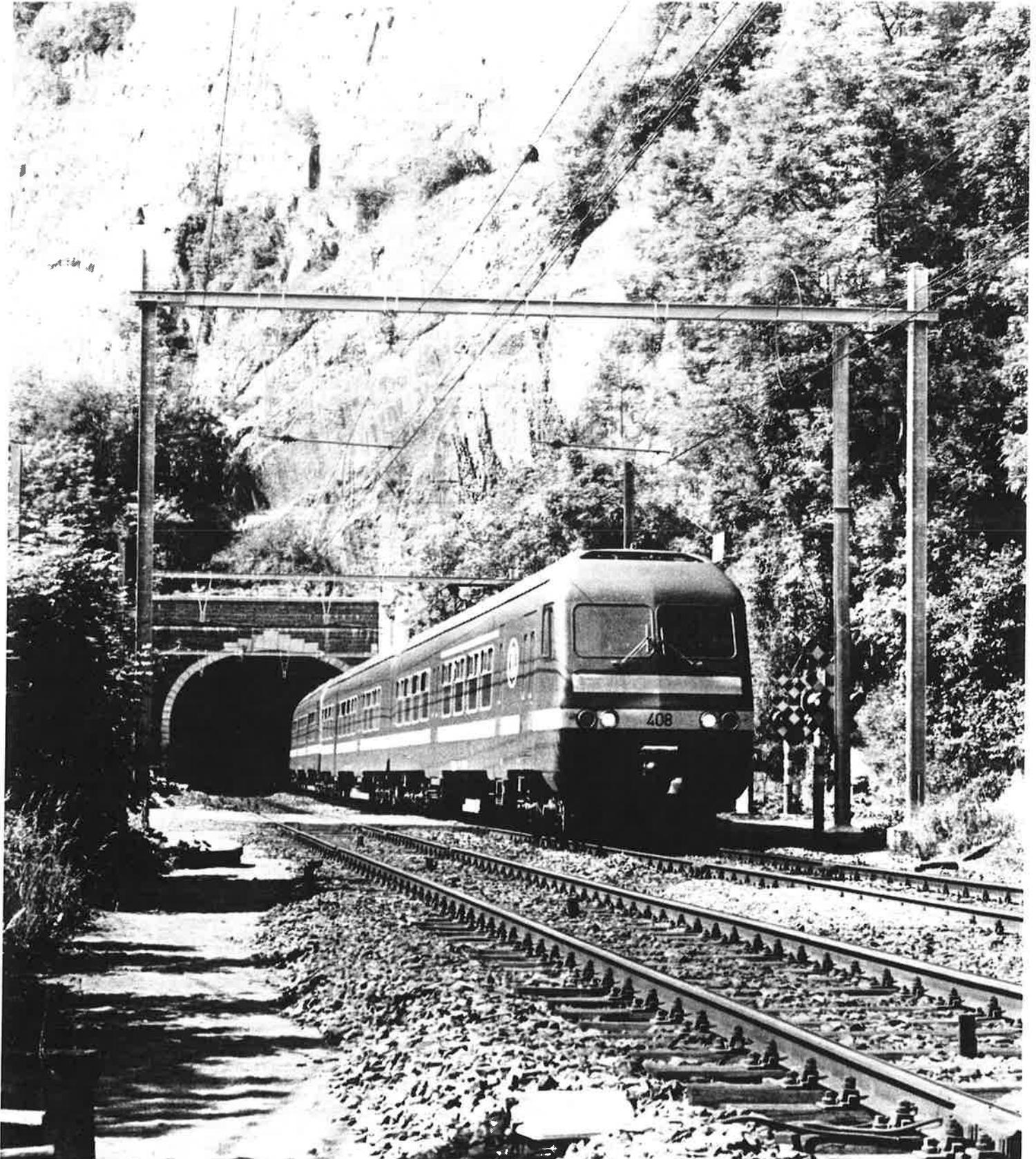


# Ferro Flash Namur

## 43



# Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, Le Rail Miniature mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

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 ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau HO, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

## COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur : 1500 frs
- membre ordinaire : 1000 frs (\*)
- membre junior (moins de 18 ans) : 500 frs (\*)
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash Namur" : 600 frs

(\*) pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 frs.

Secrétariat : Daniel BRAIBANT rue de la Gare, 98 5544 HEER - AGIMONT  
Compte bancaire : 360 - 0053510 - 69 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR  
Local : Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

# Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPÖEL rue du Hameau 28 5330 ASSESSE

"Ferro Flash Namur" est le bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan.

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise, 53 5150 WEPION (081) 46 08 52  
Diffusion : Claude CARPET rue de Prée, 7A 5650 BIESME (071) 72 87 41

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

# vie du club

## Au programme des réunions de cet été :

Vendredi 22 juin : réunion mensuelle (à partir de 19 h 30)

**modélisme : l'infrastructure du réseau,**  
démonstration pratique par  
l'équipe du réseau 'N'

**présentation de matériel fabriqué par**  
Mr Van der Avoort, de Vosselaar.

Vendredi 29 juin :

Vendredi 6 juillet : | séances de travail 'réseau(x)'

Vendredi 13 juillet : | (à partir de 20 h)

Vendredi 20 juillet : réunion mensuelle

pas de thème proposé;

**projections : divers** (vous pouvez apporter  
des diapositives à sujets  
ferroviaires qui ne suffisent  
pas à former une projection  
thématique complète).

**modélisme :** présentation des derniers modèles  
sortis - circulations sur les  
réseaux.

Vendredi 27 juillet :

Vendredi 3 août : | séances de travail 'réseau(x)'

Vendredi 10 août :

**Rappel :** Au cours de chaque réunion, il est possible de faire  
circuler son matériel H0 sur le grand réseau, aussi  
bien en '2 rails' qu'en '3 rails'... A moins que les  
travaux en cours n'interdisent momentanément tout ou  
partie du réseau lors des séances de travail.



## Le jeu des 8 erreurs

Le dessin du bas contient 8 erreurs. Retrouvez-les en le comparant au dessin original ci-contre.

Solution dans notre prochain numéro.

## récréation ferroviaire



### Solution

du problème proposé dans le n°42.

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

---

# namur - dinant

---

L'électrification de la ligne reliant Namur à Dinant a été décidée en 1981, dans le cadre d'un plan d'électrification de 400 km de lignes. Les travaux furent entamés en 1984 et c'est seulement six ans après, plus précisément depuis le 27 mai 1990, que le service des trains est assuré en traction électrique. Cet important retard n'est pas seulement dû au fait que certains travaux se sont avérés très délicats (notamment au tunnel de Lustin), mais également en raison d'un étalement des crédits d'investissement accordés à la SNCB dont le calendrier d'électrification dut, dès lors, être adapté par deux fois.

## Un peu d'histoire....

La genèse de la ligne Namur-Dinant-Givet s'associe étroitement à celle des lignes Namur-Liège, Mons-Manage et extensions, concédées initialement en 1845 à une compagnie anglaise. En effet, le cahier des charges définitif de ces concessions stipule que si l'on construit en France, lors des dix premières années de la concession, dans la vallée de la Meuse, une voie ferrée reliant la ligne des Ardennes à la frontière belge, les concessionnaires du Chemin de Fer de Namur à Liège - exploité par la Compagnie française du Nord dès le 1.1.1855 - sont tenus d'y rattacher leur ligne en la prolongeant par Dinant jusqu'à la frontière française.

Le 10.6.1857, un décret impérial concède à la Compagnie des Ardennes le chemin de fer de Charleville à la frontière belge par Givet. Le gouvernement belge met donc en demeure la Compagnie de Namur à Liège de se conformer aux conditions du cahier des charges et d'une convention du 20.7.1852 chargeant la Compagnie française du Nord de la construction dudit chemin de fer.

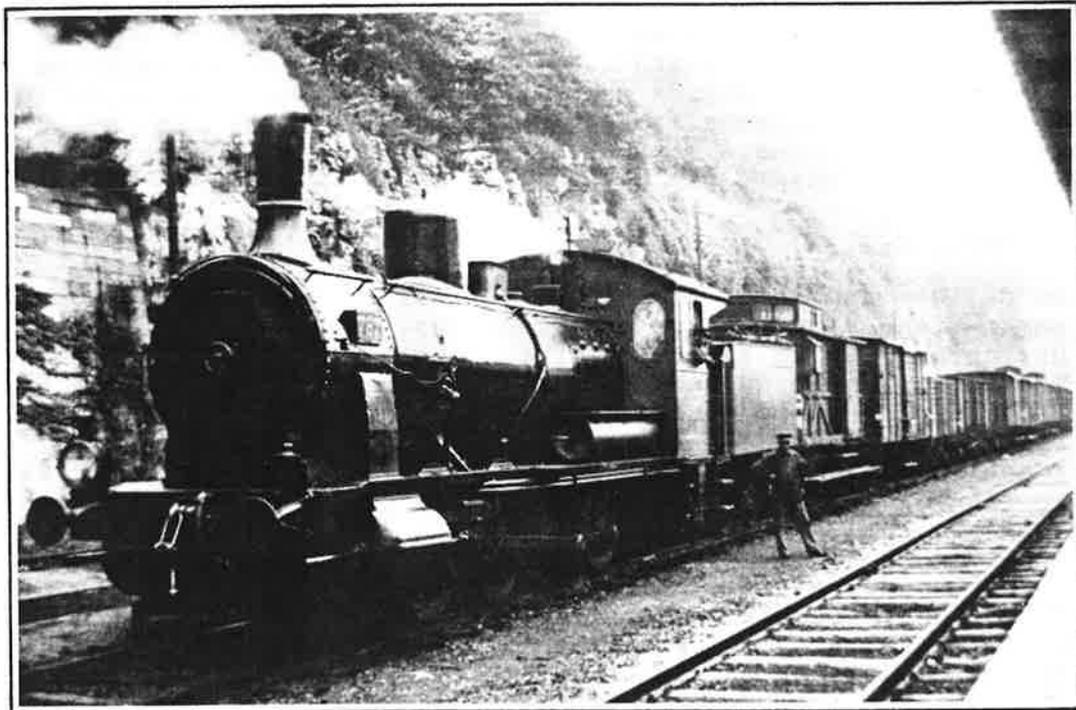
Le capital nécessaire à l'exécution des travaux, à l'acquisition du matériel fixe et roulant a été réuni à l'aide de 50.847 obligations au capital nominal de 500 F (des francs-or d'alors ... !), rapportant 15 F d'intérêt par an et remboursables par amortissement.

Le tracé définitif de la ligne est approuvé le 16.1.1860 et les travaux commencent dès le milieu de l'année après leurs adjudications en juin 1860.

Ils se divisent en trois chantiers : le premier va de la frontière française à Dinant, le second va de Dinant à Houx et le troisième se dirige de Houx vers Namur. Ils comprennent la construction d'importants ouvrages d'art : deux ponts à jeter sur la Meuse (l'un à proximité du pont du Luxembourg à Namur, l'autre à Houx), un viaduc à Jambes et des arches d'inondation dans la plaine d'Enhaive, les tunnels de Lustin, de Godinne et du Monia. Le 7.12.1860, la Compagnie française du Nord convie le bourgmestre et les échevins de Dinant à assister aux premiers coups de pioche, à l'explosion des quatre premières mines en vue de la construction, à flanc de rocher, de la gare.

Les divers travaux se déroulent sans trop d'accidents à déplorer : néanmoins le 12.11.1860, une barque chavira au pont de Houx et deux ouvriers se noient; le 9.1.1861, les eaux emportent les caissons de bois du même pont (on les retrouvera sur l'île de Tailfer !); le 17.6.1861, deux manoeuvres trouvent la mort au dépôt d'explosifs d'Annevoie ...

Les premiers essais de traction sur la ligne débutent le dimanche 5.10.1862 : un convoi quitte à 11 h 30 la station de Dinant pour atteindre Namur vers 12 h 30. Le voyage de retour s'effectue également sans incident. La ligne Namur-Dinant est inaugurée officiellement le 10.10.1862 au trafic voyageurs. Un convoi d'honneur quitte solennellement Namur, à 14 h 25 emmenant les principaux administrateurs de la Compagnie française du Nord, arrivés de Paris, le Gouverneur de la province et les autorités locales. Le public y est même convié gratuitement, s'il reste de la place ...! Déjà, en gare de Jambes, des pièces d'artifices saluent l'événement et le même enthousiasme se poursuivra tout au long du parcours. Le train arrive à Dinant, à 15 h 30, accueilli par une pluie battante et aussi quelques discours. Un cortège gagne ensuite "La Régence" où un banquet fastueux attend les convives. Mais on omet, paraît-il d'y inviter les bourgmestres de Namur et de Givet...! Le temps exécrable contrarie quelque peu les illuminations nocturnes. Les convives quittent Dinant à 20 h 43 par le train du retour.



La ligne Namur-Dinant est ouverte à l'exploitation des trains de voyageurs le 11.10.1862; les trains de marchandises circuleront seulement à partir du 5.2.1863. L'exploitation de la section Dinant-Givet s'effectue à partir du 5.2.1863. Mais en raison des rigueurs de l'hiver, aucune festivité particulière ne célèbre cet événement... La Compagnie du Nord se frotte les mains, elle ne regrette pas la charge supplémentaire que constituent la construction et l'exploitation de la ligne Namur-Givet. Bien au contraire : les bénéfices d'exploitation s'avèrent bientôt plantureux ! Il en sera d'ailleurs de même pour les autres lignes du Nord Belge : Erquelines-Charleroi et Namur-Liège. Les desseins expansionnistes de Napoléon III y trouvent aussi leur compte : l'empereur et sa cohorte de financiers cherchent à établir - à des fins politiques, commerciales et militaires bien évidentes - une liaison française vers le Rhin, une emprise sur les chemins de fer belges. La compagnie française des "Chemins de Fer de l'Est" - dont la ligne Givet-Mézières fera partie par la suite - a repris, en 1867; tout le réseau grand-ducal de chemins de fer... L'alarme est donnée, en décembre 1868, lorsque le gouvernement belge apprend que la signature d'une convention de reprise des lignes de la Grande Compagnie du Luxembourg et du Liégeois-Limbourgeois par lesdits chemins de fer de l'est est imminente. Une loi, votée en extremis, met fin aux visées annexionnistes de la France. L'alerte a été chaude pour la neutralité du pays ... ! Néanmoins, le Nord Belge gardera l'exploitation de quelque 170 km de lignes jusqu'au 10 mai 1940, date fatidique de la reprise des concessions par la SNCB et aussi de l'invasion de notre pays par les armées allemandes du IIIe Reich.

### Importance de la ligne....

La ligne Namur-Givet suit de près les méandres majestueux de la Meuse mais gare aux brusques inondations! Grâce à un profil en long plutôt favorable, les quelque 50 km de la ligne offrent d'emblée de nouveaux débouchés aux produits houillers et métallurgiques de la vallée de la Meuse vers le nord et l'est de la France. Jusqu'alors, la navigation sur la Meuse était interrompue chaque année pendant près de quatre mois; de plus la remontée du fleuve s'avère toujours difficile. Un trafic considérable, en provenance du bassin liégeois et de la France, ne va pas tarder à se développer sur cet axe à caractère international. Déjà, en 1865, le service Liège-Namur-Givet est assuré par 36 machinistes à l'aide de 10 locomotives à voyageurs de 23 t, de 17 locomotives-mixtes de 20 t, de 28 locomotives à marchandises de 23 t et de 3 locomotives de manœuvre de 21 t. Le parc du matériel comprend notamment 85 voitures à voyageurs et 2208 wagons divers. A cette époque, 78 trains en moyenne ont circulé par jour sur la ligne. Les chemins de fer de l'Etat belge, les chemins de fer concédés pratiquent une dure guerre de tarifs compétitifs afin de détourner à leur profit le trafic ferroviaire : on assiste progressivement à un développement anarchique de voies ferrées en Belgique en un réseau de lignes parallèles...! En particulier, la ligne "Athus-Meuse" (les lignes n° 165-166 actuelles) croise à Dinant la ligne 154 pour se diriger ensuite vers Tamines : elle draine ainsi une grosse partie du trafic lorrain vers le bassin de Charleroi. Les liaisons ferrées Ciney-Yvoir-Anhée et Jemelle-Houyet-Dinant offrent à la ligne du Luxembourg de nouvelles perspectives d'exploitation. N'oublions pas aussi le réseau du Grand Central Belge avec ses axes Vireux-Mariembourg-Charleroi et Givet-Florennes! Dès septembre 1939 jusqu'à nos jours, les trains de minerai en provenance du bassin de Briey ne circuleront plus que sur l'axe Virton-St-Mard-Bertrix-Dinant. Aujourd'hui, et afin de soulager la ligne du Luxembourg trop encombrée, un important trafic de marchandises, à charges complètes, emprunte la section Namur-Dinant de la ligne 154 et son antenne vers Bertrix et Athus. Pour ce qui est du trafic voyageurs, la ligne 154 a une vocation touristique actuellement bien établie. D'aucuns se souviennent des trains de plaisir d'avant-guerre sillonnant la vallée mosane !

Le service actuel des trains de voyageurs, est surtout axé selon les besoins des écoliers et des navetteurs. ( A ce propos, la dynamique compagnie du Nord Belge a été la première à exploiter sur ses lignes un service rapide de trains-tramways...) Dès le début du siècle, le Nord Belge a pensé qu'il était possible d'égayer, par une ornementation naturelle, les bâtiments qui abritent les services du chemin de fer. La compagnie a manifesté, la première en Belgique, à ses chefs de gare le désir de voir implanter quelques arbustes, quelques semis de plantes fleuries sur les quais et les abords immédiats des stations. Les jolies gares fleuries en



briques rouges jalonnant la vallée mosane n'étaient pas de simples bâtiments-types austères et uniformes. Le jeu des redans sous la corniche, les nombreux cordons, les chambranles saillants des portes et des fenêtres leur conféraient un cachet plaisant, fleurant quelque peu la France bien proche. La plupart de ces gares centenaires ont été les victimes de la modernisation de la ligne : soit abandonnées voire démolies (conséquences du plan IC/IR de 1984, ce dernier ne laissant subsister entre Namur et Dinant que les arrêts de Jambes-Nord, Lustin, Godinne et Yvoir), soit remplacées par des bâtiments plus modernes, mais plus fonctionnels comme ceux de Jambes-Nord, Lustin, Yvoir et Dinant. Seule la gare de Godinne a été classée par la commission royale des monuments et des sites et doit donc être maintenue dans son style d'origine.

#### Caractéristiques de la ligne.

Longueur : 50 km.

En 1865, on dénombrait 45845 m de simple voie entre Namur et la frontière, 6800 m de voies d'évitement dans les stations, 605 m de voies exploitées, en commun avec l'Etat belge. La mise à double voie de la ligne remonte à la guerre 14-18, pour des raisons stratégiques évidentes.

Cette ligne se divise en trois sections : Namur-Dinant (28 km), Dinant-Frontière (19 km), Frontière-Givet (3 km). Actuellement, la ligne est à double voie entre Namur et la bifurcation de Neffe (au-delà de Dinant) et entre Heer-Agimont et Givet. La mise à simple voie du tronçon bifurcation de Neffe-Hastière a été effectuée en 1969 et celle du tronçon Hastière-Heer-Agimont en 1971.

Le plan IC/IR mit fin, à partir du 3 juin 1984, à l'exploitation du service voyageurs par la SNCB sur le tronçon Dinant-Givet. A partir de cette date, ce sont les autorails de la SNCF (tout d'abord les "PICASSO" et pour finir les "CARAVELLES") de la relation Charleville-Givet et vice versa qui prirent le relais à raison de quatre aller-retour par jour. Cette situation persista jusqu'au 27 mai 1988 qui vit la fin du service "voyageurs" entre Givet et Dinant. Il faut reconnaître que l'exploitation en vigueur depuis juin 1984 était très profitable aux finances de la SNCF et très déficitaire pour celles de la SNCB. Mais le trafic des marchandises ayant perdu beaucoup de son importance sur cet axe international, jadis très prospère, la SNCB et la SNCF décidèrent de commun accord la fermeture de la ligne en date du 28 mai 1989. Il s'agissait en effet de rationaliser les points de passage du trafic marchandises entre les deux pays.

Ouvrages d'art : ponts sur la Meuse et tunnels.

De Namur à Dinant, la ligne franchit une première fois la Meuse à la sortie de Namur. Ensuite, elle suit la rive droite du fleuve jusqu'au delà de la gare d'Yvoir. Elle franchit alors à nouveau la Meuse sur le pont de Houx pour gagner Dinant par la rive gauche du fleuve. Comme, d'autre part, la vallée est assez encaissée, deux tunnels ont dû être percés : l'un de 354 m à Lustin (décrivant une courbe de 500 m de rayon environ) et l'autre de 81 m à Godinne. Les ponts de la Meuse, détruits à Namur en août 1914 lors de la retraite de l'armée belge, donnèrent du fil à retordre à l'envahisseur. L'avance des armées allemandes en Belgique vers la France s'en trouva fortement retardée. Le même scénario se reproduisit en mai 1940. De Dinant à Givet, le tunnel du Monia (135 m), situé un peu après le pont qui permet à la ligne 166 (Dinant-Bertrix) d'enjamber la ligne 154 et traverser ensuite le pont d'Anseremme, situé sur la Meuse.

Stations et points d'arrêt.

Le guide officiel des voyageurs sur tous les chemins de fer belges, en vigueur du 1 octobre au 2 novembre 1890, nous renseigne les arrêts suivants entre Namur et Givet : Jambes-Nord, Dave-Nord, Tailfer, Lustin, Godinne, Yvoir, Bouvignes, Dinant, Waulsort, Hastière-Lavaux et Heer-Agimont.

C'est le 11 septembre 1862 que furent ouvertes les stations de Jambes-Nord, Dave-Nord, Lustin, Godinne, Yvoir et Dinant. Celles d'Hastière et de Heer-Agimont le furent le 5 février 1863 et celle de Waulsort vers 1870. Les points d'arrêt de Tailfer et de Bouvignes furent ouverts en 1886. Une gare fut construite par après à Tailfer qui redevint point d'arrêt le 19/07/1964. Quant aux indicateurs publiés ensuite, ils nous font découvrir les points d'arrêt de Velaine (entre Jambes et Dave) ouvert en juin 1891, Rochers de Frêne



(arrêt uniquement en saison touristique entre Tailfer et Lustin), Houx ouvert en juin 1891 et Anhée-bifurcation ouvert après la seconde guerre mondiale (tous les deux situés entre Yvoir et Bouvignes).

#### Signalisation.

A la reprise par la SNCB en mai 1940, la ligne était équipée de la signalisation utilisée par la Compagnie du Nord. Elle fut remplacée petit à petit par le système Block, matérialisé avec signaux à trois positions. En vue de l'électrification, elle fut remplacée par le Block Automatique avec signaux lumineux; la signalisation de contre voie est prévue sur les tronçons à double voie.

#### Cabines.

Les cabines "Siemens" ont également été remplacées par des cabines tout relais. Le poste Block de Dinant est prévu pour commander à distance les postes de Jambes-Nord, Lustin et Yvoir et deviendra ainsi la cabine nodale de la ligne.

#### Reprise des concessions accordées au Nord-Belge

Suite à un procès datant de 1933 et gagné par la SNCB en 1936 contre la Cie du Nord Belge (\*), les parties concernées se concertèrent dès 1939 pour établir un plan de reprise des différentes lignes exploitées par la compagnie privée. C'est ainsi que la reprise de la ligne Liège - Namur - Givet fut prévue pour le 4 septembre 1941, celle de la ligne Charleroi - Erquelinnes le 8 novembre 1942 et celle de la ligne Mons - Quévy le 30 avril 1948. Deux commissions ministérielles furent instituées à cet effet. Mais comme à l'époque, la situation internationale s'envenimait de jour en jour, il fut décidé que si notre pays était envahi par une armée étrangère, cet acte entraînerait la reprise anticipative de la concession. C'est donc le 10 mai 1940, date de l'invasion par l'armée allemande, que prit fin la concession accordée à la Cie du Nord Belge. Remarquons que la reprise de la concession a été effective fin janvier, début février 1941 avec effet rétroactif au 10 mai 1940. C'est par une note datée du 5 février 1941 que la numérotation SNCB fut appliquée aux 156 locomotives du Nord Belge versées à l'effectif de la SNCB.

(\*) Ces deux compagnies n'étant pas tombées d'accord sur la date de reprise de la ligne Liège - Namur - Givet, 1941 pour la SNCB, 1953 pour la Cie du Nord Belge.

**Légende des photos :** **p.5 :** Locomotive-tender n°61 (dite "revolver" en raison de la forme des soutes à eau et du tablier) photographiée en gare de Dinant en 1931. Cette série de locomotives deviendra le type 24 à la SNCB en février 1941. Photo H.G. Hesselink collection M. Herbiet

**p.4 :** Locomotive n°782 (ex-KPEV G 7<sup>1</sup>) photographiée en gare de Dinant en 1933. Cette série de locomotives deviendra le type 74 à la SNCB en février 1941, et complétera l'effectif du type 71 en janvier 1946. Photo H.G. Hesselink collection M. Herbiet

**p.7 :** Locomotive 202.001 en parcours d'essais entre Schaerbeek et Dinant. Photo prise à Dinant en 1955. Photo Gérard - SNCB.

Locomotive 202.015 à Godinne le 5/8/1955. Photo B. Dedoncker.

**p.9 :** Locomotive 5304 en tête d'un train de minerais, tunnel de Lustin, février 1978.

Locomotive 6051 au tunnel de Lustin, février 1978.

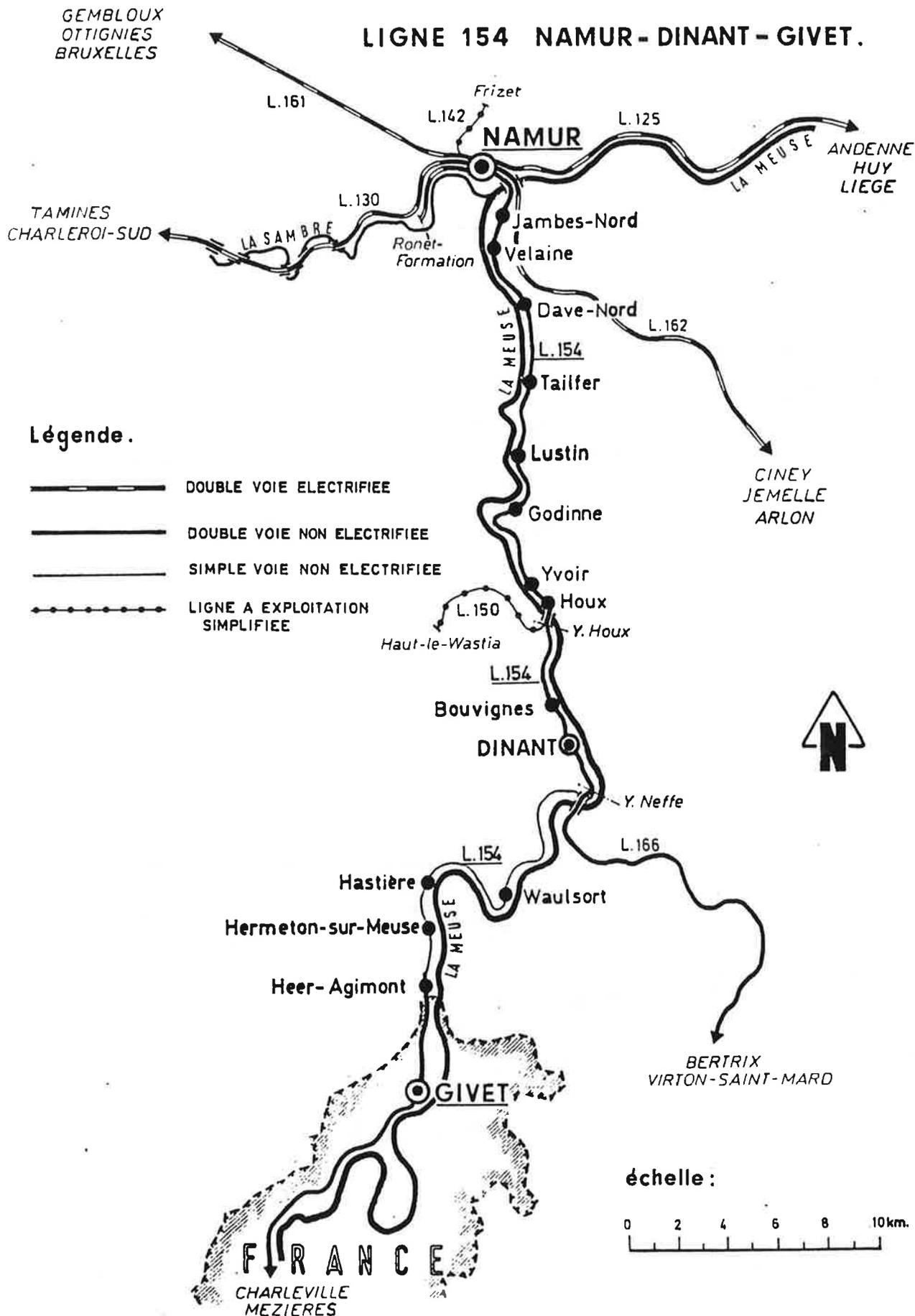
**p.11 :** Locomotive 6088 à Lustin le 29/7/78.

Locomotive 5215 en tête d'un IC Dinant - Namur à Tailfer. Mai 1990. Photo A-M. Ducarme.

documentation : "Le Rail" - P. Pastiels - D. Braibant - R. Huysman. Compilation : M. Herbiet.



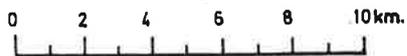
# LIGNE 154 NAMUR - DINANT - GIVET.



## Légende.

-  DOUBLE VOIE ELECTRIFIEE
-  DOUBLE VOIE NON ELECTRIFIEE
-  SIMPLE VOIE NON ELECTRIFIEE
-  LIGNE A EXPLOITATION SIMPLIFIEE

échelle :





# actualité

## Une 'postale' au musée

Suite à la mise en service en 1989 de 15 nouvelles automotrices postales (numérotées 961 à 975 et provenant de la transformation de 15 AM "double" de 1954), les 8 automotrices postales construites de décembre 1967 à octobre 1968 par CW Mechelen ont été mises hors service. Une de ces automotrices est conservée pour le musée du chemin de fer. Il s'agit de la "002" qui auparavant avait porté le numéro 221.802 à sa mise en service, le 802 à la renumérotation du 1er janvier 1971, le 952 en mars 1974 (les numéros 801 à 844 étant destinés aux automotrices "quadruple", et pour finir le 002 en juillet 1986 (les numéros 901 à 935 étant réservés aux nouvelles automotrices "double" L 86 et les numéros 961 à 975 aux nouvelles automotrices postales). Rappelons que cette automotrice (comme ses sept soeurs) provient de la transformation de 2 éléments moteurs n° 7305 et 7717 (renumérotés 213.005 et 217.005 en 1948) des 24 qui encadraient 24 remorques pour former les 12 rames quadruples mises en service entre Bruxelles-Nord et Antwerpen-Centraal lors de l'électrification de cette ligne en 1935.

## Les 'M2' aux Pays-Bas

Dans notre article "Les vieux trains ont la cote" (FFN 41 page 3), nous écrivions que 37 voitures M2 de la SNCB avaient été louées aux NS et que 10 de leurs soeurs les rejoindraient en 1990. C'est chose faite depuis le 27 février et à ce jour les 47 M2 arborant le sigle "NS" se composent de 26 voitures de 2e CL, 12 voitures mixtes 1/2e CL et 9 voitures mixtes 2e CL/fourgon.

## On disperse les vieux trams... (suite)

Bonne nouvelle (du moins pour cette année) : le musée du tram vicinal à Schepdael sera ouvert au public dès le 15 avril, les dimanches et jours fériés de 14 à 18 heures, jusqu'au dernier dimanche d'octobre et les samedis de juillet et d'août. En outre, une procédure de classement du site a été entamée, pour tenter de préserver ce musée inauguré voici 28 ans dans un dépôt vicinal ancien, lui, de cent trois ans. Rappelons que ce musée est situé au 184 de la chaussée de Ninove à Dilbeek et que les heures d'ouvertures sont de 14 à 18 h. La levée de boucliers qui s'est manifestée lors de l'annonce de la dispersion des pièces du musée semble avoir eu un effet positif. Osons espérer qu'elle mettra fin à l'éventuelle curée décrite dans FFN 41 page 4.

## 160 ans de records (suite)

Dans notre article "160 ans de records" (FFN 41 page 8), nous vous informions qu'en date du 5 décembre 1989, la rame TGV Atlantique 325 avait établi un nouveau record du monde de vitesse sur rails, en roulant à 482,4 km/h. Poursuivant sur sa lancée, la SNCF vient de porter ce record à 510,6 km/h. Cela se passait le mercredi 9 mai 1990 avec la même rame TGV Atlantique 325 spécialement aménagée pour la circonstance, mais avec 3 remorques (106 m, 250 t) contre 4 au précédent record (125 m, 300 t). Mais lors des derniers essais d'endurance et de vitesse effectués le vendredi 18 mai entre Courtalain et Tours, ce dernier record a été porté à 515,3 km/h. Selon les responsables de la SNCF, atteindre les 520 km/h n'est pas une utopie.

## De l'argent frais

Vous aimeriez posséder les dernières nouveautés SNCB mises sur le marché du train miniature, mais leur prix est inabordable pour le contenu de votre portefeuille (par exemple la HLE série 20 de Mathu-trains ou la HL type 66 de Jocadis). Rien ne vous empêche cependant d'agir comme la SNCB : vendre votre matériel, tout en le conservant à condition de payer un prix de location à votre acheteur. C'est un très bon moyen d'obtenir de l'argent frais pour vous procurer les deux locomotives précitées. Si la SNCB agit de cette façon c'est pour trouver également les fonds qui lui permettent d'investir dans l'achat de matériel nouveau. Quand aux firmes qui marchent dans cette combine, dites-vous bien qu'elles en retirent un certain avantage fiscal. En serait-il de même pour votre acheteur potentiel ? Sachez que de toute façon, vous resterez propriétaire de vos trains qui vous tiennent tant à coeur, mais vous serez cependant obligés d'apposer sur votre matériel (ayant fait l'objet de cette transaction), une petite plaque (1/87 des dimensions 10 x 6 cm) qui reprendra le nom de votre acheteur (c'est la moindre des choses). Vous la trouverez à la SNCB sur certaines automotrices (séries 06, 08, 09) sur certaines locomotives (séries 20, 21, 73) et certains wagons (Hbis, Fals, Shimms). A part ce signe distinctif, votre acheteur éventuel ne pourra vous imposer d'autres obligations, tout comme les acheteurs de matériel SNCB vis-à-vis de cette dernière.

## Le nouvel indicateur

L'indicateur valable du 27 mai 1990 au 1er juin 1991 nous présente quelques nouveautés et améliorations. Parmi ces dernières, nous avons relevé :

- a) L'électrification de la ligne Namur-Dinant, ce qui permet de prolonger les trains IC de la relation Gent-St-Pieters-Namur jusqu'à Dinant en semaine et durant les week-ends et jours fériés de la période touristique. Le gain de temps entre Bruxelles et Dinant est de 16 minutes. Les horaires des lignes Dinant-Bertrix et Virton-Bastogne sont adaptés afin de permettre de bonnes correspondances à Bertrix avec les trains pour Virton.

Les trains IC Dinant-Gent-St-Pieters sont aussi prolongés durant les week-ends de la période touristique jusqu'à Blankenberge (et retour).

NDLR : Ce nouveau service a pour conséquences :

- a) La suppression de la relation touristique Namur-Knokke/Blankenberge et retour (T 9608-T 9661).
- b) La modification de parcours de la relation touristique Braine-le-Comte-Bruxelles-Namur-Virton et retour (T 9915-T 9935) qui dorénavant aura la gare de Charleroi-Sud comme points de départ et d'arrivée. L'on note en plus la suppression de 10 arrêts, d'où un gain de temps entre Namur et Virton d'environ une demi-heure. C'est ainsi que de Charleroi-Sud à Virton, seules les gares de Namur, Dinant, Anseremme, Gendron-Celles, Houyet, Beauraing, Gedinne, Bertrix et Florenville sont desservies.
- b) Prolongement jusqu'à Luxembourg des trains IC qui étaient limités à Arlon. Donc dorénavant Bruxelles est reliée à Luxembourg toutes les heures au lieu de toutes les deux heures. De plus, le train international 109 Bruxelles-Luxembourg qui partait de Bruxelles-Midi à 14.57 h pour arriver à Luxembourg à 17.33 h est retardé de trois heures (Bruxelles-Midi : 17.54 h - Luxembourg 20.25 h).
- c) Durant l'été, le nombre de trains s'arrêtant au point d'arrêt de Bierges qui dessert le parc d'attractions "Walibi" est augmenté. En outre, cette destination sera desservie par des trains spéciaux circulant à certaines dates au départ de Liège, Charleroi et Bruxelles (et retour).
- d) Le seul train du service régulier qui ne s'arrêtait pas à Bruxelles-Q.L. marquera dorénavant l'arrêt dans cette gare. Il s'agit du train international n° 499 quittant Oostende à 20.53 h à destination de la Suisse (Bruxelles-Q.L. : 22.38 h - Namur : 23.12 h).

# rétro rail

## Le passé cheminot d'un grand acteur

Un musée Jean Gabin ouvrira ses portes en 1991 dans le petit village de Mériel (Val d'Oise), à dix kilomètres de Pontoise, là où le comédien a vécu toute son enfance. Son père y avait acheté une maison dont le jardin jouxtait la ligne du chemin de fer. C'est là que le petit Ferdinand Moncorge (alias Jean Gabin) passait des journées entières à regarder les locomotives à vapeur. Subjugué par ces dernières, il avait annoncé à l'âge de six ans qu'il serait conducteur de locomotive. Son rêve d'enfant se réalisa à l'âge de 20 ans quand il passa et obtint son certificat d'aptitude à la conduite des locomotives. Quelques années plus tard il tournait le film "La bête humaine" dans lequel il justifia ses dons de machiniste aux commandes d'une 231 "Pacific" État.

## Pas de confusion, mon général !

Dans son numéro 34 du mois d'avril, la revue Rail Photo nous présente de très belles photos de locomotives type 38 (collection Kerr). La légende figurant en page 10 nous apprend que les 182 locomotives types 38 et 39 étaient des "Pershing" construites par ALC et Baldwin (USA) pour l'Etat belge, après la première guerre mondiale. Nous attirons l'attention de nos lecteurs sur le fait que 150 locomotives commandées en 1919 aux Etats-Unis, livrées en 1920 à l'Etat belge (montées à AC Salzinnes) et appelées type 38, n'étaient nullement des "Général Pershing". Cette dénomination fut uniquement appliquée aux 32 locomotives achetées en 1919 à l'US Army Railroads Administration. A l'Etat belge, elles formèrent le type 39 jusqu'en 1924, année où elles furent vendues à la Roumanie. Rappelons qu'au 1er octobre 1931, les 150 locomotives type 38 furent numérotées 3800 à 3949. D'où peut-être la confusion de l'auteur de la légende précitée !

## Un liégeois valeureux... et rapide !

Dans son numéro 2244, la "Vie du rail" nous rappelle qu'en 1930, un train dénommé le "Valeureux Liégeois" parcourait Paris-Liège en quatre heures, soit une distance de 366,3 km couvert à la vitesse de 91,6 km/h. Ce train avait été mis en marche le 15 mai 1930 à l'occasion de l'exposition internationale de Liège et répondait au souci de la compagnie du chemin de fer du Nord qui consistait à resserrer les relations franco-belges. Cette performance était reconduite chaque jour dans les deux sens. A l'aller, le train 197 partant de Paris à 7.45 h pour arriver dans la cité ardente à 11.45 h. Au retour, le train 196 partant de Liège à 19.45 h pour arriver dans la capitale française à 23.45 h. Les services de la douane et de la sûreté étaient assurés à bord de façon à réduire au minimum les inconvénients pour les voyageurs. La durée de parcours aurait pu être raccourcie si l'état des voies entre Erquelinnes et Liège avait été à la hauteur de celui des voies entre Paris et la frontière belge. C'est ainsi que les 239,8 km situés du côté français étaient parcourus en 2 h 24 (vitesse moyenne de 99,92 km/h), tandis qu'il fallait 1 h 36 pour parcourir les 126,5 km du parcours belge (vitesse moyenne de 79,06 km/h). La mise en service de ces trains procurait à la compagnie du Nord le record du monde de la plus longue étape sans arrêt, battant celui de la compagnie de l'Est qui effectuait Paris-Nancy (distance 352,6 km) sans arrêt.

# nos «vapeur»

du 1/1/1946 à leur dernier panache

## Type 53

Lors de la présentation, dans le cadre de cette rubrique, de la locomotive type 53 (FFN 35), nous avons écrit en page 17 que la locomotive 53.373 avait été mise hors écritures en décembre 1946. M. R. Huysman nous signale qu'il est apparu plus tard que cette locomotive avait été vendue à la Carbochimique de Tertre après sa radiation à la remise d'Haine-St-Pierre.

## Types 41 et 44

- de M.R. Huysman

Numéro de construction des type 41.107 à 41.111 (FFN 41/page 14)

Les numéros 143 à 147 sont à remplacer respectivement par 149 à 153.

Autres locomotives emmenées en Allemagne

a) Lors de la retraite en septembre 1944 :

Les locomotives 41.213, 44.034, 44.104 et 44.120 revenues respectivement en octobre, décembre, octobre et décembre 1945, avant donc l'application de la nouvelle numérotation du 01.01.46.

b) Lors de l'offensive Von Rundstedt en décembre 1944 :

Une seule locomotive de la SNCB est disparue au cours de l'offensive des Ardennes. Il s'agit de la type 44 n° 4550 de la remise de Gouvy. Jusqu'à la publication récente d'un document reprenant les locomotives "à rechercher" au recensement d'octobre 1944, l'on pouvait penser que la locomotive "type 41" n° 4319 était disparue dans les mêmes circonstances. Mais comme elle figure dans le document précité, il est maintenant établi qu'elle a bien été enlevée lors de la retraite de septembre 1944.

- de M. J. Vandormael :

Locomotive "Monument" type 41 de la gare de Charleroi-Sud

La machine exposée en gare de Charleroi-Sud a été fabriquée en 1910 par Gilain à Tirlemont sous le n° de construction 45. Elle a été immatriculée le 20.09.1910 par les chemins de fer de l'Etat sous le n° 4295 qu'elle a conservé lors de la renumérotation du 1er octobre 1931. On ne trouve pas trace de cette locomotive avant 1943, date à laquelle elle est affectée au dépôt de Ronet. Le 8 juin 1945, elle est mutée à Ath et ensuite à Ciney le 17 août 1946. A partir du 01.01.46, elle porta le n° 41.195 et était accouplée au tender n° 13.491 (construit par Nicaise et Delcuve et immatriculé le 16 mai 1910). Elle est ensuite mutée à Mol le 29 mai 1948 et est hors écritures le 9 mai 1957. Numérotée A 621.154 comme générateur de vapeur, elle a été vue à Ostende en 1959 et a ensuite assuré le préchauffage des voitures en gare de Charleroi-Sud jusqu'en 1976. Miraculeusement, elle échappa au chalumeau et traîna sur une voie à l'écart de l'atelier de traction de Monceau. C'est le personnel de cet atelier en collaboration avec le personnel de la gare de Charleroi-Sud et l'aide des services techniques du Groupe de Charleroi qui ont restauré cette locomotive en 1985 en vue de l'installer comme "locomotive-monument" en gare de Charleroi-Sud le long du quai n° 1. Il est à noter que le tender accouplé à cette locomotive n'est pas celui d'origine; il provient d'une machine type 81 (ex-KPEV G81), la 81.324 et portait à l'arrière le n° de générateur vapeur A 621.154.

---

# souvenirs...

---

Dans le cadre de notre rubrique "Souvenirs" ouverte à tous nos membres et lecteurs, nous vous présentons ci-après un article dû à M. M. Lambou de l'Amicale du Transport Ferroviaire du Sud-Est et se rapportant à l'explosion du pont du Val-Benoît, survenue le 31 août 1939. Nous le remercions vivement de nous avoir accordé l'autorisation de le reproduire dans notre revue.

## 31 août 1939 : l'explosion du pont de Val-Benoît

par M. LAMBOU

La déclaration de guerre entre l'Allemagne et la Pologne du 1er 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 l'école du Rivage où, enfants, nous nous rassemblions autour des cuisines roulantes, choyés par les mobilisés qui étaient eux-mêmes, la plupart, pères de famille.

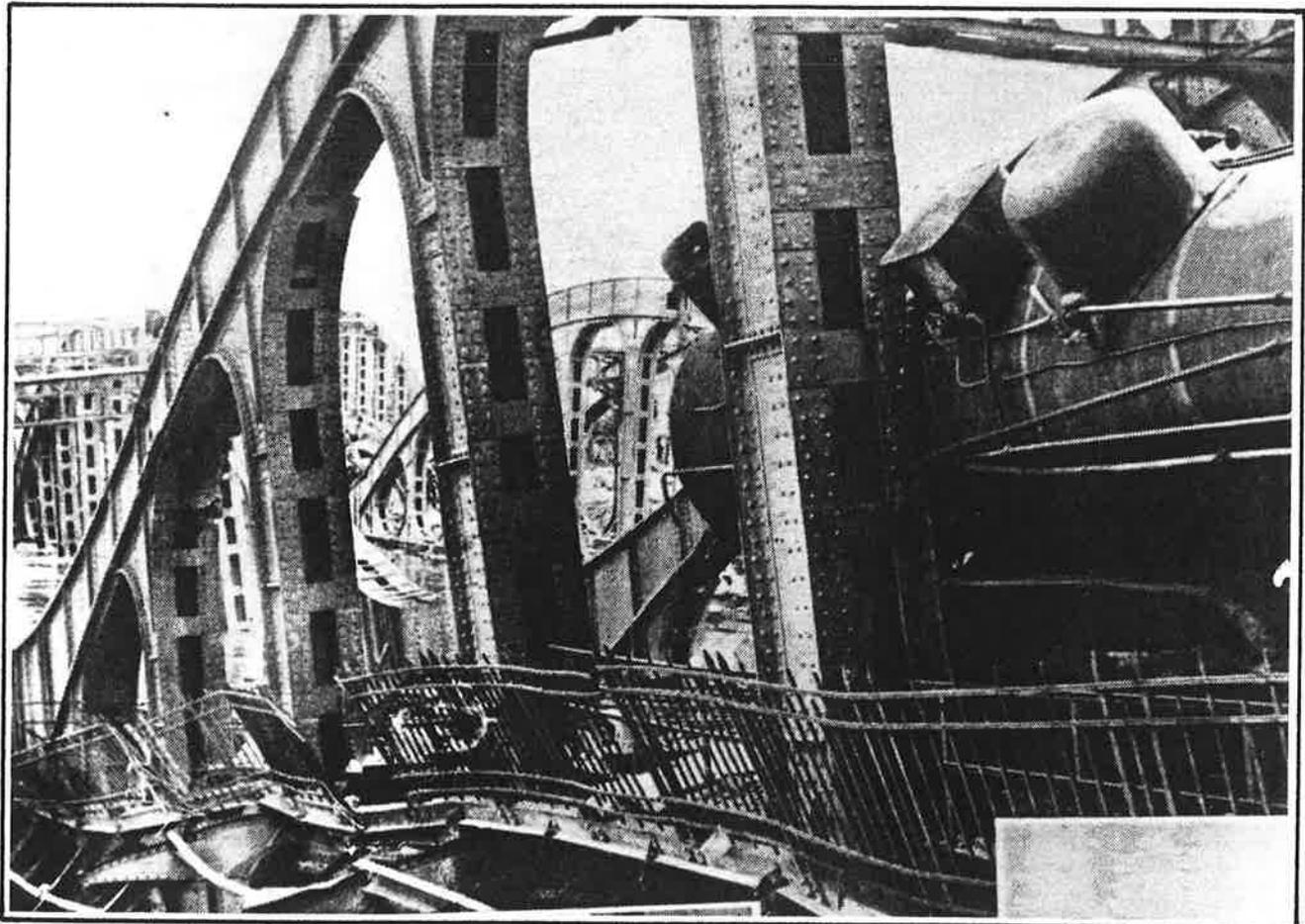
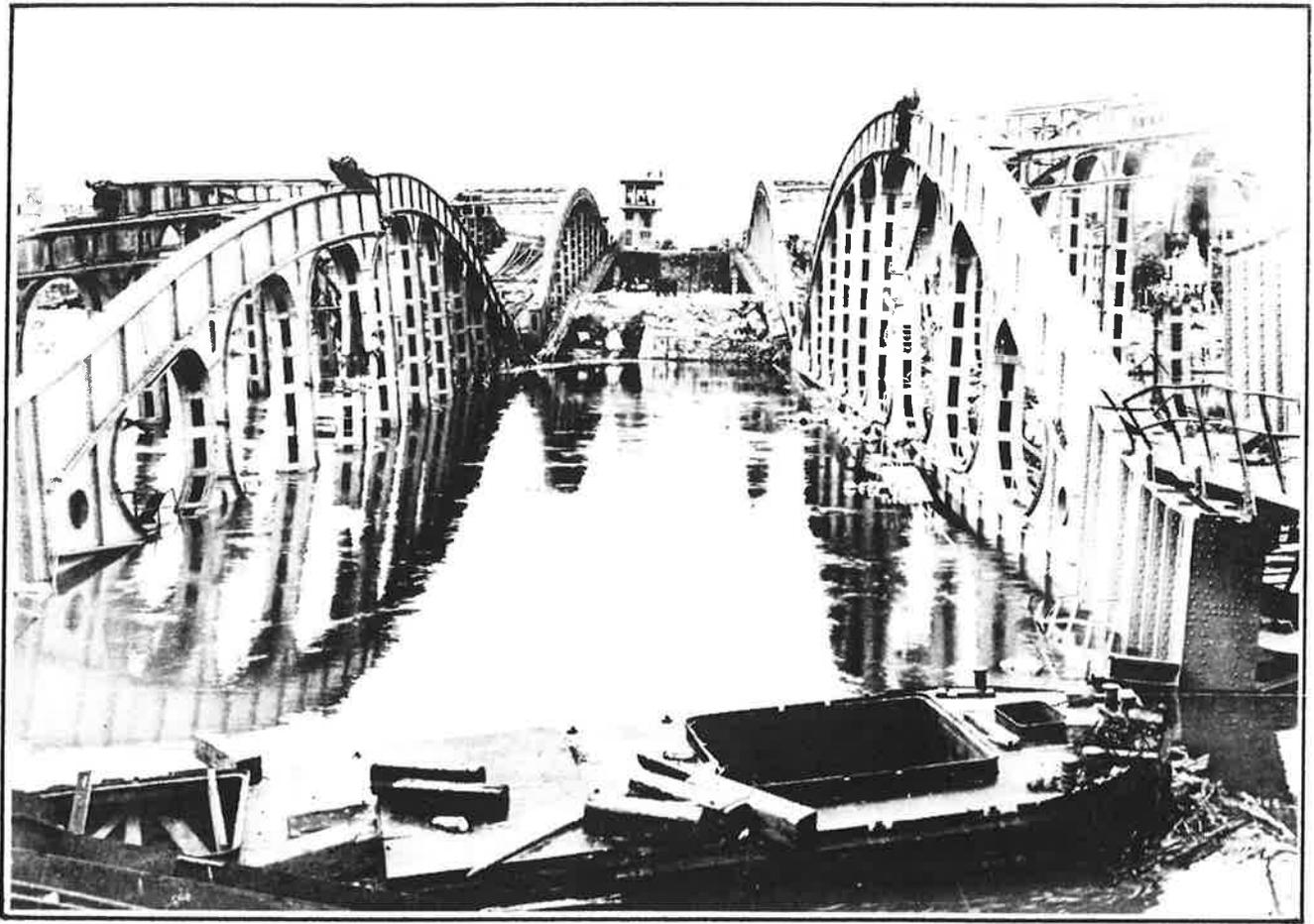
Et pourtant, le jeudi 31 août 1939, chacun se forçait à penser que les malheurs et misères de la guerre épargneraient notre pays dont on nous vantait le dispositif de défense déployé aux frontières. Les fameuses barrières métalliques anti-chars rendaient notre territoire inviolable !

Le lendemain, Dantzig allait être incorporé au IIIe 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, ce 31 août avait ouvert ses portes 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, trouvèrent la mort. Les civils payèrent beaucoup plus lourdement leur tribut car le titre du journal "La Meuse" daté du 1er 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 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 notamment 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-Hollogne-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 (Gns) et Angleur pour transborder les voyageurs. Ces navettes seront maintenues 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 destructions 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 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 vapeur 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 l'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. 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 pierre 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 alourdisait encore l'atmosphère sinistre 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 prémonitoire 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 :

- 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.

# modélisme

## Les '80' au 1 / 87ème par Claude RIGUELLE

Le type 80 résulte d'un projet européen de réalisation d'une locomotive de manœuvre standard, datant de la fin des années 50. Le prototype en était la V60 de la DB. Il en résulta une locomotive belge semblable à l'allemande avec une décoration spécifique. La décoration belge initiale était fort sobre : caisse verte avec seulement un encadrement jaune à l'avant du radiateur et cinq lignes jaunes du côté de l'autre capot.

Ensuite, une décoration beaucoup plus voyante fut appliquée; elle comporte des bandes jaunes en forme de "Z".

Le fait de l'existence d'une loco belge similaire à une machine allemande, a incité plusieurs marques de modèles réduits à produire la version belge. Ce furent d'abord Märklin et Fleischmann qui sortirent en 1963 et 1959 une version en décoration initiale. Le modèle Fleischmann de 1959 était à l'éch. 1/82 et il a été remplacé en 1966 par un modèle à l'éch. 1/85.

Ensuite, Jouef et Märklin produisirent la version en décoration actuelle. Roco produit également depuis quelques semaines cette version.

Nous allons regarder les principales caractéristiques de ces modèles.

### Respect de l'échelle HO (1/87).

Il doit être remarqué que le modèle Fleischmann est à l'échelle 1/85. Cependant en tête d'une rame, cela ne choque pas vraiment. Toutefois, la trop forte largeur des deux capots de ce modèle (22,5 mm pour 21 mm) se remarque. Les autres modèles respectent assez bien l'échelle.

### Gravure et détaillage.

La caisse en matière plastique, est bien gravée sur les quatre modèles.

Il est à remarquer que les modèles Fl, Ma et Jo comportent deux bandes horizontales faisant le tour de la superstructure; elles étaient destinées à faciliter la mise en place des bandes décoratives de la DB. Elles auraient dû disparaître sur le modèle belge comme sur le modèle de Ro.

Les modèles Fl et Jo comportent une représentation du 3e phare sur les petits capots devant le poste de conduite. Le modèle Ma a une protubérance à cet endroit. Encore une fois, seul Ro a correctement modifié le moule initial pour représenter un modèle belge correct sans 3e phare.

La toiture de l'abri comprend des appareillages typiquement DB sur les modèles Ma, Fl et Jo avec des trompes rapportées pour Ma et Fl et moulées pour Jo.

Ro a correctement représenté l'appareillage SNCB à cet endroit.

Seul le modèle Ro est équipé de mains courantes rapportées; pour les autres marques elles sont moulées avec la caisse. Il doit cependant être noté que la mise en place de ces petites pièces par l'acheteur est assez fastidieuse et n'est pas à la portée de tous les modélistes. De plus, ces petits accessoires fragiles rendent la manipulation du modèle délicate et il conviendrait de renforcer les assemblages par un point de colle pour ne pas perdre l'un ou l'autre de ces éléments (attention aux taches de colle). En ce qui concerne les garde-corps, ils sont représentés par des pièces métalliques chez Ma et Fl et par des pièces en matière plastique chez Jo et Ro. Les plus fines sont celles de Ro.

Les garde-corps latéraux du côté du grand capot étaient initialement identiques à la SNCB et à la DB.

Cela a bien été reproduit sur les modèles en ancienne décoration Ma et Fl.

Toutefois, sur les locomotives en nouvelle décoration, on peut constater que ces garde-corps ont été allongés vers la cabine. Roco a bien respecté cette particularité alors que Ma et Jo ont maintenu la version DB.

Sur la locomotive réelle, les surfaces de circulation sont recouvertes de tôles striées. Roco a reproduit ce détail très finement. Jo ne l'a fait que pour les passerelles avant et arrière. Chez Ma et FL, ces surfaces sont lisses.

Les vitrages sont encastrés chez Ma, Fl et Ro mais pas chez Jo.  
 Les appareillages sous le tablier sont très bien reproduits chez Ro et Jo et de manière plus lourde chez Ma et Fl (pas d'ajourage!).  
 Les phares simples de la locomotive à sa sortie d'usine, identiques à ceux de la loco DB sont reproduits par Ma, Fl et Jo.  
 Ils sont fonctionnels chez Ma et Fl, et chez Jo seulement du côté grand capot.  
 Dans la version actuelle, ils ont été remplacés par des phares doubles et seul Ro a bien représenté cette modification. Toutefois ils ne sont pas fonctionnels.  
 Il doit encore être remarqué que les conduits en plastique clair sont trop apparents à l'arrière des phares sur les modèles Ma et Fl.  
 Les roues de Ro sont brunies et très fines; les bielles sont magnifiques.  
 Les roues Ma et Fl sont plus massives et les bielles trop grosses.  
 Les roues Jo comporte un fond métallique brillant et des bielles simplistes.  
 Le moteur est apparent dans les cabines Ma et Fl.  
 Le poste de conduite est aménagé chez Ro et comporte un conducteur.  
 La traverse de tête est garnie de détails finement gravés chez Roco et peut être aménagée avec des pièces à monter. De plus, elle est munie de tampons de forme rectangulaire. Chez les autres, la traverse est fort dépouillée et équipée de tampons ronds, ce qui est inexact.

### Décoration.

La décoration de Jouef est fantaisiste notamment largeurs des bandes jaunes pas correctes, bas du tablier noir, traverses noires.  
 Celle de Ma ancienne version, est correcte mais la teinte verte est trop olive.  
 Celle de Fl ancienne version est bonne.  
 Celle de Ma nouvelle version est bonne mais la séparation entre le jaune et le vert n'est pas nette. De plus les surfaces de circulation sont en vert à la place du noir.  
 Celle de Ro est très nette mais la grosse bande jaune présente un léger décalage au niveau de la cabine. De plus, les bandes jaunes ne sont pas représentées sur le radiateur.

### Fonctionnement mécanique.

Nous avons testé les modèles sur le réseau du club.  
 Tout d'abord, il a été constaté que le modèle Jo n'avancait pas malgré le fonctionnement du moteur. La cause en est la transmission par courroie; en effet après un certain temps, cette courroie en caoutchouc s'étend et ne transmet plus l'effort.  
 Comme il n'est pas possible de trouver une courroie de remplacement, j'ai utilisé un bandage de loco Märklin. Ce problème a été également rencontré par AMD sur deux exemplaires.  
 Nous avons procédé à des essais de ralenti et de vitesse max.

	Roco	Fleischmann	Märklin	JOUEF
Vitesse minimum Km/H	6	13,5	22,5	13
Vitesse maximum Km/H 12V	85	87	116 et 125	156
id 14V			136 et 157	

Les résultats montrent que le ralenti de la Ro est excellent; ceux de la Fl et de la Jo sont bons mais celui de la Ma est trop élevé; toutefois des essais réalisés par Eisenbahn Magazin ont donné un ralenti de 12 Km/H pour la Ma.  
 La vitesse de la loco réelle étant limitée à 60Km/H, les résultats des modèles Ro et Fl (85 et 87 Km/H) montrent qu'ils respectent assez bien cette vitesse max. Pour Ma et Jo, la vitesse max. est beaucoup trop grande.  
 Des essais de traction ont montré que tous les modèles pouvaient tirer en palier, une douzaine de voitures à bogies LIMA type M 4.  
 Lors d'essais de traction en côte de 4%, les loco Ma, Fl et Jo ont tracté 5 voitures et Ro 4 voitures seulement.  
 Les essais ont également fait apparaître un fonctionnement très doux pour les modèles Fl et Ro.

### Attelages.

Les modèles Ma, Fl et Jo présentent les attelages classiques de ces marques, donc peu discrets et ne permettant pas une distance réduite avec le premier wagon. Le modèle Ro est équipé d'un boîtier NEM et d'un dispositif à élongation.





# LISTE DES LIVRES ET OBJETS VENDUS AU MUSEE DE CHEMIN DE FER

## A BRUXELLES-NORD

VALABLE DEPUIS LE : 01/03/1990

- POSTER, P. BOESMANS	70 F
- POCHETTE AVEC 12 CARTES POSTALES (LOC. A VAPEUR)	100 F
- PHOTOS AU CHOIX DU CLIENT (CATALOGUE AU MUSEE), SNCB	50 F/PIECE
- CALENDRIERS, 1981 / 1985 / 1987, SNCB	50 F/PIECE
- CALENDRIER 1990, ATF	50 F
- DOORSPRONG VAN STOOMMACHINES EN STOOMLOCOMOTIEVEN, H. VERBEECK, 1981	200 F
- GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT VAN DE SPOORSTAAF, J. VANDENBERGHEN, 1981	200 F
- EFFECTIEF DU MATERIEL A MARCHANDISES DE L'ETAT BELGE ET DES RESEAUX CONCEDES 1835 - 1926, J. VANDENBERGHEN, 1984	275 F
- EFFECTIEF DU MATERIEL A VOYAGEURS DE L'ETAT BELGE ET DES RESEAUX CONCEDES 1835 - 1926, J. VANDENBERGHEN, 1984	250 F
- RECUEIL DU MATERIEL A VOYAGEURS A DEUX ESSIEUX DE L'ETAT BELGE ET DES RESEAUX CONCEDES 1835 - 1926, J. VANDENBERGHEN, 1984	400 F
- RECUEIL DU MATERIEL A VOYAGEURS A TROIS ESSIEUX ET A BOGIES DE L'ETAT BELGE 1835 - 1926, J. VANDENBERGHEN, 1984	500 F
- MAJESTE, VOICI VOS TRAINS !, J. VANDENBERGHEN, 1985	200 F
- LA NAISSANCE ET L'EVOLUTION DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE ET DES RESEAUX CONCEDES, J. VANDENBERGHEN, 1985	100 F
- HISTOIRE DES CHARS, CARROSSES, VOITURES ET DE LEUR SUSPENSION, J. VANDENBERGHEN, 1985	300 F
- RECEUIL DU MATERIEL A MARCHANDISES DE L'ETAT BELGE ET DES RESEAUX CONCEDES 1835 - 1926 (3 TOMES), J. VANDENBERGHEN, 1984	900 F (3 TOMES)
- ANCIENNES LOCOMOTIVES A VAPEUR ET TENDERS DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT BELGE, SNCB DEP. M, 1983	300 F
- ANCIENNES LOCOMOTIVES A VAPEUR ET TENDERS DE LA "COMPAGNIE DU NORD-BELGE", SNCB DEP. M, 1983	120 F
- LOCOMOTIVES A VAPEUR ET TENDERS DE LA SNCB, SNCB DEP. M, 1984	350 F
- LOCOMOTIVES DIESEL DE LIGNES DE LA SNCB, SNCB DEP. M, 1984	70 F
- LOCOMOTIVES ELECTRIQUES DE LA SNCB, SNCB DEP. M, 1983	100 F
- DE EERSTE ELEKTRISCHE TREINEN IN BELGIE, DEEL I, JP SCHENKEL, 1984	500 F
- DE EERSTE ELEKTRISCHE TREINEN IN BELGIE, DEEL II, JP SCHENKEL, 1986	600 F
- CARTE RESEAU, SNCB : 1988	120 F
- BROCHURE, VOITURE GCI, J. VANDENBERGHEN, 1986	100 F
- 150 ANS D'EVOLUTION TECHNIQUE AUX CHEMINS DE FER BELGES, SNCB, 1985	50 F
- 150 ANS DE CHEMINS DE FER BELGES: LE MUSEE DE BRUXELLES-NORD, SNCB, 1985	50 F
- 4 PLANS DE LA TYPE 1, SNCB, 1986	450 F
- RECUEIL DE SCHEMAS DES WAGONS EN USAGE A LA SNCB, 1989	1000 F
- HOUTEN DRAAGSTUKKEN VOOR HET SPOOR, J. VANDENBERGHEN	1000 F
- LOCOMOTIVES DIESEL DE MANOEUVRE DE LA SNCB, SNCB DEP. M, 1985	120 F
- I LA TECHNOLOGIE DE LA LOCOMOTIEVE A VAPEUR, J. VANDENBERGHEN, 1987	450 F
- PLANCHERS DE WAGONS, J. VANDENBERGHEN, 1982	1100 F
- LES RESSORTS, J. VANDENBERGHEN, 1982	650 F
- MACRO-, MICROGRAPHIES - RUPTURES DE FATIGUE, J. VANDENBERGHEN, 1979	250 F
- TRAIN DE PLAISIR CHARLEROI- BRUXELLES SUR TOUTE LA LIGNE, JM. ROMIEE, 1985	120 F
- TRAIN DE PLAISIR BRUXELLES- MONS SUR TOUTE LA LIGNE, JM. ROMIEE, 1987	300 F
- POSTER LOC. TYPE 12/ TYPE 1/ TYPE 53, SNCB	50 F/PIECE
- DE MIJLPAAL VAN DE BELGISCHE SPOORWEGEN TE MECHELEN, J. GOOSSENS, 1986	350 F
- POCHETTE AVEC 16 CARTES POSTALES, DESSINS, FUNKEN, 1985	320 F
- LES RAILS (EDITION COMPLETE), J. VANDENBERGHEN, 1979	1000 F
- BROCHURE, VOITURE K1, J. VANDENBERGHEN, 1986	100 F
- BROCHURE, VOITURE L1, J. VANDENBERGHEN, 1986	100 F
- BROCHURE, VOITURE M1, J. VANDENBERGHEN, 1986	100 F
- BROCHURE, VOITURE II, J. VANDENBERGHEN, 1986	100 F
- POINCONNEUSE SNCB	1000 F

- PORTE-CLE PLASTIQUE, 150 ANS DE CHEMINS DE FER 1985	70 F
- PORTE-CLE METALLIQUE, 150 ANS DE CHEMINS DE FER 1985	125 F
- PUZZELS, SNCB, PEINTURE INAUGURATION 5.5.1835, SNCB, 1985	200 F
- AFFICHE : DE BELGISCHE BADPLAATSEN/ BRUGGE/ LISSEWEGE/ SPA/ TOURNAI, SNCB, 1985	PIECE : 225 F / OU LA SERIE 900 F
- LE RAIL EN TOURNAISIS 1835 - 1985, F. LEMAIRE & J. SIMONET, 1986	800 F
- RECUEIL DES SCHEMAS DES AUTOMOTRICES, SNCB, J.VANDENBERGHEN, 1987	250 F
- TICKET SOUVENIR, SNCB, 1985	5 F
- VI GRAND CENTRAL BELGE 1848 - 1897, J.VANDENBERGHEN, 1988,	550 F
- II PERIODE STEPHENSON 1835 - 1853, J.VANDENBERGHEN, 1987	300 F
- CARTES POSTALES EN COULEUR	
LOC. A VAPEUR : T.7/ 12/ 18/ 29/ 51/ 53/ 10/ 16/ 64/ 64-51	
LOC. ELECTR. : S.11/ 21/ 27	
VOITURE : M5	
AUTORAIL : T.551 1939/ 4903	
LOC. DIESEL : T.201	
AUTOMOTRICE : S.86	20 F/PIECE
- MODIFICATIONS POUR LA FARDE WAGONS EN USAGE, 1 & 2	100 F/PIECE
- III PERIODE EXPERIMENTALE 1853 - 1863, J.VANDENBERGHEN, 1987	600 F
- LE MATERIEL METALLIQUE A VOYAGEURS T.1 1835 - 1950, J.VANDENBERGHEN, 1987	800 F
- ESTHETIQUE INDUSTRIELLE ET STYLISME, J.VANDENBERGHEN, 1987	250 F
- RECEUIL DES SCHEMAS DES VOITURES EX-ALLEMANDES DE LA SNCB, J.VANDENBERGHEN, 1988	500 F
- GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG 1846 - 1873, J.VANDENBERGHEN, 1988	275 F
- LE MATERIEL A MARCHANDISES, EFFECTIFS - SUSPENSION - CHOC ET TRACTION - FREIN, J.VANDENBERGHEN, 1987	600 F
- REPRODUCTION : GRAVURE DAEMS, SNCB, 1987	75 F
- IV PERIODE BELPAIRE 1864 - 1883, J.VANDENBERGHEN, 1988	550 F
- LE MATERIEL A VOYAGEURS, EVOLUTION - SUSPENSION - CHOC ET TRACTION - FREIN, J.VANDENBERGHEN, 1988	900 F
- REPRODUCTION : GRAVURE LAUTERS & FOURMOIS, SNCB, 1987	100 F
- CHEMIN DE FER DU NORD BELGE, ETAT DU MATERIEL : VOITURES, FOURGONS ET WAGONS. LOCOMOTIVES ET TENDERS, 1 <sup>ER</sup> JUIN 1911, J.VANDENBERGHEN, 1988	200 F
- CHEMIN DE FER DU NORD BELGE, ETAT DU MATERIEL : VOITURES ET FOURGONS GV. JANVIER 1930, J.VANDENBERGHEN, 1988	150 F
- SETS DE 3 PLANS : TYPE 53/ 15-16, SNCB, 1987	300 F/SET
- VII LE NORD BELGE 1945 - 1940, J.VANDENBERGHEN, 1988	600 F
- VIII LA FLANDRE OCCIDENTALE 1845 - 1907, J.VANDENBERGHEN, 1988	550 F
- IX LA PERIODE BELPAIRE - MASUI 1884 - 1898, J.VANDENBERGHEN, 1988	400 F
- ITINERAIRE DES GARES RURALES	140 F
- T-SHIRT LOGO SNCB OU TEXTE	280 F
- ENTRETIEN DU MATERIEL DE TRACTION.	
ENGINS DE TRACTION DIESEL DEPARTEMENT M, 1988	50 F
- LES CHEMINS DE FER BELGES EN COULEUR.	
M.L. VOCKE - P. HERBIET - J.L. VANDERHAEGEN, 1988	1595 F
- SERIE DE 12 CARTES POSTALES N° 1/2/3, PFT	150 F/SERIE
- X PERIODE MAC INTOSCH 1898 - 1904, J.VANDENBERGHEN, 1988	450 F
- ABREVIATIONS TELEPHONIQUES ET TELEGRAPHIQUES, J.VANDENBERGHEN, 1988	100 F
- EEN SPOORSE KIJK OP HOBOKEN, R.SLEGGERS & J.P. SCHENKEL, 1988	150 F
- 20 REPRODUCTIONS DE CHEMINOTS D'EPOQUE, THIRIAR, SNCB, 1985	450 F
- 150 <sup>EME</sup> ANNIVERSAIRE DU RAIL DANS LA PROVINCE DE LIEGE, M.LAMBOU, 1988	230 F
- STOOM - VAPEUR - DAMPF, MAX DELIE, 1985	1180 F
- STOOM - VAPEUR VOLUME II, MAX DELIE, 1987	1180 F
- LOCOMOTIEVES ELECTRIQUES, J-P SCHENKEL - MAX DELIE, 1988	1980 F
- DES BATONS DANS LES ROUES, CLAUDE LOKKER, 1985	2500 F
- EGIDE WALSCHAERTS, J. GOOSSENS, 1984	400 F
- BROCHURE, M4 RIJTUIG, J. VANDENBERGHEN, 1989, (EN NEERLANDAIS)	100 F
- BROCHURE, I10 RIJTUIG, J. VANDENBERGHEN, 1989, (EN NEERLANDAIS)	150 F
- BROCHURE, M5 RIJTUIG, J. VANDENBERGHEN, 1989, (EN NEERLANDAIS)	150 F

- XI LA PERIODE FLAMME 1904 - 1914, J. VANDENBERGHEN, 1989	
1. TECHNOLOGIE DU COMPOUNDAGE ET DE LA SURCHAUFFE	200 F
2. DESCRIPTION DES LOCOMOTIVES	500 F
3. LE MACHINISTE DES CHEMINS DE FER BELGES (I) FAC-SIMILE TORDEUR	600 F
4. MANUEL DU PREMIER CHEF-GARDE, DU CHEF-GARDE ET DU GARDE	200 F
5. MUTATIONS	100 F
6. LE MACHINISTE DES CHEMINS DE FER BELGES (II) FAC-SIMILE TORDEUR	400 F
- HET METALEN REIZIGERSMATERIEEL DEEL 2, J. VANDENBERGHEN, 1989	900 F
- PORTRAIT DES HLD 60/61, PFT, 1989	150 F
- LES AM POSTALES, PFT, 1989	150 F
- VAPEUR EN BELGIQUE. TOME 1, P. DAMBLY	1980 F
* CHEMINS DE FER BELGES, HORAIRE DES TRAINS. DU 15 MAI AU 5 OCTOBRE 1935 INCLUS, FAC-SIMILE, PFT, 1989	895 F
* CARTE POSTALE : ATLANTIC TYPE 12, AQUARELLE L. JOUVENAU	30 F
* SERIE DE 6 CARTES POSTALES DE LA GARE D'ANVERS-CENTRAL	20 F/PIECE
* LOCOMOTIVES NOHAB/AFB (SERIE 52/53/54), H. de BOT & B. VAN REEMS, 1989	950 F
* XII LA GEURRE 1914-1918 ET LES LOCOMOTIVES "ARMISTICES", * 1. LE RESEAU PENDANT LA GEURRE, J. VANDENBERGHEN, 1989	600 F

\* NOUVEAU

EN CAS DE COMMANDES POSTALES, IL SERA COMPTE DES FRAIS DE PORT.

LE MUSEE EST OUVERT DE 9h00 A 16h30', DU LUNDI AU VENDREDI,  
AINSI QUE LE PREMIER SAMEDI DE CHAQUE MOIS (SAUF JOUR FERIE).

ADRESSE: MUSEE DES CHEMINS DE FER BELGES  
RUE DU PROGRES, 76  
1210 BRUXELLES

TELEPHONE: 02/218.60.50 ext. 6279

