 pôles et vis sans fin fixé au châssis donc à la masse tourne inversement aux autres moteurs courant continu.



Après montage et peinture du kit... (Photos J.P. Van Hoof)



Les locomotives Kleinbahn des «sixties» fonctionnaient ainsi.

Pour le roulement correct, il faut :

- soit changer la position du système ou de système de prise de courant,
- soit changer le moteur.

J'ai décidé d'opérer la modification sur le système. La nouvelle prise de courant sur 2 roues motrices et 3 roues du tender, le tout côté gauche. Les 4 roues motrices assurent l'autre pôle électrique.

L'embellissage typique des premières productions DJH/JOC est à souder sur le maneton des roues. Je déteste ce procédé.

Et maintenant la peinture et décoration, ha, ha ... noire ou verte. That's the question ?

La 72.001 lors de sa prise en charge par la SNCB était certainement de couleur noire Nord-belge, comme

d'ailleurs toutes les locomotives de cette compagnie destinées à la traction des trains de marchandises. J'ai examiné, au compte-fil des imprimeurs, la photo citée plus haut.

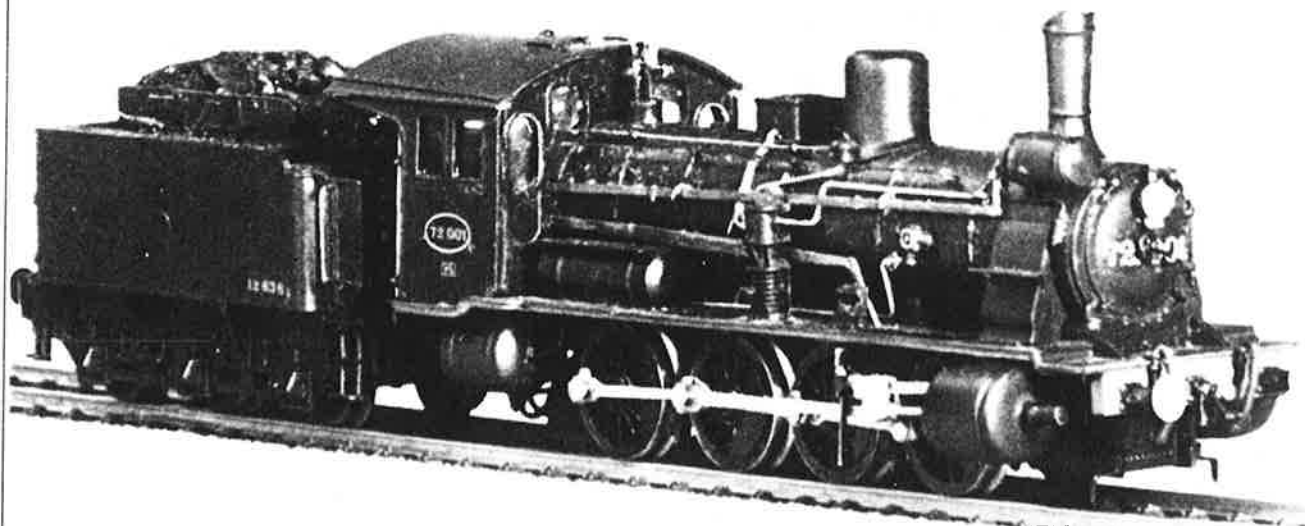
Je n'ai pas constaté de différence dans le grisé de la chaudière et, après discussion avec les «élites» des chemins de fer belges, j'ai décidé de la peindre en couleur noire.

Pour atténuer l'aspect austère, j'ai appliqué des cercles de chaudière en cuivre et, pour diminuer le clinquant de la dorure, j'ai couvert d'une légère couche de noir fortement diluée.

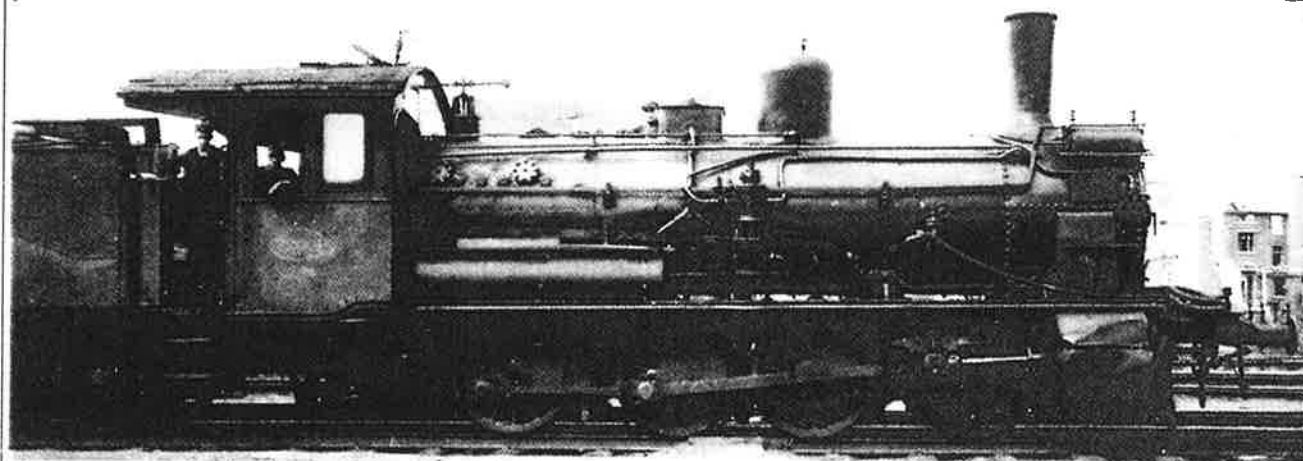
Le travail terminé, on obtient un adorable petit engin de traction que j'aimerais bien posséder en «N».

Ce qui ne gâte rien, ce petit «machin» roule bien et s'intègre parfaitement dans un réseau de dimensions moyennes genre «Monsieur-tout-le-monde» où des «monstres» types 1, 5, et autres 10 paraissent ridicules avec leurs 3 ou 4 voitures à bogies.

J.P. Van Hoof.

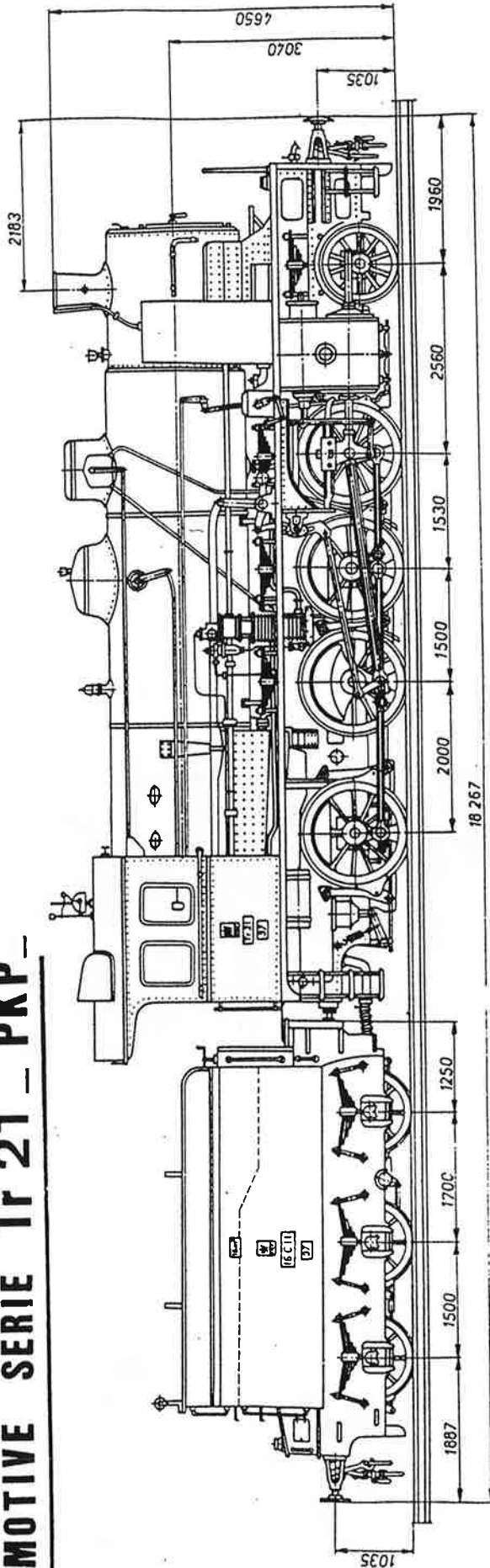


*Gros plan sur le "kit Jocadis" assemblé et peint. La 72.001 de la SNCB pleine de réalisme, fruit d'un travail personnel.
(photo J.P. Van Hoof)*



*La 72.001 ex 7536, à Liège au début 1946, accompagnée de son tender initial de 12m³ désigné type 9 à la SNCB.
(Photo J. Quanjér, collection M. Hennequin, parue en page 206 de "Vapeur en Belgique", tome 2, de Phil Dambly)*

LOCOMOTIVE SERIE Tr 21 - PKP



TYPE DE TENDER	16C11
NOMBRE D'ESSIEUX	3
DIAMETRE DES ROUES	1040 mm
CAPACITE EN EAU	16 m ³
CAPACITE EN CHARBON	6,8 t
MASSE A VIDE	17 t
MASSE EN ORDRE DE MARCHÉ	39,8 t

TYPE DE LOCOMOTIVE	1-4-0 MARCHANDISES
MECANISME	DIAMETRE DES CYLINDRES
	NOMBRE CYLINDRES
	COURSE DES PISTONS
	DIAMETRE DES ROUES MOTRICES
	DIAMETRE DES ROUES PORTEUSES

	615 mm
	2
	660 mm
	1350 mm
	1000 mm
	13 bar
	4,12 m ²
	208 m ²
	58,8 m ²
	17 t
	180 kN
	493 kW
	670 cv
	60 km/h
	80 t

CHAUDIERE	TIMBRE
	SURFACE DE GRILLE
	SURFACE DE CHAUFFE CHAUDIERE
	SURFACE DE CHAUFFE SURCHAUFFEUR
	CHARGE SUR ESSIEU MOTEUR
	EFFORT DE TRACTION
	PUISSANCE
	VITESSE MAXIMUM
	MASSE EN ORDRE DE MARCHÉ

Traduction et montage : Jean Dubuffet

Récréation ferroviaire

1

EEUVMHCIL

VOTRE SCORE ► (8)

2

ERCIGDENR

VOTRE SCORE ► (8)

3

CNUPSOERB

VOTRE SCORE ► (7)

4

HOBCTRAIN

VOTRE SCORE ► (7)

5

GONFBOCRU

VOTRE SCORE ► (7)

6

DACDROGEP

VOTRE SCORE ► (7)

7

ESNNLETAR

VOTRE SCORE ► (9)

8

BLUNMGIME

VOTRE SCORE ► (7)

9

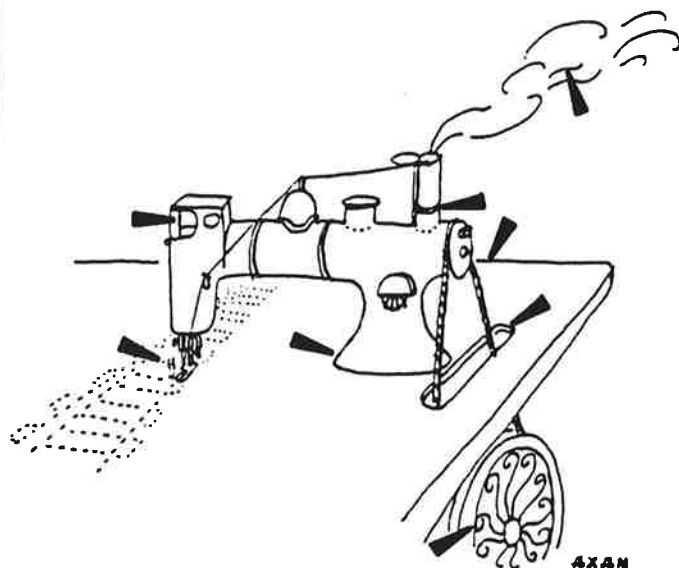
NGATSSAIM

VOTRE SCORE ► (8)

10

IEGPNTLRA

VOTRE SCORE ► (7)



LE JEU DES LETTRES

Les lettres données pour chaque problème permettront de composer un mot du vocabulaire ferroviaire.

Votre score sera calculé en comptant un point par lettre trouvée. Le score de l'équipe de rédaction est inscrit ().

SOLUTION DU JEU

des huit erreurs paru dans FFN n°67.

Vie du club

La vie au Rail Miniature Mosan, Namur (RMM)	2
Les amis nous informent	4

Actualité ferroviaire

Le passage à niveaux de Gembloux	5
La conférence de presse de M. Damar	6
Le site de la gare de Chimay : revalorisation - Des automotrices "break" louées ?	7
Des nouvelles d'Eurostar	8
Brussel-South Charleroi Airport - Les liaisons internationales en train	9
En train vers les vacances	11

Rétro-Rail

La renumérotation des locomotives de la SNCB au 1 janvier 1946 (suite et fin)	12
---	----

Le courrier des lecteurs

A propos de Ferro Flash n°67 et des autres.....	22
---	----

Histoire

2 septembre 1944 : "le train ne passera pas la frontière"	23
Le premier chemin de fer	27

Le coin des amateurs de J.A.O.

J.A.O. SYSTEMES, rappel, la version 3, le deuxième congrès des utilisateurs	28
---	----

Modélisme

La 72.001 de la SNCB	31
----------------------------	----

Documentation

Plan de la locomotive série Tr21 des PKP	34
--	----

Les jeux de Michel Archambeau

Récréation ferroviaire : le jeu des lettres + solution du problème posé dans le n°67	35
--	----

FERRO FLASH NAMUR n° 68, 1994-5

Il est parvenu jusqu'à vous, malheureusement avec un mois de retard, grâce à sa très sympathique équipe de rédaction et ses collaborateurs aimables occasionnels, merci à tous.
Michel Archambeau, Claude Carpet, Jean Dubuffet, Michel Herbiet, Jean-Pierre Lobet, Paul Pastiels, Jacques Quoitin... et les autres.

Photo de couverture :

La 5927 du PFT utilise toute la puissance développée par les huit cylindres de son moteur pour gravir la rampe de Sourbrodt, à 562m d'altitude, point culminant de la Vennbahn. (Photo Bernard Grapperon)