

# Ferro Flash Namur

La catastrophe du Val-Benoît - Les réflexions du rédac'chef - et 16 photos !



# 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 l'étranger ..... : 800 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.  
Email : daniel.rmm@skynet.be

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

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.  
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves.

# Ferro Flash Namur

Rédaction et éditeur responsable : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,  
Tél : 071 - 72.95.61. Téléfax : 071 - 72.95.62. GSM : 075 - 48.62.60.  
Email : claude.modeliste@skynet.be

Diffusion : Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET.  
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. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction.

## Les voeux du Président

A la veille d'une année nouvelle, c'est avec un très grand plaisir qu'au nom du comité, je vous adresse mes meilleurs voeux pour 1999.

Que cette année vous offre la possibilité de vous épanouir au sein de votre hobby avec la bénédiction et, pourquoi pas, l'admiration de votre famille.

Ne cachez pas votre belle passion et faites-en profiter vos connaissances.

Une personne vivant sa passion est une personne agréable à côtoyer, de plus notre hobby a un besoin urgent de survivre et il ne faut pas compter sur les autres (tiens, comme au club !).

Les fabricants font pour cela ce qu'ils peuvent. Mais n'ayant pas eu la bonne idée de se regrouper aux fins de promotions auprès des jeunes, ils sont maintenant confrontés à des exigences financières. S'ils se regroupent pour d'autres raisons... (rachat, reprise, absorption...)

Après la visite de quelques expositions, on peut avoir l'impression qu'ils misent sur l'achat des connaisseurs, ceux-ci ouvrant facilement leur portefeuille.

Curieux marketing de la courte vue !

La clientèle de l'avenir est constituée par nos petits d'aujourd'hui. Le grand constructeur Märklin l'a visiblement bien compris avec, bien entendu, une perception commerciale naturellement orientée vers l'Allemagne. Il se trompe

rarement et l'avenir pourrait nous amener à le remercier pour l'ensemble de sa politique qui sera profitable à la totalité du secteur.

Restons positifs à la veille de l'an 2000 et laissons l'espoir envahir notre coeur. Les exemples ne manquent pas dans des secteurs voisins. Les modélistes plastiques, par exemple, peuvent trouver dans le commerce une palette très variée en qualité et en prix. En partant d'un modèle simple et bon marché accessible aux petites bourses ou aux jeunes, on peut par après acquérir une multitude de pièces détaillées qui permettent de réaliser une maquette répondant aux crières des plus exigeants aux bourses mieux garnies.

Nos souhaits vont également à notre club et à son avenir. Nous allons trouver les ressources nécessaires afin d'établir un rythme de croisière passionnant. De nombreux nouveaux membres nous laissent augurer des jours encore meilleurs. De nouveaux projets (modulaire H0) et la constitution d'ateliers ne pourront que passionner les modélistes qui se cachent parfois trop bien au sein du RMM.

Merci pour votre présence et vos activités en 1998. Venez nous rejoindre et «osez l'initiative». Plus que jamais, le club, c'est VOUS !!!  
Alley, bonne année à tous, hein !

*Jean-Claude Botspoel, président.*

## Convocation à l'Assemblée Générale du 22 janvier 1999, au local du club.

**Sont admis à l'Assemblée Générale et aux différents votes : uniquement les membres en ordre de cotisation.**

### Ordre du jour

- Rapport du Président.
- Rapport du Trésorier.
- Rapport des Commissaires aux comptes.
- Présentation du budget 1999.
- Election de membres du comité en remplacement de : Daniel Braibant, Jean-Marie Burton, Claude Carpet, Didier Delfosse.
- Election d'un commissaire aux comptes (pour 2 ans) en remplacement de Jean-Pierre Lobet.
- Révision éventuelle des divers points du règlement d'ordre intérieur ou des statuts.
- Fin de l'assemblée générale.
- Divers commentaires dans l'intérêt du club.

## Programme des réunions au RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs"

(Informations réunies par Michel Foulon, son équipe, l'agenda Fébelrail,  
et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

### DECEMBRE

- 11 ..... : Réunion réseaux + parution de **ferro flash Namur n°93**.  
 12/13 .... : Walcourt, exposition : «les transports au fil de la bande dessinée». Ecole, rue des Bergeries, 4.  
 13 ..... : Bourse à Woluwé.  
 13, 20 : Circulations spéciales sur la Vennbahn, voir page 12.  
 13 ..... : Bourse à Ensival.  
 18 .... : Réunion mensuelle du RMM.  
           programme prévisible :  
 19 / 20... : Bourse ADLER Köln Messe Congress centrum west, de 11 à 16h. Entrée : 8 DEM.  
 25 ..... : Réunion annulée (fête de Noël)

### JANVIER

- 1 ..... : Réunion annulée (Nouvel-an)  
 8 ..... : CFFL, "en ballade avec le photographe le long des chemins de fer".  
 8 ..... : Réunion réseaux.  
 15 ..... : Réunion réseaux.  
 22 .... : Assemblée générale du RMM.  
           Convocation et ordre du jour en page 1.  
           Dias par Roger Vanderschaele : «Romney, Hythe et Dymchurch Railway».  
 28 ..... : 33<sup>ème</sup> bourse à Hoeselt.  
 29 ..... : Réunion réseaux.

### FEVRIER

- 5 ..... : Réunion réseaux.  
 12 ..... : Réunion réseaux + parution de **ferro flash Namur n°94**.  
 19 .... : Réunion mensuelle du RMM.  
           Programme prévu :  
 26 ..... : Réunion réseaux.

### MARS

- 5 ..... : Réunion réseaux.  
 12 ..... : Réunion réseaux.  
 19 .... : Réunion mensuelle du RMM.  
           Programme prévu :  
 26 ..... : Réunion réseaux.

### AVRIL

- 2 ..... : Réunion annulée ??? : vendredi de Pâques.  
 9 ..... : Réunion réseaux + parution de **ferro flash Namur n°95**.  
 11 ..... : Bourse d'échange à Sart-Saint-Laurent, salle omnisports, chaussée de Charleroi.  
 16 .... : Réunion mensuelle du RMM.  
           programme prévu :  
 23 ..... : Réunion réseaux.  
 30 ..... : Réunion réseaux.

### MAI

- 13 / 18... : Exposition à Blankenberge.  
 23 ..... : Bourse à Sart-Saint-Laurent, salle omnisports, chaussée de Charleroi.

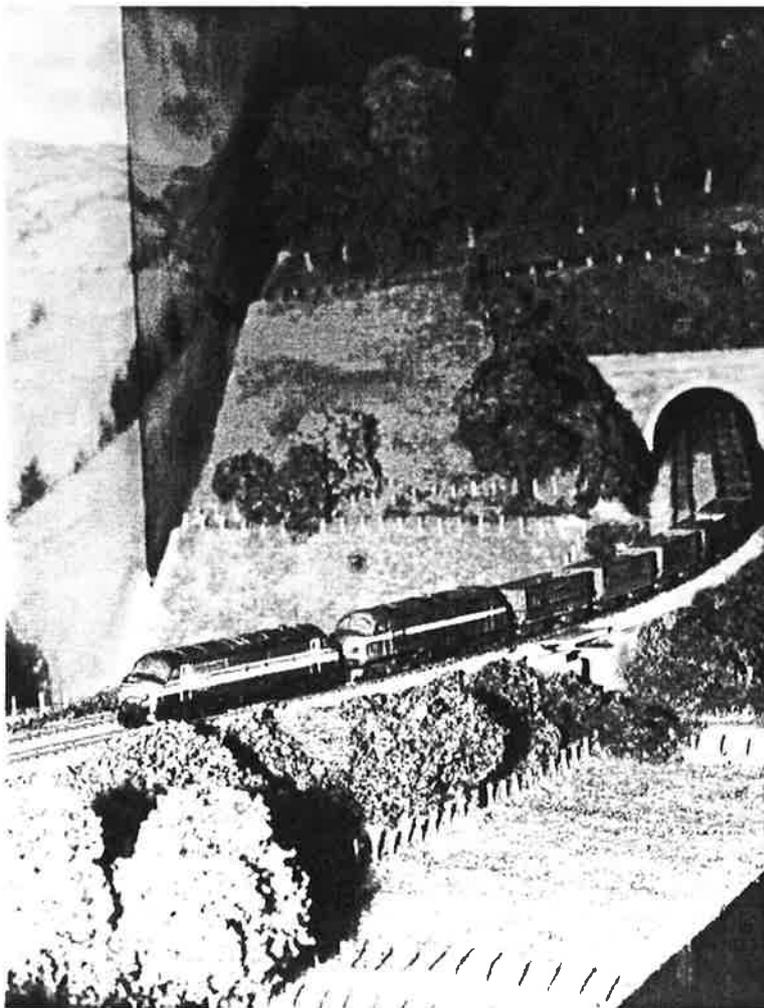
## Reflets de l'expo'98 (suite de FFN 92)

Je ne pouvais vous laisser sur votre faim de photos de notre exposition des 10 et 11 octobre derniers.

Je me suis mis en quête de documents, aussi beaux les uns que les autres, le tri a été difficile car d'un seul coup quelques photographes m'ont présenté le fruit de leurs investigations.

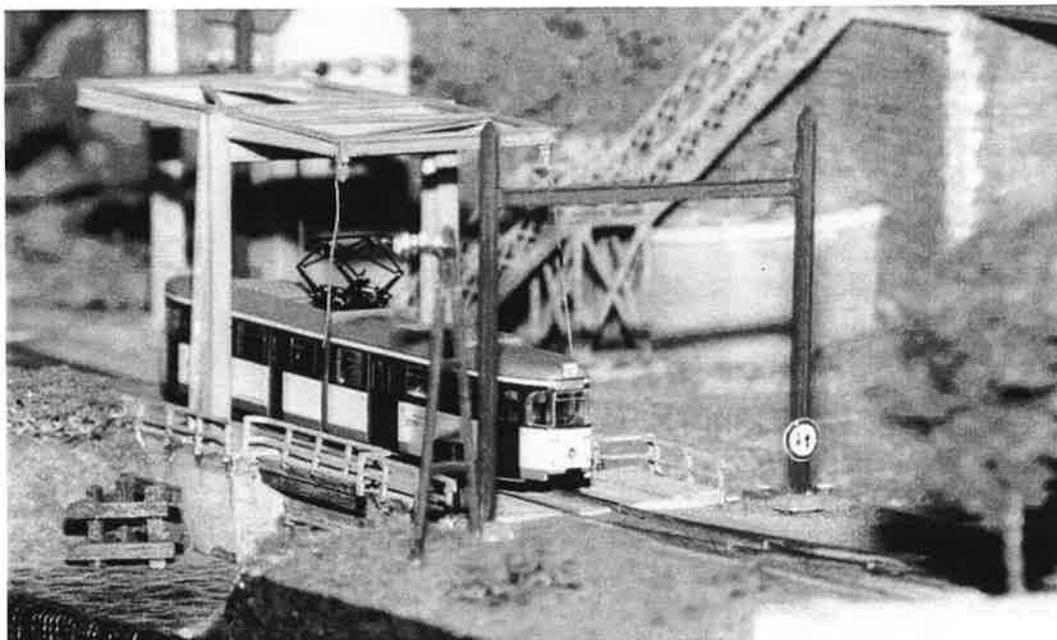
Il n'est pas possible de remplir tout le FFN 93, il faut laisser de la place aux autres. Mais je vais néanmoins dans la portion réservée à «la vie du club» vous livrer une sélection du reflet de l'expo.

*Les photos des réseaux N, présentes sur cette page, sont de Lionel Mercier.*



**Au dessus :**  
locomotive de manoeuvres, série 80, sur le réseau N du Mobov (ligne de tramway en contrebas à gauche).

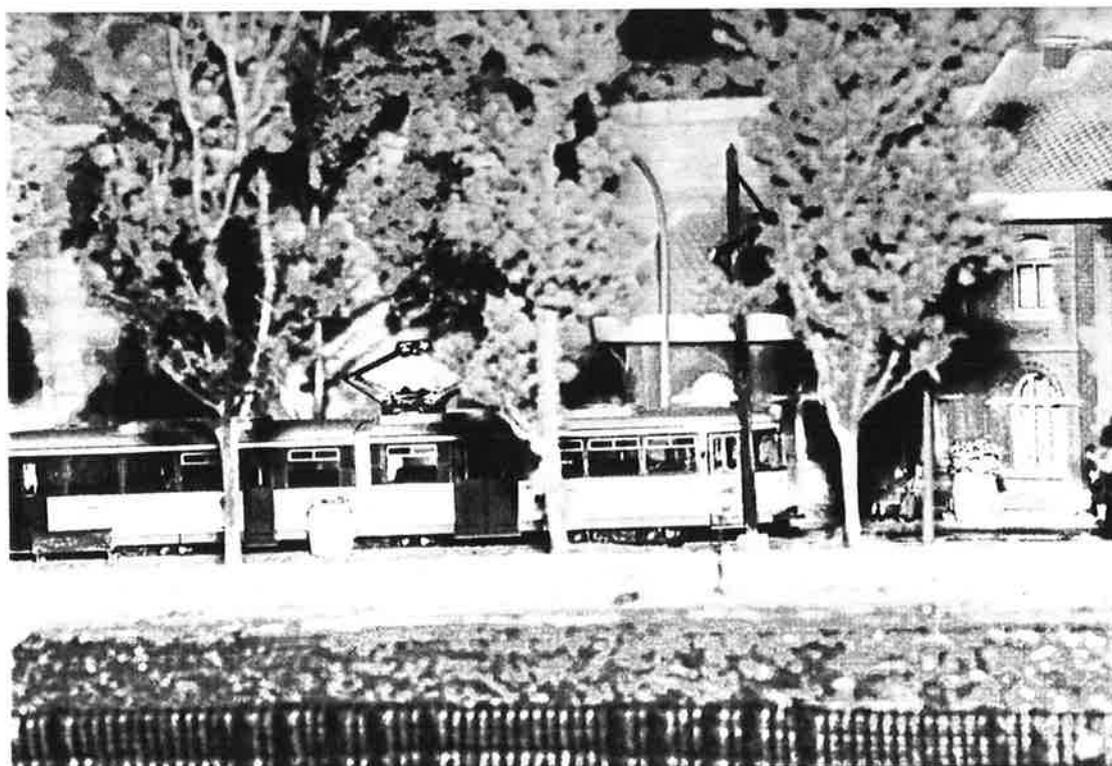
**Ci-contre :**  
Un nouveau module du réseau N du RMM. Double traction devant une rame de minéraliers à la sortie du tunnel de Vonêche côté Thanville.



**Réseau N du MOBOV, tramway au pont-canal.**

*Les photos du réseau N du MOBOV, présentes sur cette page, sont de Lionel Mercier.*

**Réseau N du MOBOV, tramway en face de la gare.  
Elle est fabriquée à partir d'éléments de la gare de Vonêche donnés par le RMM.**





**Jacques Qoitin dans ses oeuvres : il facilite le passage délicat d'un convoi de voitures voyageurs entre les deux réseaux. A droite la fin du réseaux du RMM avec un module récent inachevé.**

*Les photos, de cette page, sont de Jean-Claude Botspoel.*

*Les fonds d'image ont été nettoyés de leurs éléments parasites (publicités, fonds sombres, objets hétéroclites,...)*



**Main droite sur le régulateur, Jean-Marie Burton, au coin du module de la gare de Vonêche, surveille l'arrivée des convois et prodigue ses conseils à la jeune génération.**

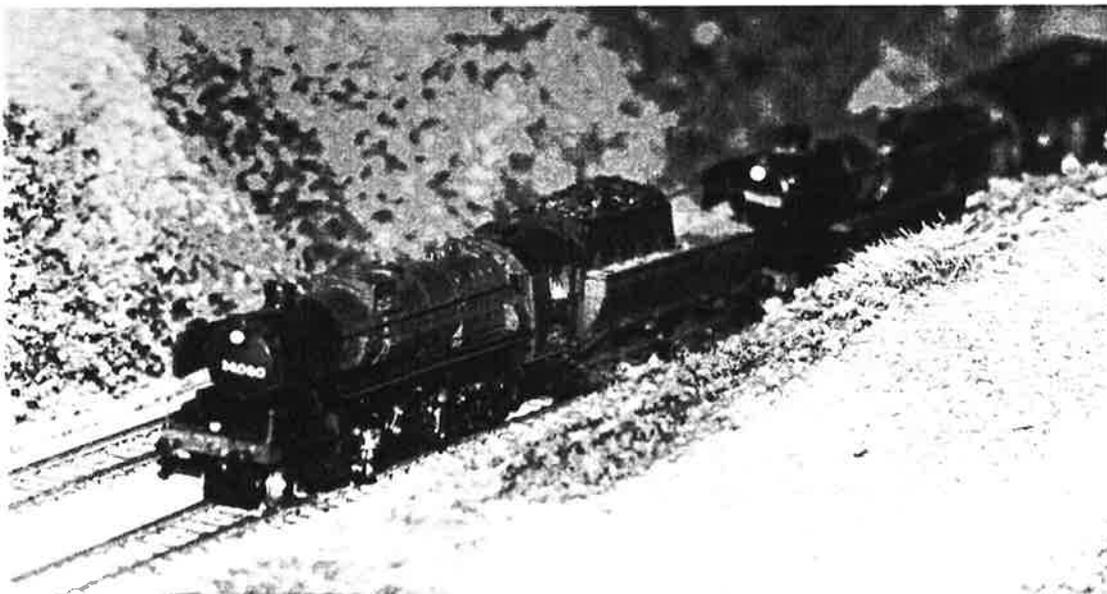
L'heureux accouplement des deux réseaux N (MOBOV et RMM) permet une diversification des paysages et des circulations intéressantes par l'absence de monotonie dans le passage, le choix des convois et les langues de travail...



**Vue aérienne du module du RMM de la gare de Vonêche (en N).  
En sortie vers Gedinne, un wagon couvert au crochet d'une locomotive diesel série 51.  
A gauche, à l'arrêt, une rame de wagons plats avec conteneurs.**

*Les photos du réseau N du RMM, présentes sur cette page, sont de Lionel Mercier.*

**Double traction de locomotives du type 26 (à tender baignoire) : la 26.050 est en tête.  
Module N du RMM avec double voie en tranchée.**



L'équipe de rédaction présente  
à tous ses lecteurs ses meilleurs voeux !

La photo comporte certains travaux de retouche(s) qui ne sont pas terminés  
à la mise en page de ce numéro. Dès lors, elle sera insérée au n°94.

**Une locomotive à vapeur du type 10 (fabrication Jean-Marie Burton) tracte un convoi de voitures voyageurs sur un des nouveaux modules N du RMM. Elle passe sous le pont métallique entre la sortie du tunnel de Vonêche et le viaduc de Thanville. Le pont a été réalisé par Jacques Quoitin avec du plasticarte, des profilés «Evergreen» et de la carte à gratter.**

**(photo Lionel Mercier avec la collaboration de Daniel Braibant)**

*Les photos, présentes sur cette page, sont de Jean-Claude Botspoel.*



**Le fameux réseau à l'échelle G qui jouxtait les réseaux N dans la salle du T.T.C.J.**

**Les convois à traction électrique ou vapeur vive : le train de jardin par excellence.**

**Succès de foule : les spectateurs ont garni les rangs de chaises pour admirer le spectacle.**

**Charles Haccourt a pris le relais, il surveille à genoux la circulation des convois.**

**A droite, le téléviseur affichant les séquences «vues par le conducteur» grâce à la micro-caméra embarquée sur la locomotive.**



Le logiciel J.A.O. pour le pilotage réel du réseau par l'ordinateur : pas de puces décodeuses dans le matériel roulant, ni dessus, ni dessous la table !

Chaque canton (maximum 128) est géré par sa carte électronique, chaque aiguillage est géré par une carte électronique à 4 aiguillages (maximum 64 cartes de 4 aiguillages = 128)

Le logiciel connaît exactement la position physique des convois sur le réseau ! (maximum 20 pilotés simultanément).

Une véritable (r)évolution !

Le 7<sup>ème</sup> congrès du club en octobre 99 à Paris. Le club exposera sur le stand de l'AFAN au Salon du Modélisme, porte de Versailles du 3 au 11 avril.

**Le rédac'chef a changé de fonction le temps de l'exposition : il était exposant.**

**Il a coiffé sa casquette de Président du Club des Utilisateurs du JAO-Système (club international basé en France).**

*Les photos, présentes sur cette page, sont de Jean-Claude Botspoel.*



**Avec le sourire, la «petite restauration» attend ses clients de pied ferme.**

## Agenda des réunions du RMM en 1999

	Réunions réseaux			
Janvier .....	8 ... 15 ...	<b>22</b> .. 29		
Février .....	5 ... 12 ...	<b>19</b> .. 26		
Mars .....	5 ... 12 ...	<b>19</b> .. 26		
Avril .....	9 ... 16 ...	<b>23</b> .. 30		
Mai .....	7 .....	<b>21</b> .. 28		
Juin .....	4 ... 11 ...	<b>18</b> .. 25		
Juillet .....	2 ... 9 ...	<b>16</b> .. 23 ... 30		
Août .....	6 ... 13 ...	<b>20</b> .. 27		
Septembre ...	3 ... 10 ...	<b>17</b> .. 23 ... 30		
Octobre .....	1 ... 8 ...	<b>15</b> .. 22 ... 29		
Novembre ....	5 ... 12 ...	<b>19</b> .. 26		
Décembre ....	3 ... 10 ...	<b>17</b>		

Réunions mensuelles

## Assemblée générale

Comme chaque année, il y a des places à pourvoir dans le comité : ceux qui oeuvrent pour que le club progresse !

Les candidatures sont attendues avec impatience auprès du secrétaire (voir page 1).

Il y a lieu de remplacer également l'un des deux commissaires aux comptes. Candidatures directes lors de l'A.G.

## Les réunions mensuelles

N'oubliez pas : le comité attend vos propositions et vos suggestions, surtout au niveau des conférences à développer lors des réunions mensuelles. Rien ne se fera sans vous !!!

Un club, c'est l'affaire de tous les membres !

## Documentation

Le rédac'chef est presque comblé ! Il vient de recevoir une intéressante documentation photographique sur l'Athus-Meuse.

Notre ami Jacques Quoitin s'est décidé à fouiller dans son énorme documentation et a fourni 31 superbes clichés légendés !

Je ne peux que vous faire profiter de cette aubaine en vous gratifiant de deux photo-doc. en pages 28 et 29.

Bon regard en attendant la suite...

Pour les articles sur le modélisme, il y a encore un effort à faire, j'en suis dépourvu ! Pourtant il y a des spécialistes dans le club. Des timides ? Qui se jettera à l'eau le premier ?

Compulsez vos notes, votre documentation, produisez-moi le fruit de vos investigations et le résultat de votre travail.

## Des changements dans FFN 93

Nous pourrions remarquer quelques changements dans FFN 93 : plus de photos (46), de documents, etc... Tout ceci est rendu possible grâce aux investissements personnels en logiciels consentis par le rédac'chef pour le bien-être de ses lecteurs.

Si le FFN n°93 correspond à 1998-5, bientôt le FFN n°100 : 2000-1. L'équipe de rédaction vous réserve des surprises...

## Cotisation 1999

Elle reste inchangée par rapport aux années antérieures. N'oubliez pas de la payer rapidement afin de pouvoir :

- Participer aux différents votes de l'Assemblée Générale.
- Soutenir votre club et son comité dans ses actions.

Le montant de la cotisation et les modalités de paiement sont indiqués en page 2 de couverture.

## Allons-nous ... nous laisser dévorer sans réagir ?

Lors de l'exposition, j'ai été abordé par un lecteur qui, si mes souvenirs sont bons, ne s'est même pas donné à connaître.

Il m'a reproché qu'à certains moments, Ferro Flash Namur était devenu une tribune politique. Il y a pourtant des moments où il faut cesser de se voiler la face, de se cacher derrière un pilier (d'église) ou d'arrondir le dos face à votre tortionnaire.

Il est bien entendu que Ferro Flash Namur, ni le Rail Miniature Mosan ne tolèrent dans leurs statuts le débat politique. Mais donner son opinion, secouer la torpeur du wallon, est-ce de la politique ? Parfois me direz-vous.

Alors tenez-vous bien car aujourd'hui je suis décidé à exprimer mon raz-le-bol, face à une colonisation qui commence à relever sérieusement de la cour de justice des droits de l'homme.

### Le Thalys Namur - Paris-Nord

La SNCB (NMBS ?), en collaboration avec d'autres instances (+ hautes), a supprimé les relations "Parsifal" et "Molière" pour les remplacer avantageusement par une relation Thalys confortable partant de Namur (reconnue comme capitale de la Wallonie) à destination de Paris-Nord avec arrêts à Charleroi-Sud et Mons : deux circulations dans chaque sens en semaine, une seule le samedi et le dimanche.

Inaugurée en grandes pompes le 14 décembre 1997, il était prévu que cette nouvelle relation avait deux ans pour convaincre avec un taux d'occupation de 60% ! En principe, tout était mis en place, publicité comprise, pour inciter un maximum de personnes à emprunter ces nouveaux trains «grand confort».

Moi-même, grand fervent des services rendus par ma voiture personnelle, je m'étais néanmoins laissé séduire par l'attrait des divers tarifs préférentiels proposés par la SNCB pour ceux qui peuvent réserver leur billet suffisam-

ment longtemps à l'avance : tarif week-end, loisirs, etc...

Ma fonction de président d'un club de modélisme qui tient ses réunions au dépôt SNCF de Paris-Sud-Est m'oblige à me rendre tous les deux mois au terminus parisien du Thalys grâce à la nouvelle relation dite «de la dorsale wallonne».

### Les faits

Une bonne semaine avant ma réunion du samedi 26 septembre, j'interroge le site internet de la SNCB : <http://www.sncb.be> et les pages réservées aux relations Thalys.

J'avais la possibilité de réserver mon billet en formant le 0900-10117 plutôt que de courir dans la gare la plus proche (20 kilomètres).

Usant de cette faculté, je forme le numéro officiel et je «tombe» sur la standardiste à l'accent flamand très prononcé. Je lui exprime mon souhait : un aller-retour Charleroi-Sud - Paris-Nord en confort 2 pour le samedi 26 septembre avec, de préférence, un bon tarif...

Un cliquetis de frappe de clavier d'ordinateur m'indique une recherche précise et la réponse tombe : *«Il reste de la place sur l'Amsterdam - Paris-Nord mais vous devez prendre un billet normal Charleroi-Sud - Bruxelles-Midi...»*

J'insiste poliment en lui signalant qu'il y a des départs à partir de Charleroi-Sud avec le Thalys.

Réponse : *«Mais enfin, Monsieur, sur ma machine il est indiqué Brussel-Paris...»*

J'insiste à nouveau en précisant que le samedi il y a aussi la relation Namur - Paris-Nord.

Recliquetis de frappe sur le clavier : *«Ah oui, le samedi 26, il y a un départ de Namur, mais il ne reste plus que des places au tarif normal : 3.300 francs et vous devez prendre un billet Charleroi-Sud - Namur».*

Là, je lui fait remarquer que ce train s'arrête à Charleroi et à Mons et qu'il est tout à fait possible de l'emprunter dans ces gares.

La réponse a été claire et nette : *«Mais enfin, Monsieur, sur ma machine il est indiqué Na-*

mur- Paris» avec un bris d'impatience dans la voix dans le genre «ne me prenez pas pour une imbécile quand même».

Je n'insiste plus, je la remercie pour les renseignements et mets fin à la conversation.

Le temps de refaire surface (j'avais les boules face à une aussi flagrante affaire) et de consulter l'annuaire, j'appelle les renseignements de Charleroi-Sud.

Une charmante dame me répond et je réitère aussitôt ma demande de transport.

«Aucun problème, dit-elle, il reste des places en tarif 'loisirs' pour le samedi 26 au départ de Charleroi-Sud (prix 2.160 francs A/R)...

Votre dossier porte la référence RSLVWZ et vous pouvez retirer vos billets quand vous le souhaitez, dans n'importe quelle gare, au maximum 24 heures avant le départ».

Je la remercie de sa gentillesse et lui fait part de ma récente mésaventure sur le 0900-10117.

Visiblement elle est impuissante sur le sujet et un brin de désappointement se perçoit dans sa voix. Pas moyen de faire connaître ce fait grave.

### Que conclure de cette aventure ?

1. Une volonté déclarée d'obtenir un maximum de clients au départ de Brussel au détriment des gares wallonnes.

2. Une volonté déclarée de déstabiliser la jeune relation Thalys, au départ de Namur, au profit des relations internationales Nord-Sud directes...

Comprenez qui pourra, réagira qui le voudra vraiment ! A moins que nous acceptions de nous faire dévorer un peu plus !

Je ne polémiquerai pas, je vous ai donné les faits, rien que les faits.

Le rôleur de service.

SNCB		BILLET + RESERVATION		L CHARLEROI-SUD L PARIS NORD	
CIU 88		AG		ADULTE 01	
Seulement valable pour date et train ci-après					
date	heure	train	de	à	Voiture ?
26/09	07H59	496	CHARLEROI-SUD	2	01ASSIS NO FUM
	09H4	TGH	PARIS NORD		
Tarif avec conditions			P LOISIR		01COULOIR
Contrôle: montrer RVB					
BT	PTOORD	THALYS	CA	Prix BEF 1080.00	
1080.00			181907683625	RSLVWZ	ECU 27.00
			IV 03053384		110998 16438
			1796 10296		RAILLTOUR Y
					1/1

SNCB		BILLET + RESERVATION		L PARIS NORD L CHARLEROI-SUD	
CIU 88		AG		ADULTE 01	
Seulement valable pour date et train ci-après					
date	heure	train	de	à	Voiture ?
26/09	19H10	499	PARIS NORD	2	01ASSIS NO FUM
	21H01	TGH	CHARLEROI-SUD		
Tarif avec conditions			P LOISIR		01FENETRE
Contrôle: montrer RVB					
BT	PTOORD	THALYS	CA	Prix BEF 1080.00	
1080.00			181907683732	RSLVWZ	ECU 27.00
			IV 03053385		110998 16438
			1796 10296		RAILLTOUR Y
					1/1

Réduits à 70% de leur format, les deux billets du Thalys du 26 septembre sur le trajet : Charleroi-Sud - Paris-Nord et retour en tarif «Loisirs».

Le montant en Ecus (futurs Euros) figure déjà, à titre indicatif, sous le prix en BEF pour... familiariser les clients à voir des montants (plus petits) en Euros.

## Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda à la page 2. Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive. Les mentions sont gratuites et n'ont aucun caractère publicitaire. Elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de FFN.

### La ligne 24

#### Tongeren - Aachen-West via Visé et Montzen

Livre en couleurs, format A4, 180 photos.  
1.090 francs, port compris  
à commander à Michel Hanssens,  
rue Marcel de Lincé, 20; 4680 Oupeye.  
299-2570536-62

### La ligne du Luxembourg

*De sa construction à nos jours...*  
par Jean Dubuffet  
104 pages A4, 72 photos, 870 F.

Pour éviter les 100 francs supplémentaires  
de frais d'envoi : commande groupée par  
l'intermédiaire du RMM lors des réunions,  
par e-mail ou au secrétariat  
(voir page 2 de couverture)

"Upgrade", (mise à jour de) :  
**WiniCat 3.3.0** pour Windows 3.xx  
**WiniCat 4.0** pour Win95-Win98.

CD-Rom pour :  
Gestion de son parc de véhicules  
+ ses photos personnelles  
Catalogue fabricants + photos,  
*Märklin, complet depuis 1935,*  
*Fleischmann, complet depuis 1952,*  
*Roco, complet depuis 1972,*  
*Arnold, Jouef, LGB, Viessmann, Piko,*  
*Peco, Trix, KleinModellbahn, Lima,*  
*Rivarossi, Liliput, Electrotren.*

Commande auprès de l'auteur :  
Verstraeten R. Ruelles des Croix, 18 B;  
1390 Grez-Doiceau.  
(1.620 F, port compris, 000-1560727-94)

### Circulations «vapeur» sur la VENNBAHN

A l'occasion du marché de Noël de  
Monschau

Eupen (13:30) - Raeren  
Raeren (14:10) - Monschau  
6, 13 et 20 décembre

### Le chemin de fer en Hesbaye Liégeoise

Par Didier Funken  
148 pages A4, 250 photos n/b  
+ 16 couleurs et 28 plans

A paraître en décembre aux  
éditions du PFT

Voir détails en page 20

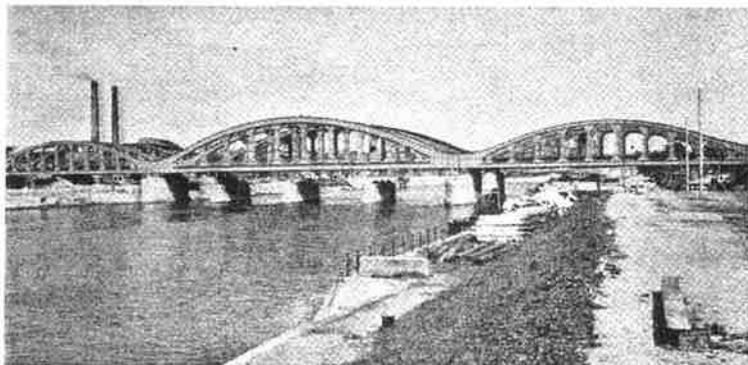
### Calendrier LOCO

Le PFT présente le calendrier "Loco" 1999,  
parution prévue 15 novembre  
460 francs port compris  
au compte 001-1201789-35 du PFT

*La suite de l'article de Jean Dubuffet «de Denis Papin à nos jours» paraîtra lorsque notre ami Jean sera sorti de sa convalescence suite à son hospitalisation provisoire. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement.*

## 31 août 1939 : la catastrophe du Val-Benoît

Dans FFN n°43 (1990-3), en pages 16 à 18, nous évoquons la terrible catastrophe qui a ensanglanté l'histoire de la SNCB. Ce merveilleux article historique a été écrit par Monsieur M.



Les nouveaux ponts avant la catastrophe  
(photo Jacoby, Liège, parue dans la revue «Le Rail» n°7)

Lambou et avait été publié avec son autorisation.

La récente découverte que m'a permis de faire notre ami Didier Funken, en me procurant un exemplaire ancien de la jeune revue «Le Rail», m'autorise à vous donner deux relations tout à fait différentes du même événement.

Il est assez surprenant de voir comment, un même fait grave de notre histoire, peut être interprété et présenté aux lecteurs suivant que l'on se trouve de tel ou tel côté de la barrière...

Par respect pour leurs auteurs, j'ai recopié leur texte in-extenso.

### Texte paru dans «Le Rail» n°7 du 15 septembre 1939

Le jeudi 31 août à 18h50, l'explosion des mines chargées dans les nouveaux ponts métalliques du Val-Benoît à Liège<sup>(1)</sup> a provoqué la destruction de ces deux beaux ouvrages dont nous avons annoncé la mise en service dans «Le Rail» du 15 mai dernier.

Parmi les victimes de cette catastrophe, la Société Nationale déplore la mort de Messieurs

<sup>(1)</sup> à l'époque Liège s'écrivait Liéje.

Crespin François, machiniste et Debraz Joseph, chauffeur, qui furent tués sur le coup.

Le premier de ces agents se trouvait sur une locomotive haut-le-pied et le second sur celle du train express n°184 allant de Liège à Trois-Vierges.

La Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold II a été décernée, à titre posthume, à ces deux braves serviteurs.

Une seconde catastrophe a pu être évitée grâce au sang-froid du machiniste JONET Adelin de Liège, conduisant le train n°184 qui allait s'engager sur le pont au moment même de l'explosion. JONET freina instantanément; sa locomotive fut culbutée, tuant son chauffeur à côté de lui.

Quelques voyageurs furent contusionnés : deux seulement durent être hospitalisés mais leurs blessures ne mettent pas leur vie en danger.



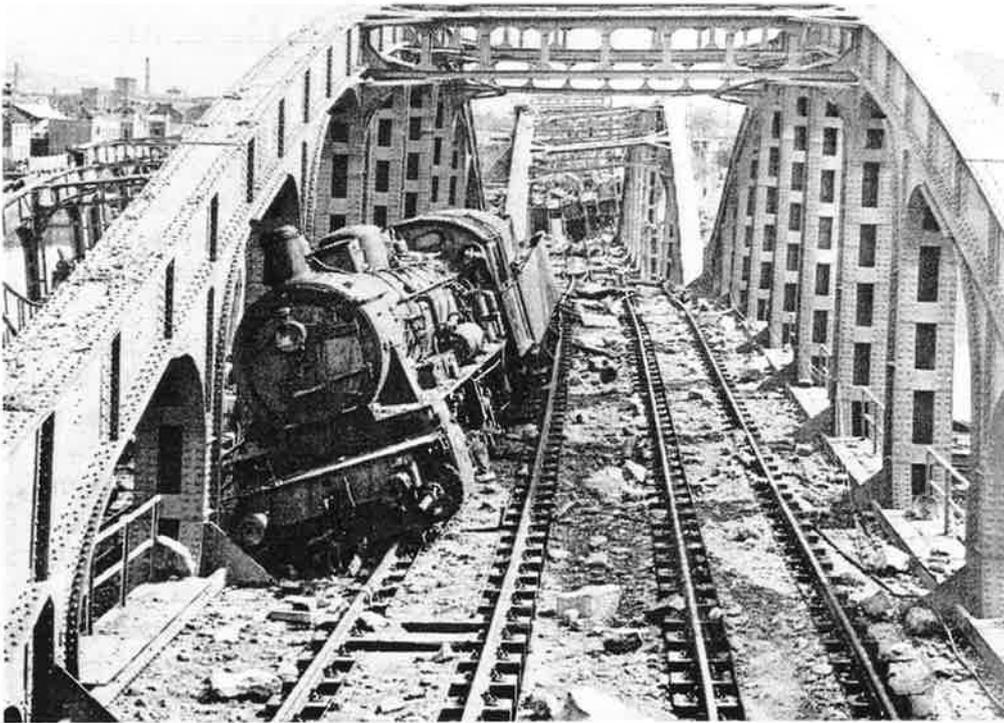
Après la catastrophe : les ponts sont effondrés dans la Meuse.  
La photo est prise entre l'enfilade des deux ponts.



Joseph Debraz,  
chauffeur



François Crespin,  
machiniste



**Vue depuis la rive gauche d'une des deux enfilades des ponts après la catastrophe.  
La locomotive, type 81, n°8461 venant haut-le-pied de Renory (de la rive droite) a été projetée  
contre les poutres à arcades à la fin du pont Vierendeel.  
(photo parue dans «Vapeur en Belgique» de Phil Dambly, tome 2 page 236).**

l'école du Rivage où, enfants, nous nous rassemblions autour des cuisines roulantes, choyés par les mobilisés qui étaient eux-mêmes, pour la plupart, pères de famille.

Et pourtant, le jeudi 31 août, chacun se forçait à penser que les malheurs et misères de la guerre épargneraient notre pays dont on nous vantait le dispositif de défense déployé aux frontières. Les fameuses barrières métalliques anti-chars

Le matériel métallique a prouvé une fois de plus le degré de sécurité qu'il offre aux voyageurs. Dès le 2 septembre, la Société Nationale a entrepris l'équipement de la nouvelle ligne Fexhe-Le-Haut-Clocher - Kinkempois qui enjambe la Meuse sur le pont-rail de Renory. Trois équipes de 500 hommes oeuvrent jour et nuit à la construction de 25 kilomètres de voie nouvelle. Le 15 septembre, les relations directes entre la rive droite et la rive gauche de la Meuse seront ainsi partiellement rétablies. Ce tour de force aura donc été réalisé en 12 jours.

**Texte de M. LAMBOU  
paru dans FFN 43, pages 16 à 18**

La déclaration de guerre, entre l'Allemagne et la Pologne, du 1 septembre 1939 avait été précédée dans notre pays par la catastrophe du Val-Benoît, survenue la veille, en fin d'après midi.

Depuis la mobilisation, les ponts avaient été minés par l'armée et les postes de sentinelles aux abords du pont du Val-Benoît étaient devenus familiers aux habitants. Les soldats occupaient d'ailleurs, en partie, les locaux de

rendaient notre territoire inviolable ! (...)  
Le lendemain, Dantzig allait être incorporé au III<sup>ème</sup> Reich, Hitler allait parler au Reichstag et la phase C du renforcement de l'armée belge allait être décrétée par le Gouvernement. N'empêche, l'Exposition de l'Eau avait ouvert ses portes, ce 31 août, et la fête continuait. Parmi les programmes de cinéma, pointons le Forum qui présentait «Le Chant du Printemps», avec Janette Mac Donald, et surtout, le Théâtre de Verdure d'Angleur, avec «Le Chant du Missouri», enfin le cinéma Américain proposait 3 films par séance ! On annonçait l'ouverture du grand café «Le Charlemagne», place du Théâtre et le Touring-Club proposait une randonnée de 10 jours en Suisse, à bicyclette.

Au fur et à mesure que la journée s'écoulait, le ciel devint menaçant. Soudain, alors que chacun était à table, un violent orage éclata sur la vallée de la Meuse.

A 18 h 45, la foudre toucha vraisemblablement les lignes de mise à feu des mines placées dans les piles du pont, en provoquant l'explosion, de même que celles du vieux pont d'Ougrée, reliées aux mêmes circuits. Le tout nouveau pont eût également sauté, sans l'intervention

d'un jeune lieutenant qui eut la présence d'esprit de couper les cordons des charges. La charpente des deux ponts (car deux tabliers pour deux voies chacun avaient remplacé le vieux pont en pierre de 1843) s'écrasa sur les rives et sur les chalands amarrés sous le pont, et sur le corps de garde des sentinelles. Quatre miliciens, que l'on peut considérer comme les premières victimes belges de la seconde guerre mondiale, trouveront la mort. Les civils payèrent beaucoup plus lourdement leur tribut car le titre du journal «La Meuse» daté du 1 septembre faisait mention de 11 morts, 3 disparus et 47 blessés. Le bilan des victimes se révélera plus élevé.

Quant aux dégâts matériels, qui se chiffraient à des millions de francs (de 1939), de nombreux immeubles ayant été, soit détruits, soit gravement endommagés, ils n'étaient que l'avant-goût de ce qui attendait les habitants de Kinkempois, particulièrement entre mai 44 et février 45.

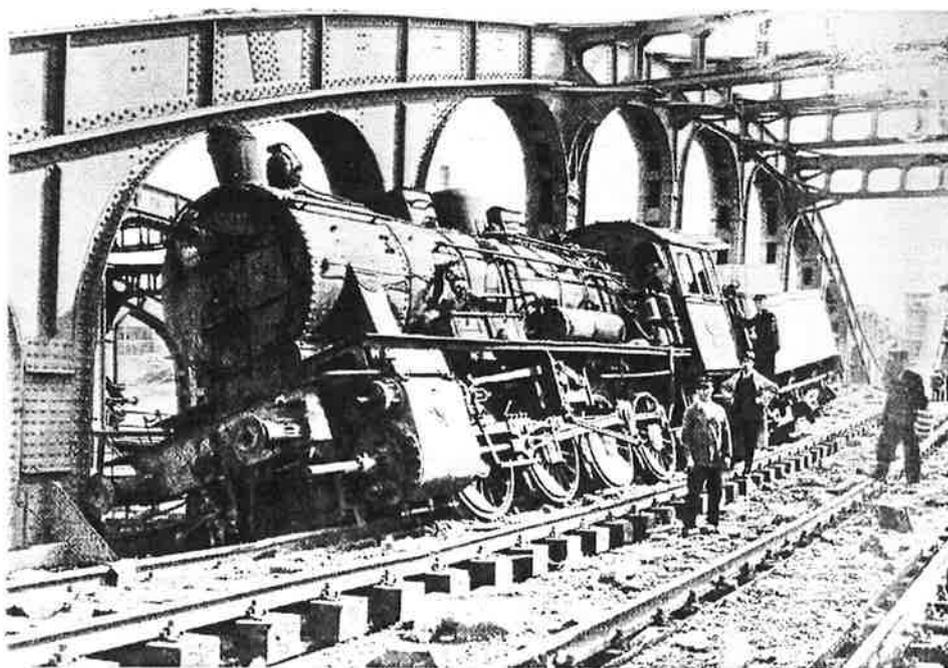
Sur le plan des transports, la disparition du pont coupait l'est du pays du reste du réseau et no-

tamment la ligne internationale Ostende-Cologne.

La première tâche de la SNCB fut donc de rétablir le trafic en utilisant le nouveau pont de Renory construit début des années 30 pour permettre l'évitement des plans inclinés aux trains de marchandises. Mais la crise économique avait interrompu les travaux de voies de la ligne 36a Kinkempois - Hologne - Fexhe.

Il fallut donc d'urgence placer les rails entre Voroux et le pont, performance trop peu connue, puisque grâce à des centaines d'ouvriers, amenés de tous les coins du réseau par trains spéciaux, la ligne serait ouverte au trafic, seulement 15 jours après l'explosion, soit le 15 septembre 1939.

Entre-temps, des mesures sont prises pour rétablir la circulation des trains : les internationaux sont déviés par Seraing et les relations Liège - Verviers ont leur départ reporté à Liège-Longdoz, de même que les trains des lignes 38 (Herve) et 41 (Rivage). Des autobus, puis une ligne de trolleybus (n°30) circulent entre Liège-Guillemins et Angleur pour transborder les voyageurs. Ces navettes seront mainte-



**Circulant haut-le-pied, la locomotive, type 81, n°8461 basculée sur les poutres à la fin du pont. Son machiniste François Crespin y perdit la vie. Par-dessus le tablier de la type 81 nous entrevoyons, sur le début de l'autre pont, l'avant de la locomotive type 64 qui tracte le convoi de voyageurs vers Gouvy et Luxembourg.**

(photo collection M. Lambou, parue dans «Vapeur en Belgique» de Phil Dambly, tome 2)

nues après le 15 septembre puisque les trains détournés par Kinkempois et le pont de Renory ne desservent aucune gare de Liège.

La SNCB ne déplore pas seulement des dégâts aux voies. Deux circulations se trouvaient précisément sur les ponts lors de leur destruction : le train 184 Liège - Luxembourg tracté par une locomotive type 64, qui a quitté les Guillemins à 18 h 39 avec 28 voyageurs. Le chef-garde, sain et sauf, raconte : *«le convoi s'était arrêté 3 minutes trente au signal situé à 30 mètres de l'entrée du pont. Le train venait de démarrer et, après avoir parcouru une cinquantaine de mètres, l'explosion eut lieu. La locomotive, le tender et le fourgon étaient déjà engagés sur le pont lorsque ce dernier explosa. Seul, le fourgon resta suspendu dans le vide, entraînant avec lui la première voiture. J'eus l'impression que la locomotive et son tender disparaissaient dans le vide (en fait tout le convoi restait solidaire, l'avant de la locomotive ayant pour ainsi dire le premier essieu dans l'eau). Ce fut indescriptible. Des jets de va-*

*peur et de la poussière fusaient de toutes parts, des cris d'horreur s'élevaient des véhicules. Je parvins par mes propres moyens à me dégager et me précipitai vers la première voiture, les voyageurs gisaient pêle-mêle parmi les débris de bois, de fer et de gravats, plus ou moins gravement atteints».*

Deux cheminots perdirent la vie dans cet accident : le chauffeur du train 184 et le machiniste d'une type 81 qui circulait sur l'autre pont au moment de l'explosion et se dirigeait vers la gare de Liège-Guillemins pour y assurer un service.

Tout le quartier du Rivage-en-Pot et de Kinkempois avait été ébranlé, plusieurs habitants avaient été tués dans leur immeuble, de même que des passants, notamment ceux qui s'étaient abrités de l'orage sous le tablier du pont. Il faut savoir qu'à une époque, tout le rivage était garni de maisons qui reçurent de plein fouet l'onde de choc et les débris des piles, voire de pièces métalliques arrachées des superstructures de l'ouvrage.



Photo parue dans FFN 43 :

La vue est prise de l'extérieur du pont, la locomotive, type 64, n°6498 (\* NDLR page 17) qui tracte le convoi de voyageurs vers Gouvy. Elle est couchée sur les poutres à arcades du début du pont (rive gauche).

Il en était de même du côté Kinkempois, dans les rues Béco, d'Ougrée, Bossy, Boileau et surtout dans la rue Renory où les nombreux commerces situés entre la rue du Centenaire et le pont étaient dévastés.

Par chance, pas un seul trolleybus des trois lignes qui passaient sous le pont ne se trouvait à proximité, mais leurs lignes aériennes, toujours sous tension, se tordaient, provoquant d'énormes étincelles.

On signala l'effet de souffle et même des chutes de pierres place Leman.

Le quartier devint rapidement un lieu de pèlerinage à tel point que l'armée dut établir des barrages pour isoler la zone sinistrée.

Les installations de la centrale électrique toute proche ayant été dévastées, tout le sud de la ville, depuis le Pont d'Avroy fut privé d'électricité, ce qui alourdissait encore l'atmosphère si-

nistre amplifiée par le bruit des bottes et les mesures d'occultation.

Un journaliste de «La Meuse» fait cette réflexion: «*En voyant les ravages causés par l'explosion d'un pont miné, on se demande ce qu'il resterait de la ville si, par nécessité militaire, tous les autres ponts devaient sauter*».

Cette pensée prémonitrice allait malheureusement être la réalité moins de neuf mois plus tard.

Le pont du Val-Benoît reconstruit provisoirement par l'armée d'occupation allait encore attirer plus d'une fois la foudre, celle des bombes alliées qui, de mai à août 1944, allaient achever la destruction du Rivage-en-Pot et d'une partie importante de Kinkempois.

Mais ceci est une autre histoire, aussi pénible, sinon plus encore que la tragédie du 31 août 1939.

NDLR :

Texte historique de M. Lambou.

a) Les deux locomotives endommagées suite à la mise à feu accidentelle par la foudre des charges explosives du pont du Val-Benoît étaient la type 64 n°6498 de la remise de Liège (accouplée au tender type 36 n°22.331 et la type 81 n°8461 de la remise de Renory (accouplée au tender type 31 n°17.502),

b) A l'époque précitée, les remises de Liège et de Renory abritaient respectivement des locomotives types 7, 9, 10, 51, 53, 57, 64, 96, 97, 98 et des locomotives types 38, 53, 81.

(\*) Légende de la photo de la page 16 : la 6498 était l'une des 12 locomotives du type 64 (6498, 6501, 6503, 6504, 6505, 6507, 6509, 6514, 6515, 6538, 6563, 6564) dont l'implantation du dôme et de la sablière était inversée par rapport aux autres locomotives de ce type. Cette modification est due à la présence d'un épurateur sur l'alimentation d'eau.

## Matériel H0 2 rails à vendre

Marque	Références	Type de matériel	Remarques
CLAREL, base Jouef	-	Locomotive vapeur SNCF, série 141 E	Base 231 K et 231 R
ROCO	43660	Locomotive électrique Deutsche Reichsbahn BR E18 (18 08)	Museums edition
ROCO	43840	Locomotive Diesel DB BR V160 (160 003)	Museums edition

Faire offre à Michel Herbiet, avenue de la Citadelle, 31; 5100 JAMBES. 081-30.22.54.

## Quelques nouveautés sur les rayons des magasins

### Fourgon belge ES

Orient-Express et Etoile du Nord se sont associés pour présenter un fourgon belge du service ES du Groupe de Mons. Il est réalisé sur base du vieux modèle ex-Dacker. Série limitée. A améliorer en changeant les marchepieds et les mains courantes.



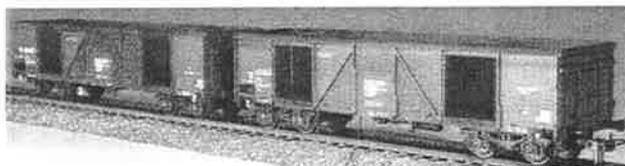
### Eaos de LS Models

Wagons Kleinmodellbahn transformés par LS Models utilisés comme transport de conteneurs 20 ou 40 pieds par les firmes belges Interferry et Ferryboat. Les portes sont enlevées, car inutiles. Séries limitées (300 pièces) et exclusives avec 4 numéros différents.



### Fas de LS Models

La SNCB a transformé une partie du parc Eaos en Fas pour le transport de ferrailles. Livrée B Cargo, immatriculation SJ (chemins de fer suédois). Série limitée à 350 exemplaires.

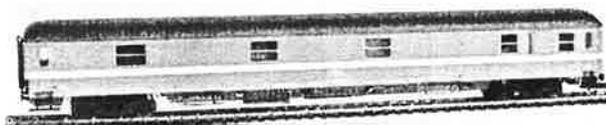


### PB Messing Modelbouw

- Production de roues très fines à rayons. 11mm de diamètre pour entre-axe 24,75mm.
  - Amélioration de led's jaune et rouge pour «passer» dans un diamètre de 2 m
- (pour les feux de fin de convoi).



### Fourgon FS de Euroscale



Fourgon Dms des FS en 3 versions (époque IV version grise et orange et époque V gris et rouge).

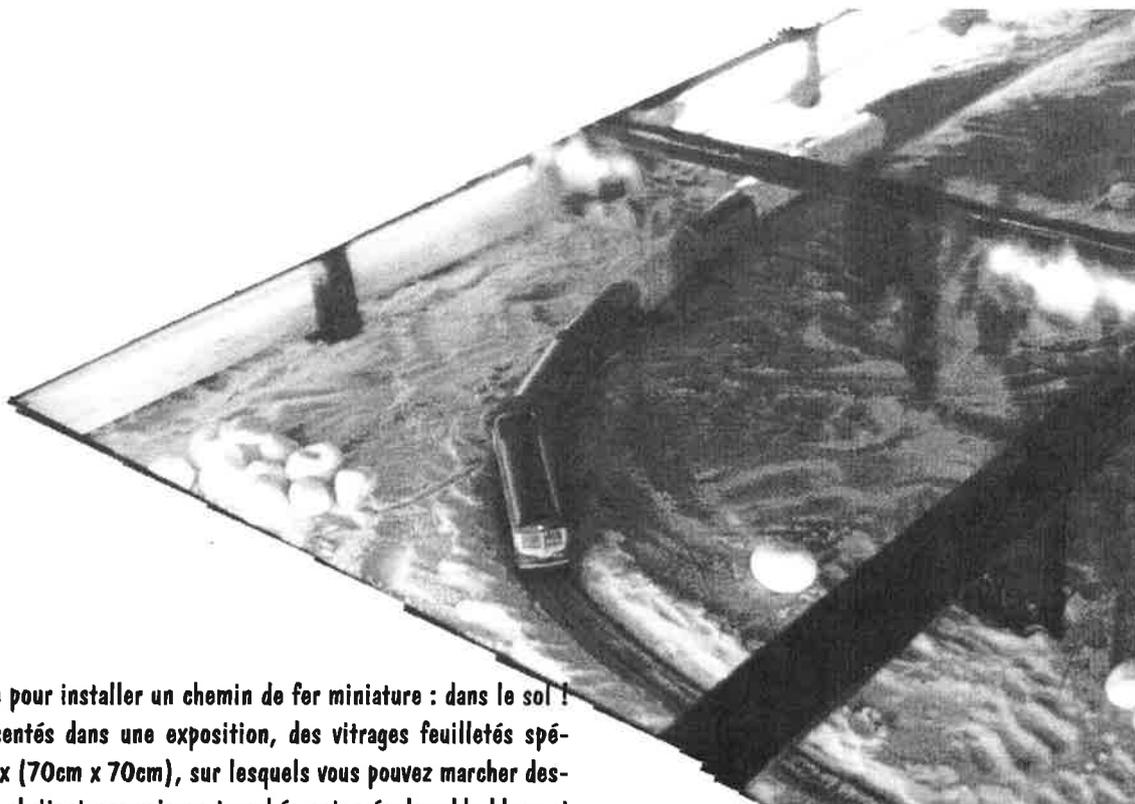
### Autorail De Dietrich des CFL

A nouveau disponible en époque III auprès du club de Steinsel au Grand Duché de Luxembourg. Moteur Bühler, châssis AS, aménagement et éclairage intérieur, 2 ou 3 rails.



Jocadis : Site Internet : <http://www.jocadis.com> Email : [webmaster@jocadis.com](mailto:webmaster@jocadis.com)

L'étoile du Nord : Site Internet : <http://www.etoiledunord.com> Email : [pierre.hautefin@skynet.be](mailto:pierre.hautefin@skynet.be)



**Idée pour installer un chemin de fer miniature : dans le sol !**  
 Présentés dans une exposition, des vitrages feuilletés spéciaux (70cm x 70cm), sur lesquels vous pouvez marcher dessus, abritent une voie en tranchée entourée de sable blanc et de silex. Une série 59 entraîne un convoi de wagons couverts.  
 (photos Artisan du Verre, vitrier)



**Vue aérienne de la  
 portion visible du  
 réseau.**

En Angleterre, il y a quelques années, un modéliste a réalisé un montage similaire en présentant un métro. Seules les stations étaient visibles par ce procédé. Les visiteurs non avertis ne pouvaient soupçonner l'existence d'un tel trésor sous leurs pieds.  
 Il vaut mieux conserver un accès aisé à ce genre de réalisation !

## Livres et revues à vendre

En un seul lot : «Voies Ferrées» 1 à 35 et 37 à 62.  
 S'adresser J.P. VAN HOOFF, 02-647.72.04.

## Publications du GTF

Anciens numéros de la revue «Trans-fer»

*Chaque numéro compte 80 pages environ et est largement illustré de photos inédites (photos couleurs apparaissent à partir du n°107)*

N°100, 04-96

Dossier : Prochains nouveaux matériels SNCB (locomotives série 13, automotrices 96, voitures I11 et à deux étages M5, voitures M4 rénovées et autorails série 41); futur service IC-IR 98.

N°101, 08-96

Adieu aux CC 40100 de la SNCF; dossier "future gare de Namur", Ivette (ordinateur portable des chefs-gardes; rencontre vapeur à Trois-Ponts.

N°102, 12-96

Futures relations avec Cologne; dossier "les gares de Londres"; nouvelles des transports ferrés urbains (De Lijn-littoral / TEC-Charleroi)

N°103, 04-97

Dossier : "la gare d'Anvers-Central "; phasage futurs travaux TGV travaux sur la dorsale wallonne.

N°104, 08-97

Présentation de la LGV belge n°1 Lembeek - Wannehain; le viaduc d'Anseremme; le réseau RAVEL; de nouveaux itinéraires d'accès au port d'Anvers; nouvelle génération d'annonceurs automatiques de trains.

N°105, 09-97

Dossier : "la future gare de Liège-Guillemins "; le premier service "Thalys" au 14/12/97; promenade ferroviaire sur la dorsale wallonne; nouvelle offre IC-IR 1998.

N°106, 12-97

Prochaine électrification classique (lignes Rivage - Gouvy et Athus - Meuse); dossier historique : "souvenirs de la ligne 150 Tamines - Jemelle "; nouvelles des chemins de fer luxembourgeois.

N° 107, 04-98

Mise en service de la LGV n°1 belge; les matériels TGV en Belgique ; souvenirs de conduite des locomotives tritension série 15; dossier «évocation de la ligne Jemelle - Houyet au 19<sup>ème</sup> siècle».

N°108, 07/98

Dossier : "le réseau belge à grande vitesse actuel et futur (lignes 1, 2, 3 et 4)"; les avatars du plan IC-IR 98 de la SNCB.

N°109, 08-98

Affectation actuelle du parc moteur de la SNCB dossier: "l'Entre-Sambre-et-Meuse ferroviaire hier et aujourd'hui"; prolongement du tram du littoral à Adinkerke; le nouveau ticket "Euregio.

Commandes à l'adresse GTF asbl - Distribution, BP 191, 4000 Liège1.

## Publications du PFT

«Le chemin de fer  
en Hesbaye liégeoise»

Auteur : Didier Funken, format A4, 148 pages, 250 photos noir et blanc, 16 en couleurs, 28 schémas d'installations ferroviaires et plans.

Le livre retrace la ligne 36 section Liège-Haut-Pré - Waremme, 31 et 32 partant de Ans. Evolution générale du chemin de fer dans la région et détails dans chaque localité traversée.

Parution au 15 décembre.

Réservation au club : 850 francs.

Nous avons appris le décès de Monsieur Robert Mosseray, frère de notre ami Roger.  
Il était le réalisateur et imprimeur de nos autocollants.  
Nous présentons nos sincères condoléances.

# Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer

## La 0-8-0 T type 53 (\*) de 1904

(\*) appellation type 23 avant la renumérotation du 01-10-1931

**(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition  
d'essieux identique étaient dénommées «Eight Coupler»  
ou  
«Eight Wheel Switcher»)**

De la création de la SNCB en septembre 1926

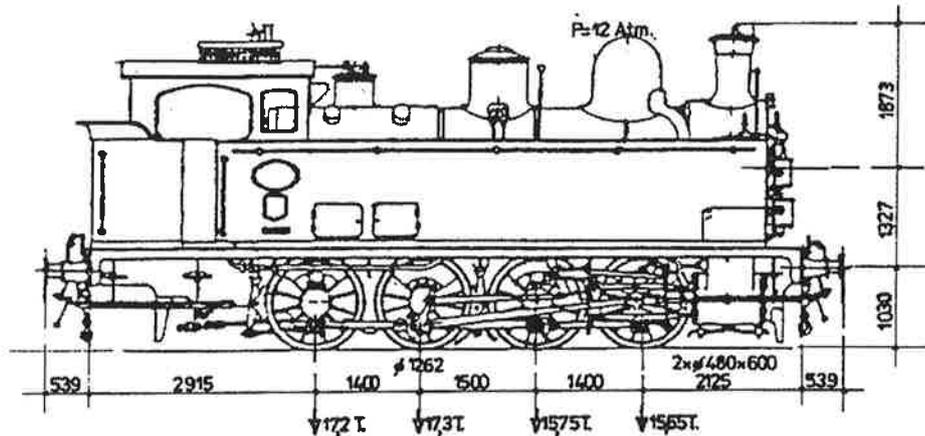
*Voir dans "Vapeur à l'occupation allemande en mai 1940" (tome 1 pages 201 à 205),  
les caractéristiques (tome 2 page 326) et la numérotation (tome 2 pages 334 et 335).*

Abréviations télégraphiques utilisées :

ANS = Ans	FLU = Luttre	FVS = Visé
FNDM = Antwerpen-Dam	FMN = Manage	FGNF = Gent-Zeehaven
FNSD = Antwerpen-Zuid	FKR = Merelbeke	LMG = Mariembourg
LL = Arlon	LNC = Monceau	FMC = Mouscron
MBX = Bertrix	FMS = Mons	LPT = Piéton
FR = Brugge	FMY = Montignies	FBM = Bruxelles-Midi
FCR = Charleroi	GMN = Montzen	FNO = Trois-Ponts
FDD = Denderleew	FYM = Muizen	MUT = Latour
FVY = Gouvy	FNR = Namur	MKM = Stockem
GT = Haine-Saint-Pierre	FPS = Pepinster	LWC = Walcourt
FHS = Hasselt	NK = Renory	FBN = Bruxelles-Nord
FHR = Herbesthal	MRV = Rivage	FTL = Tienen
FY = Ieper	FEO = Ronet	FT = Dendermonde
LJ = Jemelle	FGH = Saint-Ghislain	FSD = Oostende
FC = Kortrijk	RSV = Saint-Vith	LDS = Lodelinsart
FKL = Laeken	FSR = Schaerbeek	FLD = Landen
FLV = Leuven	FTY = Tournai	FTM = Tamines
FL = Liège	MSM = Virton-Saint-Mard	FRST = Aarschot
LSL = Liers		

Tableau en page 22.





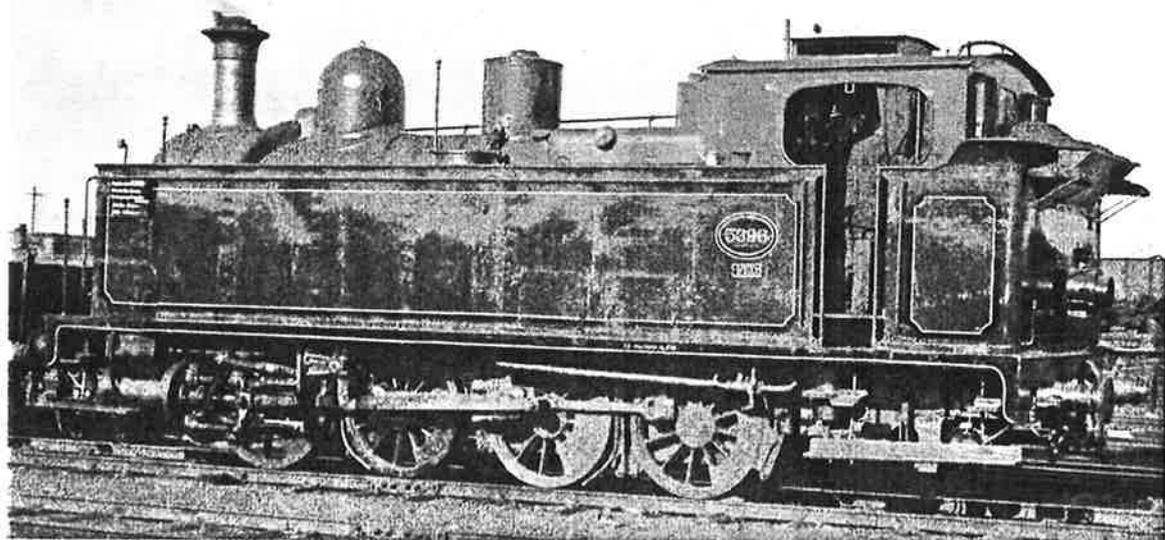
Etat. Type 23 (type 53 en 1931). Construite de 1904 à 1926. Deux cylindres, vapeur saturée. Dessin A. Jacquet.

P.S.

*Au service des 15-05-26, 02-10-26 et 01-02-27, le nombre de locomotives reprises à l'effectif ne correspond pas au nombre de locomotives reprises en écritures.*

*Cette situation provient du fait que 25 locomotives furent réparées en Allemagne dans le cadre des accords de substitution du 6 septembre 1924. Elles n'avaient donc pas encore rejoint la Belgique aux différents services indiqués.*

Service au	Locomotives		
	Effectif	En écritures	En réparation en Allemagne
15-05-26	338	356	18
02-10-26	352	362	10
01-02-27	364	366	2
15-05-27	366	366	-



La 5396 de la remise de Ronet (FEO) photographiée à Louven en 1942, avant son départ pour l'Allemagne au titre de Leihlok (machine empruntée par l'occupant. Comme 44 de ses soeurs, elle ne reviendra pas en Belgique) (photo K.J. Harder, parue dans «Vapeur SNCB» tome 3 de Max Delie)

# La 2-6-2 T type 57 (\*) de 1917

(\*) appellation type 22 avant la renumérotation du 01-10-31.

**(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition d'essieux identique étaient dénommées "Prairie")**

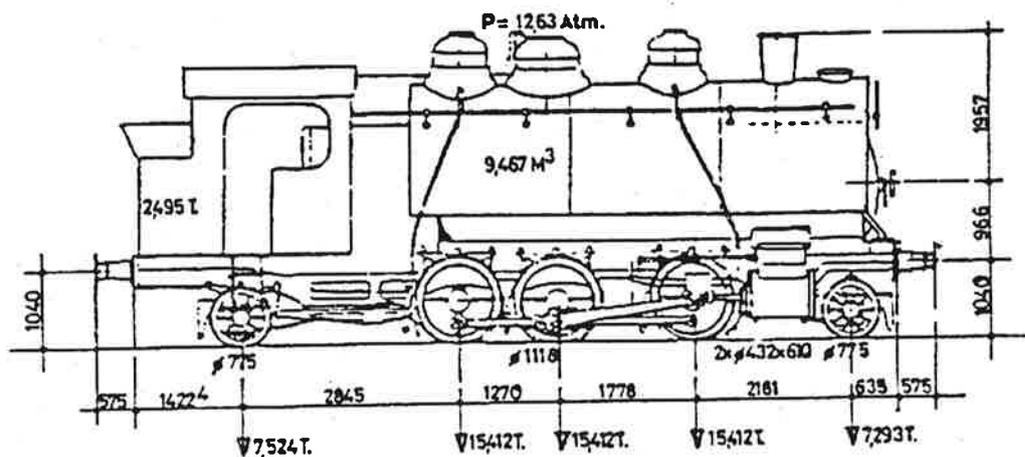
De la création de la SNCB en septembre 1926  
à l'occupation allemande en mai 1940

Voir dans "*Vapeur en Belgique*" de Phil Dambly : *l'historique* (tome 2 pages 26 à 28),  
*les caractéristiques* (tome 2 page 328) et la numérotation (tome 2 pages 337).

## Abréviations télégraphiques

utilisées :

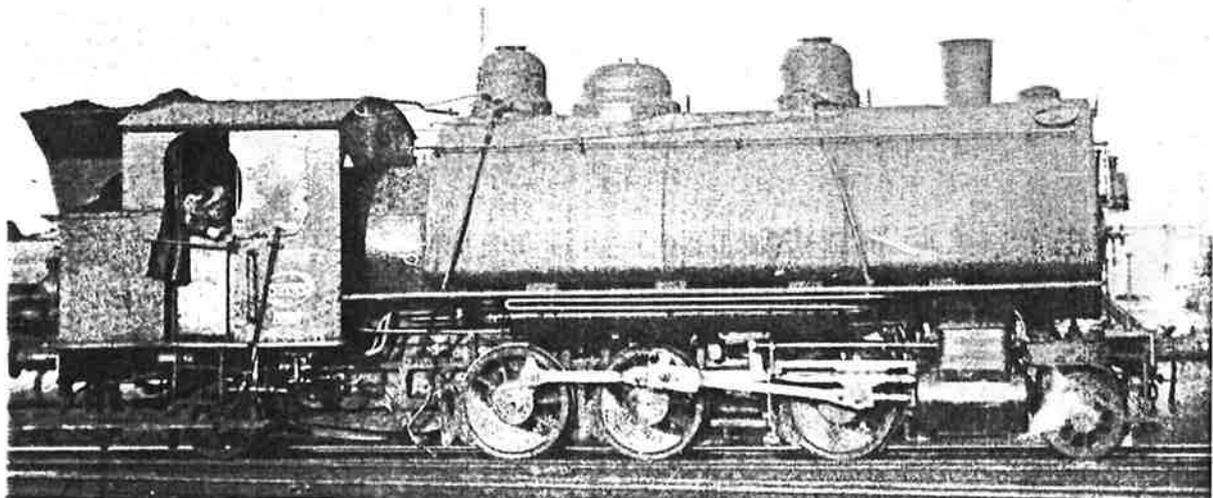
FNDM = Antwerpen-Dam	FCV = Berchem
MBX = Bertrix	FEO = Ronet
FBN = Bruxelles-Nord	FBC = Braine-le-Comte
FCR = Charleroi	FBM = Bruxelles-Midi
FL = Liège	LJ = Jemelle
FPS = Pepinster	FLD = Landen
FTM = Tamines	LT = Ottignies
FTY = Tournai	FSR = Schaerbeek
FNO = Trois-Ponts	GT = Haine-Saint-Pierre
LWC = Walcourt	FHS = Hasselt
FLV = Leuven	ATH = Ath
	FHR = Herbesthal



Etat. Type 22 ex-R.O.D. (type 57 en 1931). Baldwin 1917. Deux cylindres, vapeur saturée. Dessin A. Jacquet.

Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :													Nombre de locomotives													
	FNDM	MBX	FBN	FCR	FL	FPS	FTM	FTY	FNO	LWC	FLV	FCV	FEO	FBC	FBM	LJ	FLD	LT	FSR	GT	FHS	ATH	FHR	En service	Enentretien 20%	Nécessaire sauf	Effectif
15-05-26	12	2	8	4	6	1	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38	8	46	63
02-10-28	12	2	8	4	6	1	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38	8	46	63
01-02-27	14	2	9	4	2	1	1	2	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38	8	46	63
15-05-27	14	1	9	4	2	1	1	2	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	7	44	63
02-10-27	14	1	8	4	2	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	7	41	63
01-02-28	18	1	8	4	2	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	8	46	63
15-05-28	21	1	8	4	2	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41	8	49	63
07-10-28	14	1	8	-	-	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28	6	34	63
01-02-29	23	-	8	-	-	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	7	43	63
15-05-29	16	-	8	-	3	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	63
08-10-29	18	-	8	-	3	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	63
03-02-30	21	-	8	-	3	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	7	44	63
15-05-30	16	-	8	-	3	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	63
05-10-30	9	-	8	-	3	1	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	5	30	63
02-02-31	6	-	8	-	3	1	2	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	4	26	63
15-05-31	2	-	7	-	3	1	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	3	20	63
04-10-31	3	-	8	-	3	1	2	-	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	4	24	63
01-02-32	3	-	8	-	3	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	4	23	63
22-05-32	1	-	7	-	3	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	3	20	63
02-10-32	1	-	7	-	3	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	4	25	63
05-02-33	2	-	7	-	3	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	4	26	63
15-05-33	1	-	7	-	4	-	2	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	6	36	63
08-10-33	-	-	7	-	4	-	2	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	63
04-02-34	-	-	8	-	4	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	63
15-05-34	-	-	8	-	5	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	7	42	63
07-10-34	1	-	-	-	4	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	7	43	63
03-02-35	1	-	-	-	4	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	7	43	63
16-05-35	1	-	-	-	4	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	7	42	63
06-10-35	-	-	-	-	4	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	7	44	63
02-02-36	-	-	-	-	4	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38	8	46	63
15-05-36	-	-	-	-	3	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	7	43	63
04-10-36	-	-	-	-	3	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	7	44	63
01-02-37	-	-	-	-	3	-	2	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38	8	46	63
22-05-37	-	-	-	-	3	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	7	42	63
03-10-37	-	-	-	-	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	7	43	63
01-02-38	-	-	-	-	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	7	43	63
15-05-38	-	-	-	-	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	7	42	63
02-10-38	-	-	-	-	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	7	43	63
16-04-39	-	-	-	-	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34	7	41	63
08-10-38	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	7	44	62
15-03-40	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37	7	44	62



La 5755 de la remise de Schaerbeek (FSR) photographiée en 1935.  
 (Photo J.F. Van Puyvelde parue dans «Vapeur SNCB» tome 2 de Max Delie)

## Images insolites empruntées à la RTBF

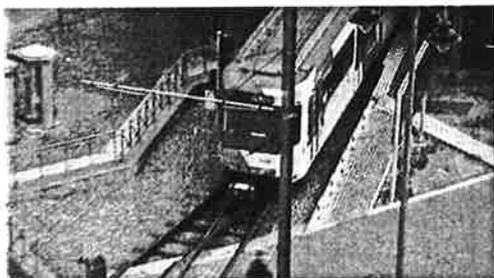
A l'émission «Télétourisme»  
(les photos ci-dessous)



**Gare de Namur**



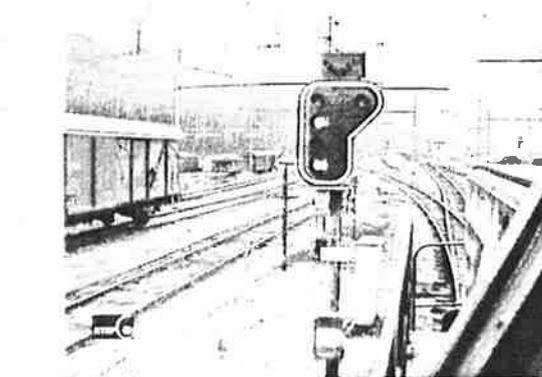
**Esplanade de la gare de Charleroi-Sud avec  
les quais du TEC-Charleroi sur sa droite**



**«Régions Soir» du 20 novembre 98.  
Image d'archives : ex-usine de construction ferroviaire de la  
région du Centre : un ouvrier place un sabot de frein.**

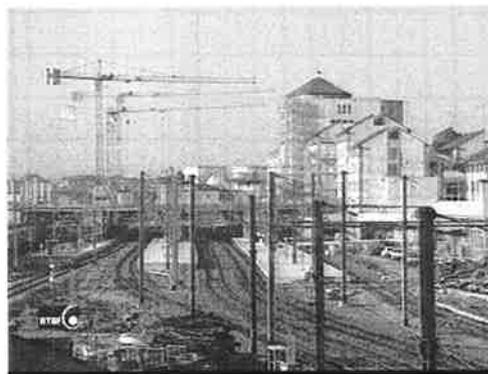


**Verrière de la gare d'Antwerpen-Centraal**



**JT du 23 novembre**

Ces images nous sont fournies grâce (ou à cause) d'événements nécessitant des reportages transmis par notre antenne régionale. Nous vous en livrons une sélection que nous avons capturées pour vous.



**Une vue des travaux sur et dans la gare de  
Namur, vue des voies couvertes côté M.E.T.**



**«Régions Soir» du 20 novembre 98.**

**Image d'archives : ex-usine de construction ferroviaire de la  
région du Centre : un ouvrier place un sabot de frein.**

Images extraites du J.T. de la RTBF du 23 novembre servant de support visuel aux commentaires se rapportant à la grève européenne du même jour.



**Convoi de conteneurs**



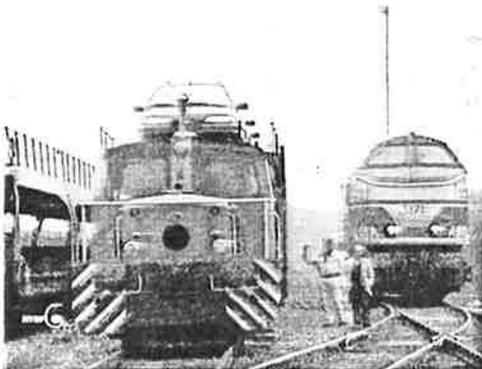
**Automotrice «lunette de plongée»**



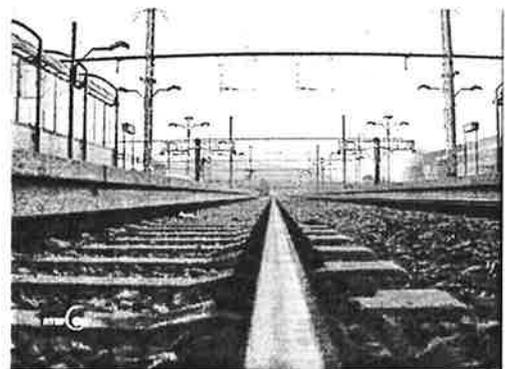
**Locomotive de manoeuvres**



**Convoi de conteneurs, double traction électrique**



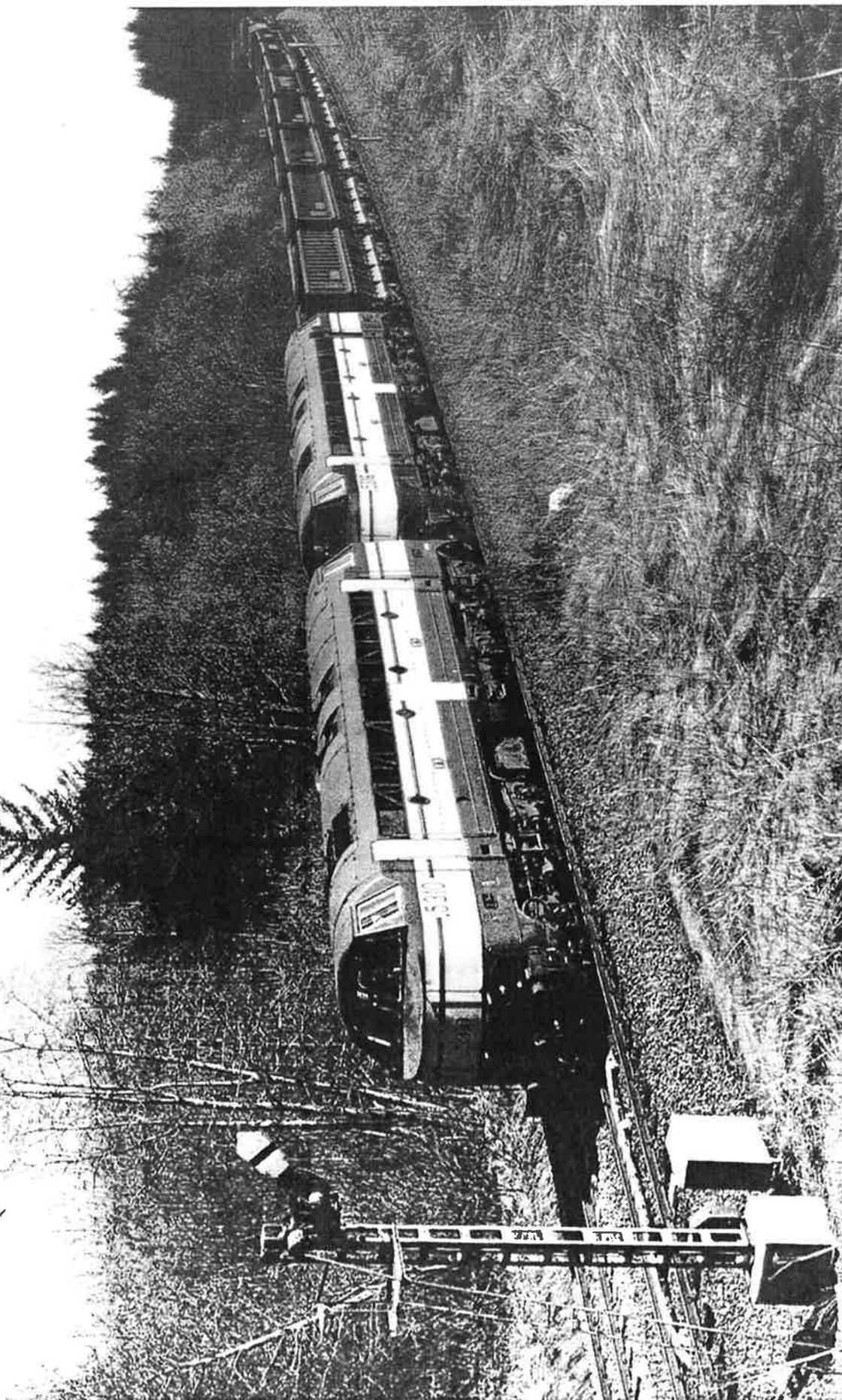
**Locomotive de manoeuvres d'une usine emène un wagon porte-autos sur l'emprise de la SNCB.  
La 5171 attend de prendre en charge le convoi complet.**



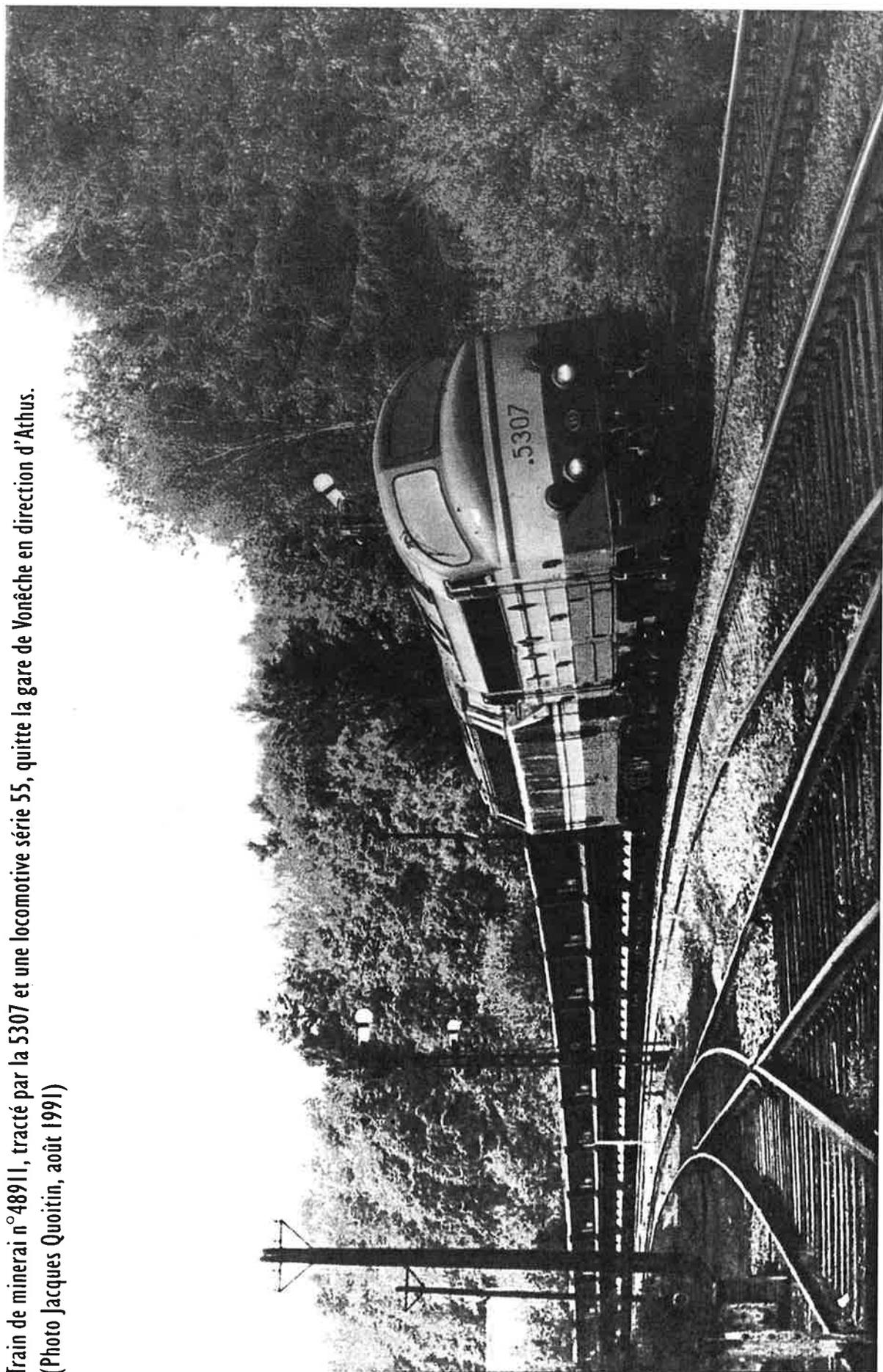
**Une file de rail bien droite et désespérément vide.  
La caméra est posée dessus...**

L'équipe de rédaction présente  
à tous ses lecteurs ses meilleurs voeux !

**Au droit de l'avertisseur de Paliseul, passage d'un convoi de minerai vide emmené par les 5310 et 5316. (photo Jacques Quoitin, avril 1991)**



Train de minerais n° 4891 I, tracté par la 5307 et une locomotive série 55, quitte la gare de Vonêche en direction d'Athus.  
(Photo Jacques Quoitin, août 1991)



## Courrier des lecteurs

Monsieur Phil Dambly nous signale que :

*«le viaduc détruit par les maquisards, dont vous avons publié la photo en page 8 de notre n°92, n'est pas comme indiqué dans la légende celui de Ponderôme dit «viaduc de Thanville» sur la ligne 166 Houyet - Bertrix.*

*En effet, ce viaduc n'a jamais comporté d'armatures métalliques.»*

Selon nous, le viaduc de Thanville n'a pas été détruit par fait de guerre : il était resté intact.

La légende non corrigée parue dans le «Patriote Illustré» du 15 octobre 1944 était : «Le viaduc de Ponderôme détruit par les maquisards dans le sud de la province de Namur». Ne parvenant pas à localiser un tel viaduc dans le sud de la province de Namur, nos lecteurs pourraient-ils nous aider à le situer sur une autre ligne du réseau ferré ?

## Rectifications et compléments des FFN précédents

FFN 71, page 9

Remise de Manage,

Type 53 (23). Il y a : du 15-05-26 au 15-05-31, il faut : du 15-05-26 au 02-02-31.

Type 93. Il y a : du 04-10-31 au 22-05-32, il faut : du 15-05-31 au 22-05-32.

FFN 92, page 26

Type 50 : abréviations utilisées. Il y a : FKT (Merelbeke), il faut FKR.

## 1938 - 1998 : des problèmes existaient déjà voilà 60 ans !

L'indicateur valable du 1 février au 14 mai 1938, comportait un avis important attirant l'attention des voyageurs sur ce qui suit :

*«La Société désire offrir dans toute la mesure du possible, une place assise aux voyageurs. Elle éprouve des difficultés à réaliser ce désir dans les trains rapides circulant aux heures d'affluence.*

*Le dédoublement de ces trains exposerait la Société Nationale à de nouvelles et importantes pertes d'argent en raison du grand nombre de voyageurs à prix réduit qui empruntent ces trains.*

*Elle doit donc se résoudre à augmenter dans ces trains le nombre des places offertes, partant, le nombre de voitures; cette augmentation de charge oblige à en ralentir un peu la marche.*

*Notre clientèle est donc priée de prendre note que les horaires figurant au présente indicateur sont provisoires et que de nouveaux horaires entreront en vigueur le 27 mars 1938.*

*Un supplément à l'indicateur sera publié à cette occasion.*

*Ces mesures n'intéresseront que les lignes au départ de Bruxelles vers Liège (L36) Oostende (L 50), Mons (L 96), Charleroi (L 124) et Namur (L 161).»*

## Le saviez-vous ? en 1926, la SNCV devient la SNCB !

Dans son édition du 19 novembre 1998, le journal «Le Soir» publiait son hebdomadaire fiche de l'actualité consacré cette fois aux «Transports publics». Il s'agissait d'expliquer aux étudiants (en ces temps de grèves et de retards chroniques) ce que sont la SNCB, De Lijn, la STIB, les TEC, (et oui, «les», car 5 directions sont chapeautées par la SRWT (Société Régionale Wallonne de Transport), la Société Nationale des Voies Aériennes, la Sabena).

Dans son paragraphe «nationalisations», nous apprenons que la SNCV (Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux), créée en 1884, devient en 1926 la SNCB.

Cet acte de naissance de la SNCB nous ayant laissé très perplexes, nous avons consulté le tome 1 de «Vapeur en Belgique» de Phil Dambly. En page 10, ce dernier nous décrit comme suit la naissance de la SNCB :

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCFB) fut créée, en vertu de la loi du 23

juillet 1926, pour permettre à l'Etat de réaliser la consolidation d'une grande partie de sa dette flottante.

Le gouvernement proposa de mobiliser les capitaux investis par le Trésor dans les chemins de fer de l'Etat, et ce, en créant une société nationale à laquelle l'Etat ferait apport du droit d'exploiter son réseau ferroviaire pendant 75 ans.

Un arrêté royal du 7 août 1926, établissant les statuts de la nouvelle société, précisa que celle-ci exploiterait les chemins de fer de l'Etat à partir du 1 septembre 1926.

Pour rappel, le 1 janvier 1938, le sigle SNCFB devint SNCB pour éviter la confusion avec le sigle SNCF de la Société Nationale des Chemins de fer Français qui venait d'être constituée à cette date.

Un exemplaire du présent article sera adressé au rédacteur en chef du journal «Le Soir» en espérant que la modification sera publiée.

En effet, beaucoup d'étudiants se servent de ces fiches d'actualité pour présenter des travaux à leurs professeurs.

## Loufoqueries britanniques : le rail patine...

Comme en Belgique, les trains britanniques patinent sur les feuilles mortes en automne. Mais, au contraire de la SNCB, sourde aux plaintes de ses usagers, le gestionnaire du réseau ferré d'outre-Manche, la société Railtrack a rédigé une lettre d'excuses.

«Il y a 30 à 40% de feuilles en plus sur les arbres cette saison et elles étaient 20% plus grosses

et plus riches en sève, ce qui a engendré des retards sur les lignes».

Les britanniques ne sont plus à une loufoquerie près : au début des années 90, British Railways avait justifié les nombreux retards par la présence d'une «mauvaise sorte de neige» sur les rails...

Texte et dessin : journal «Le Soir»



## Vie du club

Editorial du Président - Convocation à l'Assemblée Générale du 22 janvier 1999 .....	1
Programme des réunions du RMM et activités ferroviaires «d'ailleurs» .....	2
Reflets de l'Expo'98 (suite de FFN n°92) .....	3
Agenda des réunions du RMM en 1999 - Assemblée Générale - Réunions mensuelles - Documentation - Des changements dans FFN 93 - Cotisations 1999 .....	9

## Les réflexions du rédac'chef

Allons-nous nous laisser dévorer sans réagir ? .....	10
--	----

## D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces .....	12
--	----

## Histoire

31 août 1939 : la catastrophe du Val-Benoît .....	13
---	----

## Modélisme

Quelques nouveautés sur les rayons des magasins .....	18
---	----

## Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite) .....	21
--	----

## Documentation

Une idée pour installer un chemin de fer miniature : dans le sol ! .....	19
Publications du GTF et du PFT .....	20
Photos d'actualité ferroviaire empruntées à la RTBF .....	26
Photo : train de minerai sur l'Athus-Meuse .....	28
Photo : train de minerai sur l'Athus-Meuse .....	29
Courrier des lecteurs - Rectifications et précisions .....	30
Actualité ferroviaire .....	31

# FERRO FLASH NAMUR 93 (1998-6)

Ce sixième et dernier numéro de l'année 1998 est en votre possession grâce au dévouement de l'équipe de rédaction et ses collaborateurs occasionnels (qui ne sauraient être trop remerciés) : Claude Compét, Michel Herriet, Jacques Quotin et les autres volontaires...

### Photo de couverture :

Poste de pilotage de la locomotive électrique n°2148 stationnant devant l'AC Salzinnes lors des dernières portes ouvertes.