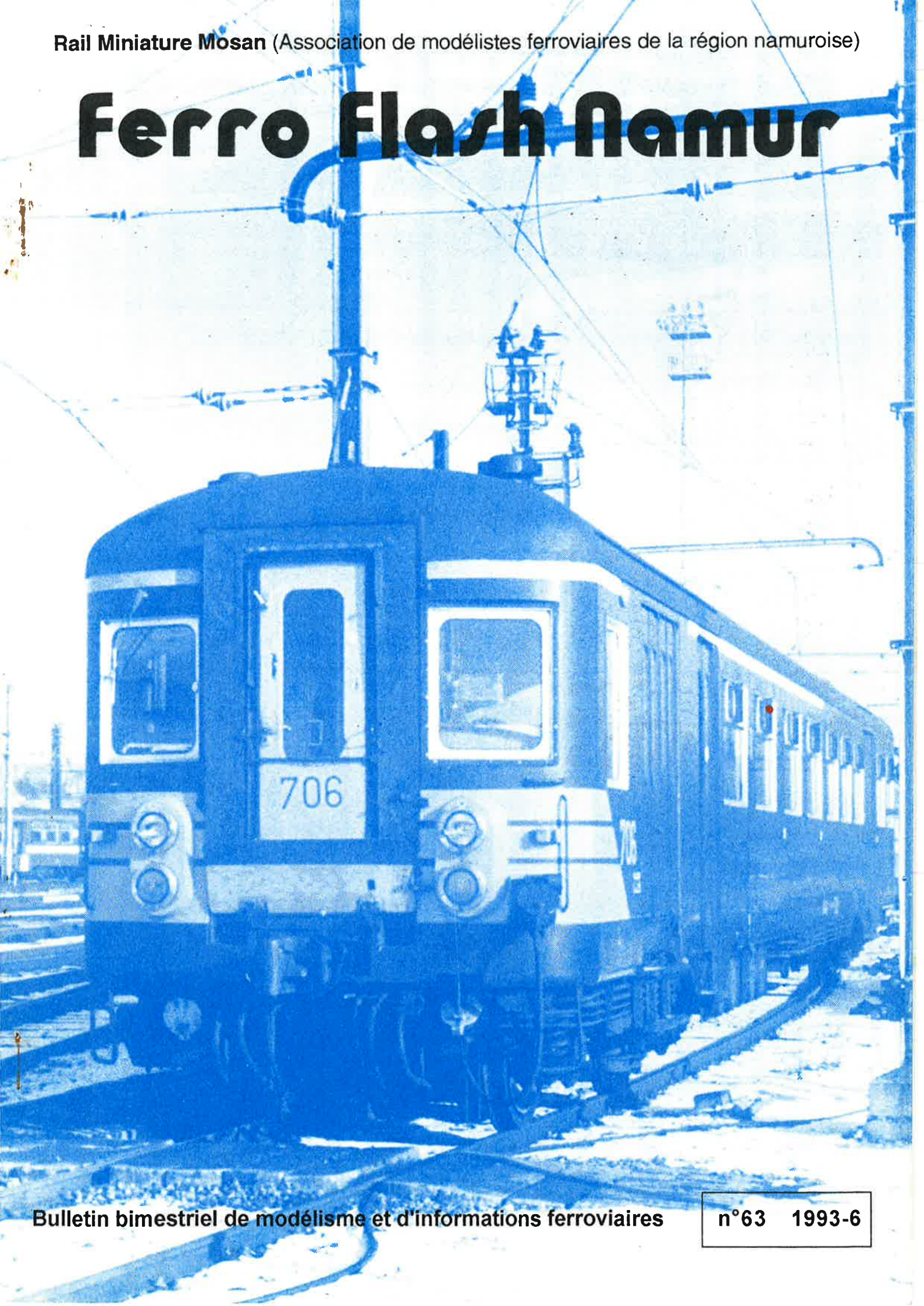


Rail Miniature Mosan (Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise)

Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

n°63 1993-6

Rail Miniature Mosan

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

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

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

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

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

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

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

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

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

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

Ferro Flash Namur

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

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

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

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

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

Editorial

du Président Jean-Claude Botspoel

Noël est l'occasion d'un échange de vœux et de cadeaux, très cher moment dans nos souvenirs d'enfant.

Etant donné notre hobby, nous avons l'immense plaisir de perpétuer cette mémoire dans le cadre féérique qu'est celui des fêtes de fin d'année.

Le comité du RMM vous présente ses meilleurs vœux ainsi qu'une bonne année 1994.

Trêve de pessimisme, il souhaite le sourire et le positivisme pour chacun, afin de triompher des petits soucis quotidiens dans nos pays où nous avons encore le bonheur de vivre en paix.

Nous vous souhaitons de longues heures d'épanouissement devant vos modèles et peut-être aurez-vous la chance d'enrichir vos réseaux ou collections par quelques modèles ou livres ramassés au pied du beau sapin.

A propos de livre, et sans esprit de publicité, voici un exemple concret : lorsque l'on pratique le modélisme, on cherche parfois un nouveau souffle afin de relancer un intérêt usé par l'exigence croissante ou le manque de jeux, et donc la lassitude peut s'installer.

Je ne saurais trop vous conseiller la lecture attentive du livre relatant l'histoire de John Allen et de son réseau, le "Gorre et Daphetid", livre écrit par son ami Linn H. Westcott, et dont nous disposons aujourd'hui de la traduction française par Jacques Le Plat.

Vous y puiserez une merveilleuse source d'inspiration et de dynamisme pour la pratique du train miniature, et ceci, malgré

l'époque où a été réalisé ce chef d'œuvre et le fait que cela se passait outre-Atlantique.

Le livre fourmille d'idées et de la philosophie merveilleuse d'un amateur.

Nous profitons de l'occasion pour **souhaiter aux fabricants et artisans de nombreuses bonnes idées**, afin de relancer les activités.

"**Créativité**", voilà bien le mot qui nous sortira de l'ornière où l'on a l'impression que l'on s'enfoncé parfois, mais je ne m'étendrai pas trop et mes idées rejoignent totalement les magnifiques réflexions de notre Rédac'chef coordinateur de la belle revue du RMM.

Peut-être ajouter encore qu'il faudrait réfléchir fortement à la possibilité de nous sortir des modèles **DE BASE**, juste corrects et à prix **TRES DEMOCRATIQUES** afin de satisfaire un **plus grand nombre de débutants**, et proposer en plus quelques boîtes de superdétaillages ou de transformations, propres à satisfaire les plus exigeants, boîtes qui pourraient s'acquérir séparément.

Regardez donc de plus près à ce sujet vers le modélisme aux USA, où le hobby est nettement plus démocratique et les amateurs proportionnellement plus nombreux.

L'avenir est donc loin d'être "bouché" pour celui qui veut entreprendre et ... **COMPRENDRE**.

Encore tous nos bons vœux à tous.



Un train en provenance de Chertal vient d'être pris en charge par un locotracteur de Cockerill-Sambre sur l'embranchement particulier de l'usine. Nous pouvons remarquer la présence d'un tombereau entre chaque wagon "torpille". Un second locotracteur (accouplé à un élément moteur sans cabine) ferme la marche.

Usine de Marcinelle, rue de Marchienne. (photo Claude Carpet)

Rail Miniature Mosan

Programme des réunions

17 décembre .. :	réunion mensuelle, projection de diapos "d'hiver" par Claude Boltérys
24 décembre .. :	réunion annulée.
31 décembre .. :	réunion annulée.
7 janvier	réunion réseaux.
14 janvier	réunion réseaux.
21 janvier	réunion mensuelle, assemblée générale, ordre du jour ci-dessous.
28 janvier	réunion réseaux
4 février	réunion réseaux.
11 février	réunion réseaux.
18 février	réunion mensuelle, à lire dans FFN n°64 (1994-1).
25 février	réunion réseaux.
22 avril	réunion "MOROP", visite de nos locaux par les participants au "congrès MOROP 94"

Les réunions mensuelles au RMM, en 1994

Les vendredis

21 janvier
18 février
18 mars
15 avril
27 mai
17 juin
15 juillet
19 août
16 septembre
21 octobre
18 novembre
16 décembre

A noter dans tous les agendas !

Convocation à l'assemblée générale du R.M.M.

L'assemblée générale du Rail Miniature Mosan est fixée au vendredi 21 janvier 1994.

Cet avis tient lieu de convocation.

Ordre du jour :

- Rapport d'activités.
- Rapport du trésorier.
- Rapport des commissaires aux comptes.
- Approbation des comptes 1993, budget 1994.
- Elections pour le renouvellement de 3 membres du comité et d'un commissaire aux comptes.
- Divers.

Nous avons appris les petits ennuis de santé de notre ami André Lemoine.

Nous espérons le revoir bien vite parmi nous.

Renouvellement d'une partie du comité du club

Composé de sept membres, le comité du club doit être renouvelé partiellement chaque année.

En 1994, nous devons procéder à l'élection de trois d'entre nous pour remplacer les membres sortants : Jean-Claude Botspoel, Jules Falque et Michel Herbiet. **Ils sont sortants, mais rééligibles.**

Toutefois, une tournante doit s'effectuer dans le club. Le secrétaire attend donc les candidatures éventuelles avant le 21 janvier, date de l'assemblée générale et des élections.

Le coin du trésorier

Chers amis membres du R.M.M., l'an nouveau est proche, c'est donc le moment de renouveler votre cotisation pour 1994.

Elle est inchangée depuis déjà quelques années et le restera encore pour cette fois-ci.

Je vous invite donc à vous référer à la deuxième page de couverture où toutes les indications vous sont fournies en permanence. Le bulletin de virement est annexé à cette publication.

Si vous oubliez de régler votre cotisation, vous ne pouvez pas participer à l'assemblée générale du 21 janvier et FFN 94-1, de février, ne vous parviendra pas...

Pour les abonnés, ils sont toujours avertis personnellement de l'échéance de leur abonnement.

Celui-ci étant de 6 numéros (en principe 6 numéros par an) il ne tombe pas forcément à échéance fin d'année mais bien à la date anniversaire du premier paiement.

Renouvellement d'un des commissaires aux comptes

Les deux commissaires aux comptes en fonction sont Alain Bauwin et Jean Dubuffet.

Jean Dubuffet ayant terminé ses deux années, nous devons élire un nouveau commissaire aux comptes. Candidatures chez le secrétaire.

Club Ferroviaire Froidmont Locomotion à Rixensart (CFFL)

Agenda 1994 du CFFL

14 janvier ... projection diasp par Claude Binamé "le Japon profond", lignes ferrées à l'extérieur de Tokyo.

11 février * .. Jacques Le Plat : construction de rochers.

11 mars * Jean Dubuffet et Mr. Laurent : causerie et diasp sur "les premiers Diesel de ligne en Belgique".

9 avril Voyage du CFFL à Paris, visite du 15° salon de la maquette et du modèle réduit. Possibilité de visite au club AFAC (à confirmer)

22 avril Claude Defechereux (ex-collaborateur avec Railphoto) présente diasp et films super 8 :
- la fin de la vapeur à la DB,
- première circulation touristique de la locomotive à vapeur 29 013,
- la belle époque des Diesel.

13 mai Pierre Herbiet du PFT, le sujet de la conférence sera communiqué.

* date à confirmer (010-41.85.33. ou attendre l'agenda dans FFN 1994-1, rubrique "nouvelles du CFFL")

Tous les amateurs, qui le désirent, sont invités à assister aux conférences qui les intéressent.

Le club Ferroviaire Froidmont Locomotion est né en 1984. Son but est de créer, à Rixensart, un lieu de rencontres et de projets pour tous ceux qui s'intéressent au monde ferroviaire, depuis celui du "miniature" jusqu'au chemin de fer réel. Il préserve également le matériel ferroviaire.

Les modélistes y mettent en commun leurs connaissances et leurs expériences en construisant et décorant un réseau H0 modulaire polyvalent pour les adeptes des deux systèmes de traction électrique.

Les membres du club réalisent des transformations sur base de modèles ferroviaires existants.

Lors des réunions, des conférences et projections sont organisées. Elles sont données par des spécialistes ou des professionnels.

Le club organise des voyages à thème ferroviaire (expositions, sites, clubs).

Le CFFL tient ses réunions principales le deuxième vendredi du mois, à 20h.

Les réunions "ateliers" se tiennent les derniers jeudi et vendredi du mois, à 20h.

Leur local est situé au Centre Culturel de Froidmont, Chemin du Meunier, Rixensart.

La cotisation annuelle est de 700 frs.

*Secrétaire : Alain Defechereux
Avenue Winterberg 42, 1330 RIXENSART.
02 - 654.05.79.*

*Président : Jean-Claude Renier
Rue Jurdant 66, 1301 Bierges
010 - 41.85.33.*



Le CFV3V lance un appel à l'aide.

De mi-octobre à fin mars, les travaux d'entretien doivent avoir lieu. Et les bras manquent cruellement, écrit René Vandendorpel (081-74.04.55.). Le rédacteur de "l'Echo des trois vallées" doit savoir de quoi il parle !

Il demande aux volontaires de rejoindre un des groupes de travail pour les samedis 8 et 22 janvier, 5 et 19 février, à 9h15 à Mariembourg ou directement à Treignes.

Le CFV3V souhaite remettre en état la voie passant sous le gabarit, et celle en tiroir devant le magasin de Treignes en y remplaçant les traverses défectueuses.

Il paraît que les travaux d'hiver ce n'est pas l'affaire de quelques uns, mais l'affaire de tous.
Qu'on se le dise, ici et ailleurs...

L'"Echo des 3 vallées" s'est nettement amélioré. On sent comme une odeur d'ordinateur qui plane. Nos félicitations à René Vandendorpel et à son fils "linotypiste". Le texte est devenu intéressant à lire et les photos... nettes. Bravo !

Le P.F.T. défriche

La ligne Ciney-Yvoir pourra un jour être praticable sur tout son parcours !

Venez nous aider à défricher les abords de la voie le dimanche 19 décembre dès 9h. (rendez-vous à la gare de Spontin)

Renseignements :

- 065-78.29.22., Mr. Baudouin Dieu,
- 083-21.26.83., Jean-François Huart,
- au siège social de l'asbl PFT,
Avenue des Eglantines 15, 1150 Bruxelles.

En train avec John Allen

de Linn H. Wescott

traduit par Jacques Le Plat,
édition Pro Rail International

Un super cadeau pour 1.380 frs (000-1543565-04)

Club Ferroviaire Froidmont Locomotion à Rixensart (CFFL)

Contact : Alain Defechereux, secrétaire
Avenue Winterberg 42, 1330 RIXENSART.
02 - 654.05.79.

Train Miniature Charleroi (TMC)

Contact : Pierre Léglise,
rue de la Révolution 93, 6040 JUMET.
071 - 23.20.78.

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

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

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

Du nouveau dans l'entité de Namur "HOBBY"

(Michel TROUSSON)
rue de la Station 61
5080 RHISNES
081 - 56.73.69.

Du mardi au samedi, de 13 à 20h.
Magasin axé sur trains, voitures, décors, peluches
Egalement transformation de la Diesel de
Klein Modelbahn en version 3 rails.

Les "Consolidation" type 29

par Claude Vincent

Cet ouvrage qui a remporté un franc succès lors de sa parution, a été rapidement épuisé.

Une nouvelle édition est sortie de presse en tirage limité.

Cet ouvrage de référence concerne un type de locomotives à vapeur que la SNCB a possédé à 300 exemplaires et dont la 29.013 est toujours en activité.

Nos membres et lecteurs ne possédant pas encore ce livre ne devraient pas tarder à l'acquérir aux SA. Editions H.K. à Welkenraedt.

Voir annonce page 21 du Journal du Chemin de Fer n°74 d'août 93.

<en pages 25 à 27 de FFN n° 56, nous avons publié les remarques et considérations de Mr. R. Huysman au sujet de cet ouvrage.

S'il n'a pas été tenu compte de ces dernières dans la nouvelle édition nos lecteurs pourrons acquérir FFN n°56 auprès de notre secrétariat.>

Les chemins de fer au Pays de Herve

Par Georgy Lejeune et Didier Funken

Historique des lignes :
38 (Chénée - Battice - Plombières),
39 - 39 b (Gemmenich - Moresnet - La Calamine)
37 a (Battice - Verviers).

Voir "le courrier des lecteurs" FFN62, page 18

Connaissez-vous le P.F.T. ?

Qu'est ce que le P.F.T. ?

P.F.T. est l'abréviation de "Patrimoine Ferroviaire Touristique". constitué en Association sans but lucratif (asbl). Les statuts sont parus au Moniteur Belge le 11 août 1988.

Ses buts sont :

- l'acquisition,
- la préservation,
- la restauration

de matériel des chemins de fer belges, radié des écritures ou en voie de l'être.

Ce matériel appartient en propre à l'Association, ou à ses membres qui lui en confient la gestion.

Il s'agit principalement de matériel roulant moteur ou tracté, mais aussi de vestiges du passé ferroviaire tel que signalisation, passages à niveau, et objets divers.

La restauration du matériel est l'oeuvre de bénévoles qui y consacrent la plus grande partie de leur temps libre.

Actuellement, le matériel est garé en divers endroits abrités; un rassemblement de la collection est prévu à plus ou moins court terme.

Quel est le matériel préservé ?

- l'atorail 554.18, ex-4618 SNCB, restauré dans la livrée verte à simples phares de 1952;
- l'atorail 4605, ex-SNCB, restauré dans la livrée rouge et jaune, à doubles phares;
- l'atorail 4333, ex-SNCB, restauré dans la livrée rouge et jaune;
- l'atorail 553.29, ex-4906 SNCB, restauré dans la livrée verte de 1952;
- l'atorail 551.26, ex-SNCB;
- la locomotive à vapeur Ty2-3554, ex-PKP (Pologne), ex-Deutsche Reichsbahn 52 3554, future 26.101;
- la locomotive diesel 210.077, ex-SNCB 6077 (ancienne numérotation 210.077), restaurée dans son état et numérotée d'origine.

- la locomotive diesel 215, ex-CCB, ex-V36 Wehrmacht (armée allemande), future 231.002;
- la locomotive diesel 216, ex-CCB, ex-V36 Wehrmacht.
- la voiture buffet ex-11.901 SNCB, en livrée verte;
- 5 voitures métalliques M1 de 1935;
- la remorque à 2 essieux 732.10, ex-SNCB;
- un wagon citerne de déserbage;
- divers wagons anciens à marchandises;
- une grue manuelle de 3 tonnes, datant de 1905;
- divers matériels (un bâti de signalisation "Saxby" de 1900, signaux mécaniques, etc.)

Quelles sont les publications ?

A l'occasion d'excursions ou de manifestations, le P.F.T. édite des brochures, livres, photos, cartes postales, et pin's. Parallèlement, une revue intitulée "En lignes" est éditée.

Elle traite de l'activité ferroviaire ainsi que de celle de l'association. Elle est envoyée à tous les membres. Pour la recevoir, il suffit de verser 500 francs au compte 001-1201789-35 avec la mention "nouveau membre".

*Pour plus amples renseignements,
vous pouvez vous adresser au :*
Patrimoine Ferroviaire Touristique (PFT asbl)
Avenue des Eglantines, 15, 1150 Bruxelles.

Dans son dernier numéro "En lignes" (n°16), le PFT nous apprend que :

- en ce qui concerne la future locomotive à vapeur 26.101, les démarches administratives se terminent et la présentation en état de marche pourrait avoir lieu au tout début 1994.
- la SNCB a décidé de conserver pour son musée l'AM502, mais n'ayant ni le lieu pour la garer, ni les moyens de la préserver, elle préfère en confier la gestion au PFT pour en avoir la jouissance, à condition d'entretenir l'automotrice.

A VENDRE

Tour UNIMAT, état neuf, prix d'achat 14.000, vendu 10.000 avec autres accessoires.
Echelle H0, nombreux wagons USA, en boîtes d'origine.

Renseignements : J.C. Botspoel, 083-65.54.86. après 18h.

Je vends du train parce que j'aime ça !

Où va le train ?

Les statistiques le prouvent : le marché du jeu électronique chute !

C'est le moment propice pour relancer dans l'esprit des jeunes l'idée du train miniature.

Anciennement, c'était le jouet le plus répandu !

Combien de pères ont acheté un train électrique pour leur fils qui venait à peine de naître ?

Les temps ont changé. L'informatique a déclenché un raz de marée sur les jeux électroniques depuis le début des années 80. On est loin des ping-pong et tennis sur l'écran de la TV familiale. Ils s'nt devenus "plus fort que toi"...

Les moyens publicitaires mis en oeuvre étaient bien différents de ceux consacrés par les fabricants de trains-jouets.

Les revendeurs innombrables, qualifiés ou pas, ont saturé le marché du jeu électronique.

Mais une lassitude s'installe comme dans toutes les modes qui naissent comme l'éclair.

Souvenez-vous du houla-hop, du scoubidou, du "skate-board", et j'en passe.

Le train électrique, s'il a été fort concurrencé par les petits avions et les bateaux radio-commandés, a été supplanté par les voitures téléguidées plus facilement exploitables en tous lieux.

Ce que tout le monde ignore ou feint d'ignorer, c'est l'existence d'un immense potentiel dans la tranche d'âge 25-50.

Ceux qui ont dépassé le stade du Sega et du Nintendo et qui inconsciemment ont "soif d'autre chose" de plus créatif.

D'un "autre-chose" qu'ils ne trouvent pas faute d'intoxication publicitaire télévisuelle ou de revendeur(s) ad hoc près de chez eux.

Il est bien exact que le nombre de distributeurs de trains électriques a dangereusement diminué !

D'où peut provenir cette catastrophe ?

Du manque d'appétence pour le monde ferroviaire ?

Je ne le crois pas. Et j'en ai pour preuve une expérience intéressante que j'ai menée il y a cinq ans d'ici.

Le Salon de la Maison Idéale existait toujours et se tenait annuellement au Centre Rogier à Bruxelles en fin janvier.

J'avais rehaussé le plancher de mon stand pour présenter un sol en verre clair sur lequel on pouvait marcher à l'aise et sans le moindre danger (verre feuilleté).

Afin d'agrémenter cette présentation, j'avais installé un ovale de voies en H0 sur lequel circulait une série 59 Roco et quelques wagons de marchandises parmi un décor de sable et silix blancs et quelques cactus nains. Un éclairage latéral, sous plancher, permettait de visualiser agréablement l'ensemble.

Si mon but premier était la présentation d'un produit verrier, je me suis trouvé confronté à une véritable "corrida" dans le stand où les enfants poursuivaient le train en marchant sur les

espaces en verre ou se couchaient sur le sol pour mieux profiter du spectacle.

L'affaire était telle que les visiteurs en oubliaient de regarder les vitraux qui étaient présentés (le but réel de ma présence au Salon)...

L'attrait pour le train électrique ne s'est donc pas estompé que du contraire !

Ce qui est complètement endormi, c'est ce petit déclic irrésistible qui vous fait entrer dans le magasin.

Comment y aurait-il encore ce déclic, puisque les magasins revendeurs disparaissent. Il faut vraiment bien les chercher !

Il y a quelques temps de là, Mr. Goris de la firme Märklin, demandait à un organisme de consultance de réaliser une étude sur le marché du monde ferroviaire.

Cette étude, très complète, révélait entre autres, que si les marges bénéficiaires et la vente avaient chuté.

Un commerçant interrogé reconnaissait que sa motivation première pour la vente du train était dictée par son "amour" du produit plutôt que le profit qu'il pouvait en retirer.

Bouleversante déclaration !!!

Hormis une certaine désaffection pour le train, n'y a-t-il pas d'autres raisons qui affectent l'état général du marché et qui y ont créé un **véritable malaise** ?

Malheureusement oui.

La principale est la réduction volontaire des marges bénéficiaires par l'adoption de rabais divers, frisant parfois l'inconscience, et "la relance" entre commerçants.

Pour finir, la marge restante est tellement faible que l'article n'est plus rentable, certains préférant faire un énorme quota de vente avec un pourcentage dérisoire. Il y a même des clients futés qui font croire à certains qu'ils trouvent "moins cher ailleurs" pour faire diminuer encore plus les prix.

Ce qui fait dire à plus d'un qu'il y a des commerçants qui se demandent d'abord comment ils vont empêcher les autres de vendre, avant de commencer à penser à ce qu'ils vont vendre eux-mêmes !

C'est très dangereux pour l'avenir même du marché.

Quel que ce soit le domaine du marché.

Naturellement, certains vont encore se sentir visés par les propos tenus dans cet article.

A ceux-là, je dis franchement "il n'y a que ceux qui ont chatouille qui se grattent" (Il n'y a que les coupables qui se sentent visés). Car **je ne vise personne en particulier.**

Ceci n'a pour but que de **faire réfléchir.**

Nombreux sont ceux qui devraient le faire.

Le train jouet

Le train-jouet a bien existé. Pendant de nombreuses années, il n'a été considéré que dans cette optique des choses.

L'amateur devait se contenter de ce qui existait sur le marché.

Quand on citait "Jouef" (ou "Jouf" avec l'accent du Nord) tout le monde comprenait que l'on parlait d'un train-jouet de bas de gamme.

La firme française a bien évolué et ses nouvelles productions témoignent d'un savoir faire jusqu'alors inconnu.

Qui produit encore du "train-jouet" à l'heure actuelle ?

Le train modèle

Les techniques évoluant, les clubs se structurant, les idées se sont mises à circuler. Les revues de modélisme ont commencé à prêcher "la bonne parole" et tout a changé.

Le bon vent est venu des USA qui comportaient une "écurie" de champions; pour ne citer que le fameux John Allen, le grand précurseur, dont Jacques Le Plat fait l'éloge dans sa récente publication (traduction du livre de *).

De "sans importance", le client est devenu un modéliste ferroviaire.

L'amusement de l'enfant s'est transformé en hobby d'adulte. Certains grands fabricants l'ont d'ailleurs parfaitement compris (parfois avec retard).

Le jouet a disparu des vitrines et a été remplacé par "le modèle". **Un hobby était né : le modélisme ferroviaire, avec toutes ses lettres de noblesse.**

Fini de rire du papa "qui joue encore au train à son âge".

Le papa a fréquenté des clubs, s'est abonné à une ou plusieurs revues, il a appris, il a confronté ses idées et ses techniques avec ses collègues. Comme eux, il est devenu exigeant.

L'exigence de l'amateur, ce nouveau client, est telle que les prix sont montés en flèche.

Malheureusement une nouvelle race de modéliste est apparue : "le pinailleur".

Il est l'un des dangers qui menacent notre hobby.

Sa soif de perfectionnisme le transforme parfois en "critiqueur" qui, systématiquement, va démolir le nouveau modèle qui vient de sortir.

Pour citer un exemple, et avant qu'il ne soit d'actualité dans la colonne "critiques sur un modèle", les futures voitures "K", qui doivent sortir dans le courant 94, ne posséderont pas, m'a-t-on dit, les lettres "SKF" sur les boîtes d'essieux.

Inadmissible diront les pinailleurs. Normal dira le producteur. S'il avait fallu graver cette inscription, il fallait augmenter le modèle de plus de 250 francs.

Il y a toujours "à boire et à manger" dans tout.

Oui, il faut respecter l'échelle et les dimensions, ne pas placer les bogies au milieu de la caisse et fournir une excellente motorisation pour ceux qui "feront rouler".

Pourtant, certaines concessions doivent souvent être faites sous peine de rendre le modèle hors de prix ou pratiquement irréalisable.

N'oublions pas que le marché belge est dérisoire, en comparaison de l'Allemagne ou des USA.

Les grandes usines productrices en sont parfaitement conscientes et ne se privent pas de nous le faire savoir.

Alors, lorsqu'elles nous font l'honneur de s'intéresser à nous... remercions-les ! Ne les descendons pas en flammes sous

peine de ne plus rien voir "de belge". Nous en reviendrions aux temps préhistoriques d'il y a seulement trente ans.

Il faut néanmoins qu'une "commission du modélisme" siège pour décerner "le prix du modèle de l'année".

C'est une très bonne initiative.

Elle incite le fabricant à soigner sa production. Pour peu qu'il soit judicieusement et intelligemment guidé par un ou des conseillers réellement érudits et capables.

Je rends hommage au connaisseur, à celui qui sait juger de la véracité d'un modèle, d'un décor, qui donnera le juste conseil pour éviter la "grosse gaffe" et permettra de rendre le travail "plausible" face à la réalité. Lui, **il est positif et nécessaire.**

Mais, halte au pinailleur destructeur !

Le train collection

C'est un sujet délicat au possible...

Collectionner c'est très bien, mais pas n'importe quoi.

Un beau modèle, rare, qui ne sera exécuté qu'à peu d'exemplaires et qui est vraiment une réussite, mérite notre appui.

Le tampon encreur qui réalise des modèles fictifs et/ou loufoques doit être condamné par notre absence d'achat.

Ces productions purement commerciales sont des attrape-nigauds. Aucune valeur ne peut leur être ultérieurement accordée. Tout au plus le producteur "se fiche" complètement du modéliste, il ne vise que le portefeuille du nigaud qui ne jure que par lui.

Par contre, **certaines productions artisanales correctement exécutées, méritent que l'on s'y attarde.**

L'avenir du train en Belgique

Nous devons y penser tout de suite. Il est urgent de se pencher sur le problème. Il est réel et grave.

Quand j'écrivais dans FFN 62 (le numéro précédent) que nous en avons assez de nous faire berner, je ne croyais pas si bien dire. J'ai l'impression d'avoir soulevé une vague qui se transforme en lame de fond.

Des réactions fusent de partout ! Les langues se délient !

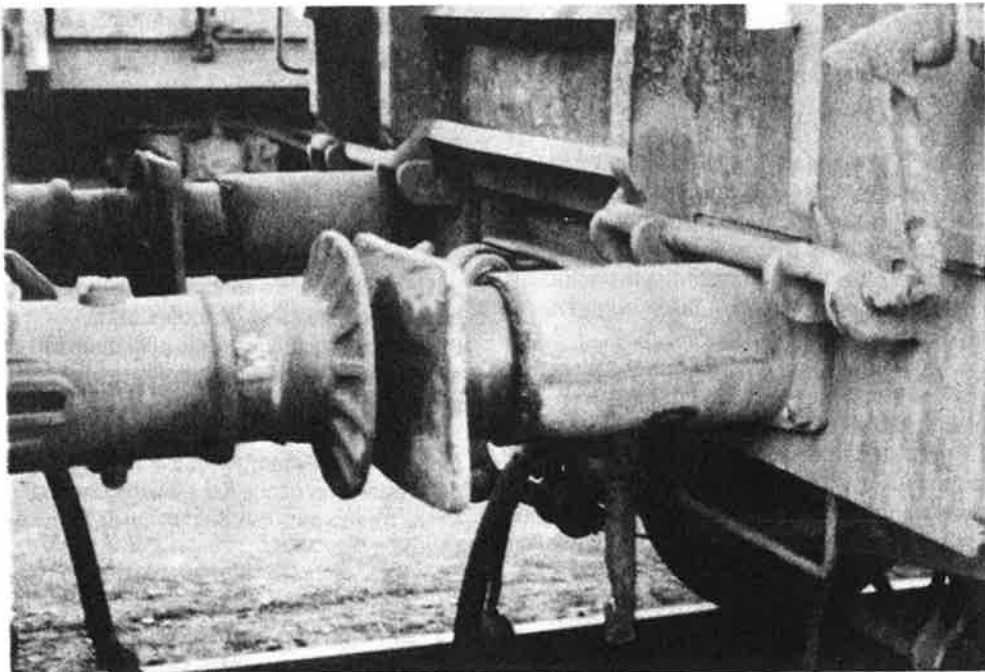
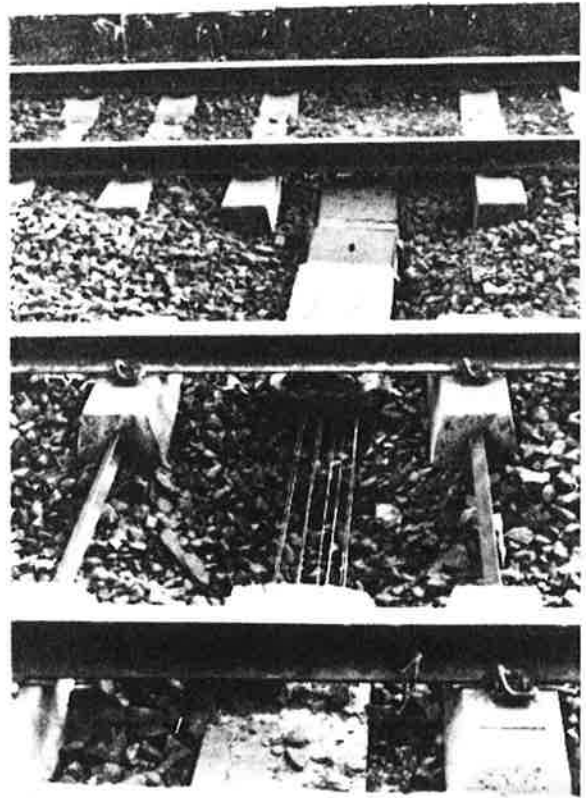
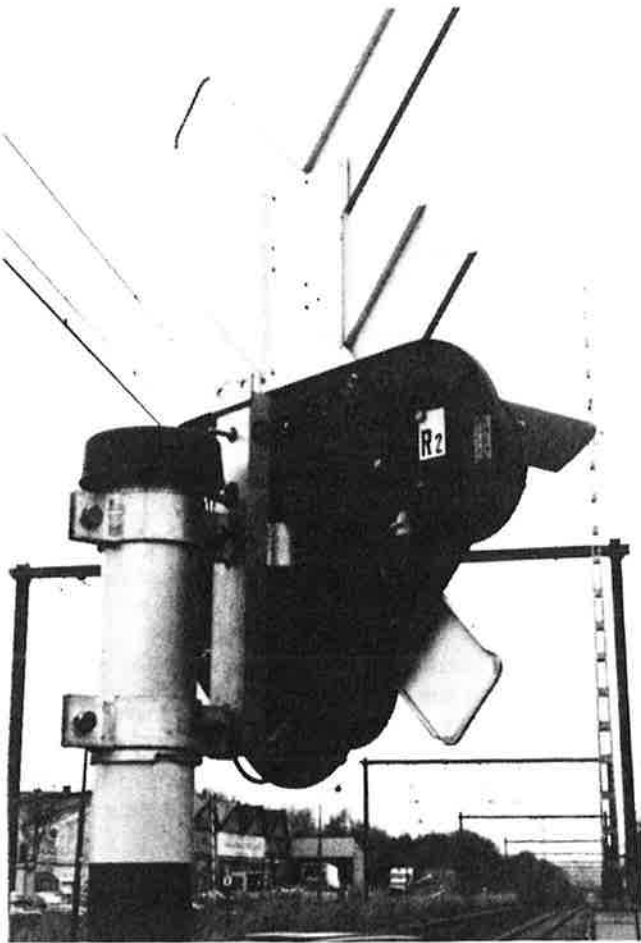
Je suis effaré par les sentiments de frustration, trop longtemps retenus, qui éclatent de toutes parts.

Pour ne citer qu'un exemple publiquement connu : celui de la série 20 de Roco. Dans la boîte, le prospectus indique que le chasse-pierres sera fourni début 93. Où reste-t-il ?

Messieurs les Artisans, vous qui avez l'initiative à l'esprit, je ne peux que vous conseiller de vous concerter tous ensemble. Vous n'osez-pas ? Vous avez des divergences qui vous bloquent ?

Qu'à cela ne tienne, **je me propose de vous réunir tous un lundi du mois de mars 94.**

Le temps de la concertation est venu. C'est urgent pour l'avenir même de votre profession. Ou bien le marché belge va s'écrouler complètement !



Déjà le vingtième !

1973 - 1993 : le C.F.V.3 V. fête dignement son vingtième anniversaire.

Vingt ans déjà que le CFV3V organise son traditionnel festival de la vapeur le dernier week-end de septembre.

A l'occasion de cet anniversaire, les dirigeants n'avaient pas lésiné sur le matériel à présenter au public. Malgré des conditions climatiques peu clémentes, les visiteurs se sont présentés en masse pour admirer le matériel servant à l'exploitation et celui conservé pour le futur musée de Treignes, les locomotives de la SNCB 10.018, 29.013 et 64.045, une réplique de la locomotive française Marc Seghin, la 5519 des CFL et la 50 3666 du Chemin de Fer Touristique de la Vennbahn.

L'innovation consistait à présenter toutes ces locomotives dans une cavalcade parfaitement réussie.

Les deux grosses attractions étaient naturellement les CFL 5519 et Vennbahn 50 3666

La CFL 5519

Cette locomotive ainsi que les vingt autres exemplaires de la série 55 appartenaient à l'un des types de "locomotive de guerre" de la Deutsche Reichsbahn (série 42). Les machines numérotées 5501 - 5520 furent achetées par les CFL à la "Wiener Lokomotivfabrik" en 1947 et 1948.

La locomotive 42 1503 de la Deutsche Reichsbahn avait été abandonnée par cette dernière lors de la retraite de septembre 1944, les CFL la récupérèrent et elle y devint la 5521 (5501 avant la livraison des 20 autres).

Quant à la 5519, après avoir été retirée du service en 1964 et exposée à Bettembourg comme locomotive monument, elle a été magnifiquement restaurée. Elle fut remise en service en mai 92.

La Vennbahn 50 3666

Comme nous le confirme Mr. Huysman, cette locomotive est vraiment belge. Il s'agit de l'ancienne BR 50 2145 construite pendant la guerre par la "Société Anglo-Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer" à La Croyère. Elle a été livrée à la Deutsche Reichsbahn en 1943.

Restée en Allemagne de l'Est après la capitulation allemande, elle fut transformée par la DR entre 1959 et 1963, notamment pour la chauffe au fuel <au fioul, comme disent les français> remplaçant celle d'origine au charbon.

Comme dit si bien Mr. Huysman, **celle-là, au moins, mérite de bénéficier du subside de la Région Wallonne.**

La plaque de constructeur figurant sur la locomotive est la suivante :

Société Anonyme Franco-Belge
 Matériel de Chemins de Fer
 n° 2567 (Belgique) 1943

Il est à remarquer que le terme «Anglo» n'est pas repris sur la plaque.

S'agit-il de la plaque d'origine, (le terme «anglo» étant banni par l'occupant) ou une plaque appliquée par la Vennbahn après acquisition ?

Pour rappel, c'est par acte notarié du 3 novembre 1927 que les Ateliers de La Croyère de la «Société Franco - Belge de Matériel de Chemins de Fer» ont été constitués en société anonyme nouvelle sous la raison sociale :

Société Anglo-Franco-Belge
 de Matériel de Chemins de Fer
 à La Croyère (Belgique)

La 50 2145 n'est pas la seule *Reihe 50* de construction belge à avoir été transformée en Allemagne de l'Est. Elles sont au nombre de cinq.

Construites en Belgique par	Numéro	Année	Numéro à la Deutsche Reichsbahn	Nouveau numéro à la DR après transformation
Ateliers Métallurgiques, Tubize	2283	1943	50 2012	50 3692
Forges, Usines et Fonderies de Haine-Saint-Pierre	1864	1943	50 2115	50 3596
Société Anglo-Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer, La Croyère	2567	1943	50 2145	50 3666
	2571	1943	50 2149	50 3629
	2574	1943	50 2152	50 3609

"L'Athus - Meuse" en danger !

La belle ligne, aux mille paysages bucoliques ou grandioses, fait frémir le coeur des Ardennais.

Plusieurs parlementaires du Namurois et du Luxembourg s'inquiètent de la désaffection de la clientèle "marchandises" qui faisait circuler de nombreux convois lourds sur la ligne.

Esso et Arbed ont choisi d'autres itinéraires. Ce qui entraîne une réduction de 25% du trafic sur les plans prévus en 1988 sur l'avenir de l'exploitation de la ligne.

Conséquence directe : la SNCB réévalue les besoins en capacité de l'axe.

Le ministre national des transports, interrogé, précise que les plans ne sont pas encore remis en cause. L'axe Bruxelles-Luxembourg est consacré aux voyageurs et l'Athus-Meuse aux marchandises. Le ministre est sûr de lui. Il annonce que l'Union Européenne interviendra à concurrence de 3.100.000 écus pour la mise au gabarit des neuf tunnels entre Dinant et Athus.

Une jonction sera créée entre Athus et Rodange afin d'éviter des manoeuvres inutiles en gare d'Athus. Cette liaison devrait pallier la fermeture de Athus - Mont-St-Martin.

<Mais pour combien de temps ?>

Ottignies attendra sa gare

Il y a quelques temps d'ici, le projet de la nouvelle gare d'Ottignies était présenté à la presse et un budget de 300 millions était avancé.

Un récent article dans la presse nous annonce que ce monument de 2.250m² dédié à "la gloire du verre" coûtera 400 millions. Pourquoi 100 millions de plus en quelques mois ?

Initialement la nouvelle gare devait être opérationnelle pour 1996. On annonce un retard prévu d'un an au moins.

La localité attend avec impatience sa nouvelle gare qui est en fait la deuxième de Wallonie par la fréquentation de ses voyageurs. Actuellement de 17.000, le cap des 20.000 personnes/jour devrait être atteint. C'est la raison du projet de renouvellement du site et de la gare.

La ligne Ciney-Yvoir et... le P.F.T.

Nous avons annoncé dans notre numéro précédent (62) la mise en circulation d'un autorail du P.F.T. sur la belle ligne du Bocq, fermée au trafic ferroviaire depuis dix ans.

Une collaboration s'est établie entre l'asbl "Patrimoine de Spontin" et le P.F.T. La gare a été ouverte et une petite restauration était servie.

Vu l'énorme succès rencontré, ce qui devait être une simple excursion, s'est transformé en cinq journées de circulation.

Le bilan global de ces journées permet d'envisager très sérieusement, non seulement la poursuite des excursions ponctuelles, mais la mise en service de la ligne à titre touristique.

La "ligne du Bocq" relierait à nouveau les gares d'Yvoir et de Ciney en traversant les merveilleux sites oubliés le long de la rivière condruzienne.

Mais ce n'est pas pour demain. La végétation a repris ses droits. Le parcours de Ciney à Spontin est actuellement praticable. Si les travaux entrepris aboutissent, Dorinne sera atteint en 1994.

Il faut dégager, élaguer afin que les voyageurs puissent apercevoir les différents panoramas offerts par la beauté des sites.

Gare de Ciney, le 19 décembre à 9h, le P.F.T. nous convie à une opération défrichage.

Les coupes de bois peuvent être enlevées et les bras pour élaguer sont demandés au 065-78.29.22. (Mr. Baudouin Dieu).

Notre ami Jean-François Huart (083-21.26.83.) vous attendra sur place et peut dès à présent vous donner les renseignements souhaitables.

En 1995, le Rail Miniature Mosan organisera l'exposition de son trentième anniversaire !

Train et simulation...

Il est moins coûteux de provoquer un gros accident ou un gros incident sur un simulateur de vol. Tous les pilotes d'avions vous le diront...

C'est pourquoi les futurs conducteurs des T.G.V. sont entraînés sur des simulateurs électroniques avec grand écran télévisuel à la place des vitres avant de la motrice.

L'ordinateur restitue le paysage avec sa signalisation, ses incidents et tout ce qui devrait (ou ne devrait pas) arriver à un conducteur de train à grande vitesse.

Cet appareil existe et une équipe de futurs conducteurs belges sont partis s'entraîner en France à cet effet.

En Belgique, et plus précisément à Namur, la société Virtual Technologies s.a. vient de concevoir et réaliser un outil performant qui simule parfaitement les situations dans lesquelles peut se retrouver le conducteur.

Un certain René Lesseux, au départ d'un simple P.C. avait présenté à la STIB un tel programme informatique.

Intéressée, la SNCB a rédigé un cahier des charges très précis sur ses exigences.

Le sus-nommé s'est associé avec un autre ingénieur, Philippe Derenne afin de fonder une société qui concourra contre les français dans le marché très attractif de près de 50 millions de francs. C'est le coût de l'équipement de deux simulateurs.

Des images de synthèse vont présenter 45 kilomètres de voie sur laquelle "tout" arrive : depuis l'animal sur la voie jusqu'à la panne de signalisation et le bris de caténaire sur la voie opposée. Même le brouillard a été prévu.

Les conducteurs de la STIB profitent déjà, au centre Delta, de ce système élaboré pour eux, en version uniquement métro souterrain.

Toutes les pannes possibles ont été imaginées et le conducteur doit essayer de se "tirer d'embaras". Il y a 150 pannes élémentaires et combinables...

Ils sont forts les conducteurs de la STIB, hein !

Le simulateur exigé par la SNCB serait placé sur une plateforme oscillante (comme dans les avions).

La SNCB ayant vendu des rames au Maroc, elle offre une assistance formation pour les futurs conducteurs.

C'est ici que la société namuroise a déjà fait ses armes dans la simulation "en chemin de fer". Cette formation, au moyen d'images de synthèse et de sons, est surtout orientée vers la conduite, la signalisation, les voies.

Souhaitons plein succès à nos namurois dans cette âpre lutte pour un marché très prometteur.

La gare de Rhisnes vivra ?

La gare a fait partie de ce lot "de mise hors service" parmi les gares belges "non rentables".

Rhisnes reste un point d'arrêt fréquenté par les navetteurs mais son bâtiment est inoccupé depuis quelques années.

Qu'en faire ? Le démolir ? Le louer ?

Les édiles communaux de La Bruyère ont demandé à la SNCB de pouvoir utiliser les locaux pour les associations de l'entité. L'autorisation est souhaitée, et attendue.

Comme il y a trois accès possibles au bâtiment ferroviaire de Rhisnes, trois associations pourront cohabiter sans trop de problèmes.

Mais à long terme, il faudra opter pour une solution d'achat, la SNCB ne pouvant continuer de louer à des tiers et entretenir ses vieilles gares désaffectées.

L'administration communale et les heureux élus qui bénéficieront des locaux attendent avec l'impatience que l'on devine l'hypothétique autorisation de la société nationale.

Affaire à suivre.

A Brugge, c'est le cafard...

C'est ce que prétend Westtoerisme, l'association touristique de Flandre Occidentale.

Les abords de la gare de la "Venise du Nord" sont d'un triste à en mourir ! Mais ne dit-on pas voir Venise et puis mourir ? Selon son président, Fernand Puteman, des milliers de touristes arrivent chaque jour par le train pour visiter la merveilleuse cité flamandienne.

Il est grand temps que la gare de Brugge soit modernisée. Elle pourrait actuellement servir de décor à un film de Simenon par un jour de pluie.

La Ville a décidé de moderniser les abords de la gare et va engager d'importants travaux à cette fin.

Cet immense espace sera adapté aux besoins de la circulation des bus, des taxis, des cars et voitures de tourisme qui profitent de cet immense parking.

La gare de Brugge doit jouer un rôle d'accueil pour les touristes puisque le centre ville est interdit à la circulation.

Code	Description des travaux sur la ligne "Frontière française - Bruxelles-Midi"	Avis d'adjudic.	Ouvert. offres	Début travaux
1304	Dorsale wallonne - Chaussée de la Barrière (N60, km 14,9 - km 23,85)	22-11-93	28-12-93	15-02-94
1305	Chaussée de Valenciennes (N527) - Viaduc d'Arbre (km 30,45 - km 38,13)	06-12-93	11-01-94	01-03-94
1307	Ath - Enghien (km 40,13 - km 55,4)	25-10-93	30-11-93	15-01-94
1309	Base de Coucou : équipements	01-02-94	01-04-94	01-09-94
1311,12,13	Présélection des entreprises pour les voies	22-10-93	03-12-93	néant
1311 *	Frontière française - St. Druon : piquetage + voies	01-07-94	01-10-94	01-05-95
1312 *	St. Druon - Coucou : piquetage + voies	01-09-94	01-12-94	01-07-95
1313 *	Coucou - Lembeek : piquetage + voies	01-09-94	01-12-94	01-07-95
1314	Signalisation	à déterm.	à déterm.	03-08-95
1315	Télécommunications	à déterm.	à déterm.	à déterm.
1316	Pont 126 sur l'autoroute A16-E42 (km 16,14)	08-11-93	14-12-93	01-02-94
1317	Chauss.de la Barrière (N60)-Chauss.de Valenciennes (N527) (km 23,85 - km 30,45)	à déterm.	à déterm.	01-04-94
1318	Rebecq - Tubize (km 66,35 - km 71,1)	à déterm.	à déterm.	01-04-94
1319	Base St. Druon : équipements	15-01-94	15-03-94	01-07-94
1320	Ligne 78 - Antoing : suppression de 2 passages à niveau	à déterm.	à déterm.	01-04-95
1323	Ligne 94 - Coucou : appareils de voie 4A/4B et 5 bis	01-12-93	15-01-94	01-04-94
1324	Dépose base de St. Druon	à déterm.	à déterm.	15-04-96
1326	Silly : poste de sectionnement 3 kv + poste haute tension	15-01-94	15-03-94	01-08-94
1327	Postes de sectionnement 25 kv (bâtiments et équipements)	15-06-94	15-09-94	01-03-95
1328	Sous-station de Chièvres : bâtiments et équipements	16-11-93	04-01-94	04-03-94
1330	Courants forts ; PX 112 + PS 112A, courbe d'Antoing, ligne 94, 3 liaisons	25-11-93	20-12-93	15-02-94
1331,32,33	Présélection des entreprises pour l'électrification 2 x 25kv	01-10-93	05-11-93	néant
1331 *	Frontière française - Antoing : courants forts	15-03-94	01-05-94	15-07-95
1332 *	Antoing - viaduc d'Arbre : courants forts	15-03-94	01-05-94	01-11-95
1333 *	Viaduc d'Arbre - Lembeek : courants forts	15-03-94	01-05-94	01-11-95
1334	Poste de Silly : signalisation bloc 19	09-11-93	07-12-93	01-02-94
1335	Poste de Silly : bâtiments	16-11-93	21-12-93	15-02-94
2304	Halle : gare et place de la gare	01-04-99	01-06-99	01-08-99
2306	Buizingen : place de la gare et aménagements des abords	12-08-94	11-10-94	01-02-95
2307	Halle : construction de la sous-station	à déterm.	à déterm.	à déterm.
2327	Halle - Forest, voies grande vitesse	16-09-94	16-11-94	01-05-95
2328	Ruisbroeck : stationplein et Brugstraat (place de la Gare et rue du Pont)	29-10-93	30-11-93	01-02-94
2329	Ruisbroeck : contruction du poste de sectionnement	à déterm.	à déterm.	à déterm.
2330	Ligne 96 : travaux d'embellissement des points d'arrêt	26-11-93	25-01-94	01-05-94
2331	Lot : aménagement des abords de la gare	11-08-95	10-10-95	01-02-96
2343	Bruxelles-Midi : voies grande vitesse	01-03-94	03-05-94	01-09-94
2345	Bruxelles-Midi : déplacement de la voie n°3	03-11-93	03-01-94	04-04-94
2350	Base de Bruxelles-Petite-Ile	à déterm.	à déterm.	à déterm.
2363	Présélection des entreprises pour l'électrification 3 kv	01-10-93	05-11-93	néant
2363 *	Alimentation et canalisations 3kv	15-03-94	01-05-94	15-07-94
2364	Lot - Lembeek (Horizon 96)	05-11-93	15-12-93	01-03-94
2372	Ruisbroeck : poste de sectionnement, électromécanique	10-10-94	10-11-94	01-02-95
2373	Halle : sous-station de traction, électromécanique	01-02-94	01-04-94	01-08-94
2364**	Signalisation et télécommunication (horizon 2000)	à déterm.	à déterm.	01-01-97

Nouvelles du T.G.V.

Calendrier prévisionnel des travaux

Il figure à la page 12 et nous est communiqué par le journal "Construction" qui prend ses sources directement chez "Tuc-Rail".

Bien que destiné aux entreprises, ce tableau (prévisionnel au 22-10-93) nous intéresse directement de par la décomposition en phases bien distinctes et les dates de commencement de travaux, dates se situant parfois en plein hiver, ce qui reporte automatiquement le départ du chantier de plusieurs semaines.

Certains travaux préparatoires pouvant se faire en ateliers ou en bureaux d'études, les dates de début de chantier sont souvent maintenues.

Certaines présélections permettent au maître de l'ouvrage d'étudier les propositions des entreprises candidates et de ne consulter, en finale, qu'un nombre limité d'entre-elles par le biais de l'adjudication restreinte (indiquée par *).

Il s'agit toujours de travaux très spécifiques.

** : code 2364b et 2365.

Les adjudications publiques et appels d'offres sont réservés à toutes les entreprises belges ou non, Europe oblige.

Le tunnel boudé ?

Une récente étude, réalisée en Angleterre, démontre que 75% des anglais n'emprunteront jamais le tunnel sous la Manche. Cinquante pour cent d'entre-eux estiment qu'il sera la cible d'attentats.

Il n'y aurait que 15% des sondés, du sud-est du pays, qui seraient disposés à passer par le tunnel.

Si cette enquête s'avère exacte on risque fort de ne voir que des rames marchandises.

Néanmoins, les rames sont conçues pour résister au feu pendant 30 minutes, le temps qu'elles sortent du tunnel (pour aller exploser ailleurs).

Le T.G.V. à Liège

L'idée continue son petit bonhomme de chemin. Ce n'est pas pour demain, mais pour... après-demain.

Les projets P4 et P5 feraient longer l'autoroute depuis Leuven jusqu'à Bierset. Une dérogation sera accordée pour la descente à 3,3% (au lieu de 2,5% autorisés) vers les Guillemins. Le projet P5, reprenant le trajet vers la frontière, inclura un pont au-dessus de la Meuse et des tunnels, dont un sous la gare de Kinkempois (?) et un sous Vaux-sous-Chèvremont. Il y a malheureusement des schistes tendres et des failles.

La SNCB paie à la Région 1.000.000 de francs par kilomètre de voie pour les fouilles archéologiques.

Une villa romaine a déjà été découverte à l'est de Bruxelles. Les ingénieurs espèrent ne pas trop en découvrir...

La visite d'Eurostar à Bruxelles

Comme nous l'annoncions en page 4 de FFN 62, l'Eurostar a été présenté à la presse en gare de Bruxelles-Midi, quai 21 le lundi 22 novembre.

Il s'agissait d'un train de la SNCF composé de deux demi-rames, numérotées 3203 et 3204, formées chacune d'une motrice et de neuf remorques.

Rappelons que les 38 trains "Eurostar" auront leurs rames numérotées comme suit :

- Trains anglais (BR) 11.
Classe 373, numérotés 373 001-002 à 373 021-022.
- Trains français (SNCF) 23.
Classe 32 (16) numérotés 3201-3202 à 3231-3232.
Classe 33 (7) numérotés 3301-3302 à 3313-3314.
- Trains belges (SNCB) 4.
Classe 3 numérotés 3101-3102 à 3107-3108.

Un train = 2 demi-rames. Exemple 3101 + 3102.

Une demi rame = 1 élément moteur + 9 remorques.

Pour la classe 33 SNCF, il n'y a que 7 remorques.

Nous avons eu la chance de rendre visite au train de l'avenir. La SNCB a demandé aux premiers visiteurs de bien vouloir excuser la présentation des voitures qui avaient été équipées d'appareils de mesures pour les tests sur notre réseau. Pour ce faire, nombre d'éléments avaient été enlevés ou n'étaient pas fonctionnels et les fils courraient au sol. Les sièges des remorques sont considérés comme confortables mais "durs". On appelle cela le "confort à l'allemande".

Dix-sept usines fabriquent les éléments d'Eurostar. Elles sont situées en Belgique, France et Grande-Bretagne.

Chez nous, c'est ACEC-Transport, filiale du groupe Alcatel - GEC-Alstom, qui réalise un bon nombre d'équipements utilisés dans les motrices. Brugeoise et Nivelles (Bombardier-Eurorail) construit les remorques sécables qui sont au centre des trains (les n°s 9 et 10).

Chaque train étant composé de deux demi-rames dont chacune comporte 1 motrice et 9 remorques, la dernière remorque de la première demi-rame est la n°9, la première remorque de la demi-rame arrière est la n°10 et ainsi de suite jusqu'au n°18 juste avant la motrice de fin de train.

<Nous en reparlerons, dans FFN 64, suite à la parution d'une brochure éditée par le service de Presse de la SNCB.>

Les temps de parcours entre Bruxelles-Midi et London, suivant l'état d'avancement des travaux de la nouvelle voie en Belgique et en Angleterre, seront de 3h08 en 1994, 2h37 en 1996, 2h35 en 1998 et 2h31 en 2002.

<Si c'est pour gagner 6 minutes en six ans de travaux... mieux vaut arrêter le massacre en 96 !>

A cette date, les trains emprunteront la ligne à grande vitesse de Lembeek à la frontière française. Le reste du parcours vers Bruxelles se fera "à petite vitesse" sur le réseau normal.

3,1% et de nouvelles cartes...

Au premier février, la SNCB relève ses tarifs de 3,1%. Mais elle privilégiera les navetteurs. Les responsables commerciaux ont modulé la hausse tarifaire afin de favoriser les trajets courts. Pour un voyage de moins de 35 kilomètres, la hausse ne sera que de 2,8%. Par contre, elle grimpe à 4,9% pour les trajets de plus de 150 kilomètres.

Il y a maintenant des tarifs maxima. Aucun billet sur le réseau national ne pourra dépasser 525 F en 2^e classe et 785F en 1^e classe.

Les formules "Pass" vont aussi subir une forte hausse.

GoPass : 1.290 au lieu de 990 mais 10 trajets au lieu de 8.

MultiPass : 5 personnes au lieu de 4.

Golden Pass : + 11,7% mais 7 trajets au lieu de 6.

A partir de la saison d'été 1994, une liaison «Ost-West-Express» reliera quotidiennement Moscou. La liaison Bruxelles - Rome ne sera plus exploitée qu'en haute saison. L'avion a gagné sur ce type de parcours.

La formule «Inter-rail», destinée aux jeunes de moins de 26 ans voyageant en Europe, sera répartie en 4 catégories de 8.990 à 13.990.

C'est une certaine désaffection qui a conduit les responsables des 29 pays participants à revoir la formule.

Ils ont découpé l'Europe en 7 zones géographiques.

Les traverses à la casse...

Ce n'est pas la première fois que l'on parle et reparle de "l'affaire des traverses en béton".

Récemment encore, des rumeurs alarmantes pour la sécurité des voyageurs ont incité les responsables de la SNCB à prendre "les mesures qui s'imposent".

Six mille traverses en béton posées sur la ligne 36 entre Schaerbeek et Leuven ont présenté des défauts graves.

Treize pour cent seulement (pour l'instant) ont des anomalies de stabilité : rupture de l'entretoise métallique entre les deux blocs de béton. *(page 8, photo du haut à droite)*

Au lieu de traverses en béton monolithique, il s'agit ici de deux blocs distincts dans lesquels est noyée une barre d'acier servant d'entretoise. La traverse n'étant pas d'une seule pièce, le constructeur a réalisé des soudures. Il s'avère que celles-ci ne sont pas adéquates.

Cette anomalie a été constatée lors de la pose des traverses alors que la voie était toujours en service, mais sous vitesse réduite.

La société Bétonac serait seule mise en cause sur les quatre entreprises qui ont fourni ce matériel.

D'autres problèmes sont apparus sur d'autres lots de traverses.

La qualité du béton laisse à désirer.

La SNCB prétend que ce problème minime est sous contrôle et qu'elle maîtrise la situation <...>.

La mauvaise qualité des matériaux affecterait simplement la durée de vie des traverses qui aurait dû être de 30 à 50 ans. Donc, on a dépensé du bel argent pour recevoir un matériel qui ne répond pas à la norme de qualité imposée.

L'affaire serait dans les tribunaux. Espérons que les responsables vont réparer cette anomalie.

Le malheur est que notre Société Nationale a déjà investi dans la main d'oeuvre de pose une première fois ! Qui paiera la seconde ?

Qu'advient-il des traverses qui seront posées pour la voie à grande vitesse ? Quels seront les contrôles <sevéres ?>

D'autant que les traverses pour le TGV seront bi-blocs.

La société Betonkonstruktie VDH revendique la paternité du brevet et est "dans les tribunaux" contre Bétonac sur ce sujet.

Le marché est énorme. Le prix des traverses est de 1.300 francs, la SNCB ayant obtenu un rabais de 500 francs. <!> Pas étonnant qu'avec des ristournes de cette importance le constructeur ait "tiré sur la ficelle" !

Les traverses en bois ont déjà fait leurs preuves, et coûtent 2.100 francs pour une qualité bien connue. Leur prix plus élevé les a fait abandonner.

Les investissements actuels

L'électrification de la ligne Deinze - De Panne avance.

Le premier tronçon entre la frontière française et Antoining a été adjugé à l'association momentanée SBBM-Six Construct, la Société Alsacienne de Travaux Publics et Semen T.P.

La somme de 1 milliard 781 millions est le montant de la "cagnotte" pour les dix premiers kilomètres de ce premier super contrat pour le TGV.

C'est donc un consortium européen qui entamera les premiers grands travaux sur notre territoire.

Les associés ne sont pas "des bleus" dans le domaine des travaux publics.

Il ne nous reste plus qu'à espérer qu'ils travailleront "dans les règles de l'art" et qu'ils tiendront "les délais". Il en va de notre réputation.

La gare de Bruxelles-Quartier Léopold : un espoir pour l'architecture

Les médias auraient-ils réussi à sensibiliser l'opinion européenne et des technocrates résidents ?

Des voix officielles commencent à s'élever contre la disparition de ce monument néo-classique et le danger que présente le grand bouleversement que l'on opère dans le quartier.

N'avais-je pas précisé dans un numéro précédent que "Bruxelliser" était devenue une expression mondialement connue dans le domaine architectural ?
Bruxelliser veut dire : "détruire à tort et à travers".

Même chez les parlementaires européens, l'on s'inquiète de l'avenir du quartier. Ne perdra-t-il pas toute convivialité ?
Même les promoteurs <!--> reconnaissent qu'il y a un problème. C'était un quartier bien tranquille à l'échelle humaine. Et le voilà bouleversé, détruit, anéanti, remplacé par d'immenses immeubles de verre et de béton.
Et l'homme, ce petit bout d'un mètre quatre vingt-cinq ?
Qu'en advient-il ? Que devient-il dans ce nouvel univers ?

La Fondation Roi Baudouin s'est penchée sur le problème et a fait "plancher" des universitaires sur le sujet.
Le résultat est une brochure traitant de "l'embellissement de la place du Luxembourg".

Conçue sur une base symétrique, la place n'a jamais été terminée puisque sa gare est le dernier élément inachevé.

Plutôt que d'enfermer la gare entre des immeubles qui doivent dissimuler d'autres immeubles, la Fondation Roi Baudouin propose une autre idée : terminer la gare.

Pourquoi ne pas reprendre les plans déposés en 1853 par l'architecte Saintenoix et terminer l'oeuvre ?

Deux arcades seraient aménagées de part et d'autre de la gare, pour donner accès à la dalle du parlement située au-dessus des voies du chemin de fer.

Ce serait une entorse aux plans originaux mais qui donnerait la possibilité d'accorder le style néo-classique de la place avec la modernité des constructions actuelles.

La "grande catastrophe" serait que les promoteurs seraient privés de 8.520 m² de bureaux !!!

Qui va l'emporter ? Le bon sens préconisé ou l'horrible appétit du gain de tous les promoteurs ?

Le projet présenté pour la réhabilitation de la place prévoit un enduit qui rendrait aux façades leur aspect clair de "pierre de France" très caractéristique.

Les rez-de-chaussée commerciaux seraient remis en conformité avec leurs plans d'origine du 19^e siècle.

L'espoir fait vivre, dit-on. Espérons donc que le projet de la Fondation Roi Baudouin soit adopté sans restriction. On pourrait ainsi sauver un patrimoine, le réhabiliter et essayer de donner une dimension humaine à la démesure européenne.

La sécurité dans les métros anglais...

Vive émotion en Angleterre : une rame de métro démarre sans son pilote !

On parle de l'humour britannique, mais cela a failli devenir de l'humour noir...

La ligne "Piccadilly" du métro londonien a été le théâtre d'une aventure peu banale pour ses usagers.

Rester sur le quai et regarder son train partir arrive à bon nombre de voyageurs retardataires.
Mais lorsque le conducteur resté sur le quai, regarde son train partir sans lui, c'est alarmant...

Il avait quitté son poste de pilotage pour vérifier une anomalie technique <des mauvaises langues ont prétendu qu'il était parti pisser...>. Quelle ne fut sa surprise de voir la rame partir sous son nez, sans personne dans le poste de conduite.

Le train a parcouru la ligne à près de 60 km/heure pendant deux kilomètres, emportant les 150 passagers ignorants du danger qui les menaçait.

Heureusement, un signal "au rouge" avant l'entrée d'une station a bloqué le train sur place mettant un terme à sa course folle.

Le conducteur a pu être ramené sur place et a conduit sa rame jusqu'au quai pour y décharger les heureux et inconscients passagers.

Le flegme britannique a naturellement sauvé la situation.

Comme je vous le disais, il n'y a qu'eux pour faire des coups pareils.

Mais comment est-il possible à un engin de s'ébranler sans son conducteur ! Tous les pays européens n'ont pas les mêmes notions de sécurité, semble-t-il.

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

(Suite des FFN 60, 61, 62)

Plus du quart de nos locomotives victimes de la mainmise de l'occupant, non revenues en Belgique

Le total de nos locomotives victimes de la mainmise de l'occupant s'éleva à 1.086 unités dont 784 furent restituées à la SNCB.

La différence, soit 302 locomotives, représente le nombre de machines à considérer comme définitivement perdues. Soit qu'elles ont été victimes des bombardements ou mitraillages alliés, soit qu'elles sont restées en Allemagne de l'Est ou tout

autre pays libéré par l'Armée Rouge et détenues par cette dernière à titre de butin de guerre.

Cependant, il faut noter que six locomotives parmi les 302 non restituées furent, après accord de la SNCB, dépecées à l'étranger dont deux en France, deux en Autriche et deux en Tchécoslovaquie.

Une autre avait subi le même sort en Allemagne pour cause devétusté.

Types	Nombre de locomotives						
	Cédées convention Eupen-Malmedy	Prêtées à la Deutsche Reichsbahn	Emmenées par la Wehrmacht		Total des cédées, prêtées, emmenées	Restituées à la SNCB	Définitivement perdues
			retraite de sept. 44	offensive de décembre 44			
1	-	-	2	-	2	1	1
31	-	-	1	-	1	1	-
38	-	-	2	-	2	1	1
40	-	-	4	-	4	3	1
41	-	-	3	-	3	2	1
44	-	-	6	1	7	6	1
53	-	68	-	-	68	24	44
60	-	-	1	-	1	1	-
61	-	3	-	-	3	-	3
62	-	15	-	-	15	7	8
64	-	167	-	-	167	153	14
66	-	-	1	-	1	1	-
71	-	29	-	-	29	2	27
72	-	26	-	-	26	3	23
80	-	1	-	-	1	1	-
81	34	391 *	85	-	510	417	93
90	-	32	-	-	32	29	3
93	8	74	-	-	82	67	15
96	6	21	-	-	27	18	9
97	21	35	-	-	56	35	21
98	1	47	-	-	48	11	37
99	-	-	1	-	1	1	-
	70	909 *	106	1	1.086	784	302

Locomotives cédées à la Deutsche Reichsbahn suivant la convention EUPEN - MALMEDY

Le tableau de la page précédente reprend par type de locomotives celles :

- cédées à la Deutsche Reichsbahn suivant la convention "Eupen-Malmedy".
- prêtées (Leihloks) à la Deutsche Reichsbahn.
- emmenées par la Wehrmacht lors de la retraite de septembre 44 et lors de l'offensive des Ardennes de décembre 44.
- restituées à la SNCB.
- considérées comme définitivement perdues.

* Le nombre de locomotives prêtées à la Deutsche Reichsbahn s'élevait réellement à 977 unités dont 459 type 81.

En effet, il faut ajouter au total des 909 locomotives, 68 machines type 81 qui étaient revenues d'Allemagne en 1943 et 1944 (jusqu'au 20 août) respectivement au nombre de 22 et 46 unités.

Mais, lors de la retraite de septembre 44, elles furent emmenées par la Wehrmacht.

De ce fait, elles sont reprises dans le nombre de 85 locomotives type 81 emmenées.

Notons que le total des locomotives restituées à la SNCB sous l'occupation s'élève à 204 machines, toutes du type 81.

Cédées *		Remises à la SNCB	Cédées *		Remises à la SNCB			
Type	Numéros		Type	Numéros				
81		8110	D.P.	93		9307	D.P.	
		8116	01-06-50			9309	24-06-50	
		8127	07-06-50			9316	16-06-50	
		8129	D.P.			9329	24-06-50	
		8134	D.P.			9348	D.P.	
		8149	D.P.			9352	D.P.	
		8177	D.P.			9382	15-06-50	
		8179	21-06-50		96		9605	24-06-50
		8181	03-07-50				9606	10-06-50
		8231	D.P.				9607	24-06-50
		8275	07-06-50			9609	27-11-45	
		8289	D.P.			9662	26-02-46	
		8303	D.P.			9679	09-06-50	
		8348	D.P.			9703	D.P.	
		8370	D.P.			9704	D.P.	
		8393	15-06-50			9707	D.P.	
		8404	D.P.	97			9712	19-06-50
		8447	15-06-50			9713	16-06-50	
		8475	31-05-50			9714	09-07-46	
		8506	D.P.			9718	05-06-50	
	8515	D.P.			9720	D.P.		
	8550	D.P.			9724	19-06-50		
	8562	D.P.			9728	19-06-50		
	8565	28-09-50			9731	05-06-50		
	8566	D.P.			9735	05-06-50		
	8594	D.P.			9738	D.P.		
	8595	D.P.		9739	24-06-50			
	8598	15-06-50		9740	D.P.			
	8601	07-06-50		9745	05-06-50			
	8602	D.P.		9748	D.P.			
	8614	D.P.		9754	D.P.			
	8639	21-06-50		9755	16-06-50			
	8664	D.P.		9775	D.P.			
	8674	D.P.		9793	16-06-50			
93	9300 **	..-07-48	98	9812	D.P.			

* vagues de cession :

- fin 1940 - début 1941 : 36 locomotives
 - 19 type 81,
 - 5 type 93,
 - 11 type 97,
 - 1 type 98.
- fin 1941 - début 1942 : 34 locomotives
 - 15 type 81,
 - 3 type 93,
 - 6 type 96,
 - 10 type 97.

** locomotive 9300 :

Elle appartenait à l'armée belge.

Elle fut incorporée à l'effectif de la SNCB le 10 août 1940. Dès son retour dans notre pays, elle fut rétrocédée à son propriétaire.

D.P. = Définitivement perdue

Ci-dessous : le tableau récapitulatif par types de locomotives.

Types	Cédées	Restituées	D.P.
81	34	12	22
93	8	5	3
96	6	6	-
97	21	12	9
98	1	-	1
Total	70	35	35

Locomotives prêtées (Leihloks) à la Deutsche Reichsbahn

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
53	5302	13-05-46
	5307	D.P.
	5309	18-03-46
	5313	D.P.
	5318	D.P.
	5322	D.P.
	5323	D.P.
	5351	D.P.
	5361	03-09-44
	5364	09-08-46
	5368	D.P.
	5370	18-10-45
	5377	D.P.
	5381	04-11-45
	5386	10-07-45
	5390	11-12-45
	5396	D.P.
	5401	D.P.
	5402	D.P.
	5412	D.P.
	5418	D.P.
	5422	23-01-46
	5428	D.P.
	5437	D.P.
	5439	D.P.
	5442	D.P.
	5443	04-11-45
	5444	13-05-46
	5446	D.P.
	5450	D.P.
	5464	03-09-44
	5478	D.P.
5487	D.P.	
5488	19-07-44	
5489	D.P.	
5491	20-12-45	
5498	D.P.	
5503	D.P.	
5504	D.P.	
5512	D.P.	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
53	5519	D.P.
	5520	D.P.
	5521	D.P.
	5538	06-01-46
	5542	D.P.
	5545	D.P.
	5546	03-09-44
	5547	D.P.
	5559	D.P.
	5561	D.P.
	5575	04-11-45
	5577	D.P.
	5594	03-10-45
	5595	D.P.
	5597	29-10-45
	5600	30-06-45
	5601	10-07-45
	5606	D.P.
	5609	D.P.
	5610	D.P.
	5624	D.P.
	5634	27-10-45
	5638	D.P.
	5642	D.P.
	5651	28-11-45
	5652	10-07-45
	5657	D.P.
	5658	D.P.
61	6110	D.P.
	6117	D.P.
	6127	D.P.
62	6201	D.P.
	6202	D.P.
	6203	D.P.
	6204	02-01-46
	6205	29-01-46
	6206	02-01-46
	6207	D.P.
	6208	D.P.
	6209	03-07-50

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
62	6210	29-03-46
	6211	D.P.
	6212	26-03-46
	6213	04-07-50
	6216	D.P.
	6217	D.P.
	64	6400
6401		01-07-50
6402		26-07-46
6403		21-01-46
6404		D.P.
6405		D.P.
6406		13-09-46
6407		D.P.
6409		03-12-45
6410		13-11-45
6411		08-07-46
6412		31-07-46
6413		18-07-46
6414		18-07-46
6415		30-06-46
6416		19-06-50
6417		14-06-50
6418		04-02-46
6419		30-06-46
6420		15-12-45
6421		05-07-46
6422		05-07-46
6423		26-07-46
6424		21-10-45
6425		22-07-46
6426		D.P.
6427		09-07-46
6428		04-07-46
6429		03-12-45
6430		08-08-46
6431		08-10-45
6432		03-07-50
6433		26-10-45
6434		05-08-46

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
64	6435	02-06-50
	6436	03-08-46
	6437	07-06-50
	6438	26-07-46
	6439	10-07-46
	6440	11-11-45
	6441	24-01-46
	6442	06-10-45
	6443	30-12-45
	6444	22-07-46
	6445	21-10-45
	6446	14-06-50
	6447	02-12-45
	6448	D.P.
	6449	04-07-46
	6450	07-01-46
	6451	07-01-46
	6452	D.P.
	6453	17-12-46
	6454	14-07-46
	6455	07-06-50
	6456	21-10-45
	6457	21-10-45
	6458	07-01-46
	6459	04-08-46
	6460	D.P.
	6461	09-07-46
	6462	08-03-46
	6463	26-11-45
	6464	14-12-45
	6465	14-12-45
	6466	26-10-45
	6467	27-08-46
6468	D.P.	
6469	21-01-46	
6470	13-03-46	
6471	23-11-45	
6472	04-08-46	
6473	16-07-46	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
64	6474	10-07-46
	6475	02-12-45
	6476	11-07-46
	6477	05-07-46
	6478	27-09-45
	6479	07-07-46
	6480	14-12-45
	6481	22-01-46
	6482	05-07-46
	6483	26-07-46
	6484	03-12-45
	6485	13-11-45
	6486	14-07-46
	6487	05-10-45
	6488	05-10-45
	6489	30-06-46
	6490	19-06-50
	6491	D.P.
	6492	03-12-45
	6493	11-07-46
	6494	28-12-45
	6495	04-08-46
	6496	01-07-46
	6497	14-07-46
	6498	30-03-46
	6499	04-08-46
	6500	19-06-50
	6501	26-07-46
	6502	27-09-45
	6503	03-12-45
	6504	03-08-46
	6505	03-12-45
	6506	30-06-46
6507	14-06-50	
6508	26-07-46	
6509	29-01-46	
6510	08-08-46	
6511	27-09-45	
6512	15-02-46	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
64	6513	13-11-45
	6514	03-08-46
	6515	04-07-46
	6516	15-10-45
	6517	03-12-45
	6518	15-10-45
	6519	11-07-46
	6520	11-07-46
	6521	24-09-45
	6522	08-03-46
	6523	02-01-46
	6524	04-11-45
	6525	11-07-46
	6526	02-06-50
	6527	05-07-46
	6528	03-12-45
	6529	21-01-46
	6530	08-03-46
	6531	30-06-46
	6532	01-07-50
	6533	08-07-46
	6534	16-11-45
	6535	23-11-45
	6536	19-06-50
	6537	01-07-50
	6538	21-10-45
	6539	27-09-45
	6540	26-11-45
	6541	18-07-46
	6542	D.P.
	6543	15-10-45
	6544	05-03-47
	6545	15-12-45
6546	08-08-46	
6547	26-07-46	
6548	02-06-50	
6549	13-11-45	
6550	13-07-46	
6551	01-07-46	

Prêtées *		Restituées à la SNCB	
Type	Numéros		
64	6552	09-01-46	
	6553	08-07-46	
	6554	D.P.	
	6555	D.P.	
	6556	21-01-46	
	6557	D.P.	
	6558	14-06-50	
	6559	29-01-46	
	6560	02-06-50	
	6561	04-02-46	
	6562	14-06-50	
	6563	27-07-46	
	6564	18-07-46	
	6565	18-07-46	
	6566	25-01-46	
	6567	15-09-46	
	71	7001	D.P.
		7004	D.P.
7018		D.P.	
7032		26-02-46	
7035		D.P.	
7037		D.P.	
7039		D.P.	
7044 **		D.P.	
7045		D.P.	
7047		D.P.	
7050		D.P.	
7060		D.P.	
7061		D.P.	
7075		D.P.	
7081		D.P.	
7082		D.P.	
7091		D.P.	
7094		D.P.	
7096		D.P.	
7098		D.P.	
7110	D.P.		
7113	22-07-46		
7114	D.P.		

Prêtées *		Restituées à la SNCB	
Type	Numéros		
71	7123	D.P.	
	7125	D.P.	
	7132	D.P.	
	7161	D.P.	
	7185	D.P.	
	7189	D.P.	
	72	7204	D.P.
		7208	D.P.
		7221	22-07-46
		7224	09-06-50
		7227	09-06-50
		7239 **	D.P.
		7242	D.P.
		7243	D.P.
7255 **		D.P.	
7262		D.P.	
7265 **		D.P.	
7271		D.P.	
7277		D.P.	
7289		D.P.	
7294	D.P.		
7303	D.P.		
7314	D.P.		
7318	D.P.		
7321	D.P.		
7322	D.P.		
7323	D.P.		
7325 **	D.P.		
7326	D.P.		
7328	D.P.		
7329	D.P.		
7339	D.P.		
80	8032	05-10-45	
81	8100	20-04-45	
	8103	16-07-46	
	8104	25-11-44	
	8106	03-09-44	
	8107	08-08-44	
	8111	21-01-46	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
81	8112	D.P.
	8117	25-08-44
	8118	16-12-45
	8120	24-01-46
	8121	15-08-44
	8122	01-09-43
	8123	28-09-43
	8125	30-10-45
	8126	25-08-44
	8128	12-01-45
	8130	23-02-43
	8131	18-07-44
	8132	D.P.
	8133	29-12-44
	8136	05-07-44
	8137	19-07-44
	8139	15-09-43
	8140	08-05-44
	8141	09-01-45
	8142	10-06-44
	8144	10-11-45
	8145	22-01-46
	8146	23-02-43
	8147	06-07-44
	8148	08-10-45
	8150	21-01-46
	8152	09-01-45
	8154	24-02-43
	8155	24-02-43
	8159	12-04-44
	8160	13-06-50
	8161	11-10-45
	8162	26-07-46
	8164	D.P.
8165	25-01-46	
8167	03-12-45	
8168	10-06-44	
8169	15-08-44	
8173	08-08-44	

Type	Prêtées *		Restituées à la SNCB
	Type	Numéros	
81		8174	11-09-43
		8176	27-06-50
		8178	22-04-44
		8182	16-02-45
		8183	03-09-44
		8184	01-11-42
		8185	27-06-50
		8186	08-08-44
		8187	D.P.
		8188	13-08-44
		8189	15-08-44
		8190	31-05-50
		8192	10-06-44
		8193	25-08-44
		8194	03-09-44
		8195	26-07-45
		8196	D.P.
		8199	20-06-50
		8200	25-08-44
		8202	24-02-43
		8205	22-01-46
		8207	03-09-44
		8209	10-06-44
		8211	05-03-47
		8212	14-04-45
		8213	29-12-44
		8214	D.P.
		8215	24-02-43
		8217	05-01-45
		8218	30-06-44
		8221	24-01-46
		8222	03-09-44
	8224	25-08-44	
	8225	06-09-45	
	8227	30-03-45	
	8228	15-09-43	
	8229	08-10-45	
	8230	D.P.	
	8232	10-06-44	

Type	Prêtées *		Restituées à la SNCB
	Type	Numéros	
81		8233	05-01-45
		8234	26-02-43
		8236	13-03-46
		8237	20-04-45
		8238	25-01-46
		8239	07-09-43
		8240	31-08-43
		8242	13-09-43
		8243	D.P.
		8244	03-09-44
		8245	03-09-44
		8246	07-09-43
		8249	09-01-45
		8251	D.P.
		8252	01-07-50
		8253	28-06-50
		8255	25-08-44
		8256	26-06-44
		8257	04-05-45
		8258	26-05-44
		8260	D.P.
		8261	16-12-45
		8263	03-09-44
		8265	24-01-46
		8266	08-06-46
		8267	03-09-44
		8269	09-07-46
		8270	04-07-46
		8271	09-01-45
		8272	24-02-43
		8273	25-08-44
		8276	09-01-45
	8277	27-04-45	
	8278	08-08-44	
	8279	05-07-44	
	8281	25-08-44	
	8282	15-08-44	
	8283	06-10-45	
	8284	25-11-45	

Type	Prêtées *		Restituées à la SNCB
	Type	Numéros	
81		8285	10-06-44
		8286	10-06-44
		8287	16-02-45
		8288	15-09-43
		8292	08-08-44
		8293	22-01-46
		8294	D.P.
		8295	01-03-43
		8297	08-08-44
		8298	07-09-43
		8299	03-09-44
		8300	14-12-45
		8301	07-01-46
		8302	01-03-43
		8304	D.P.
		8305	09-01-45
		8306	14-11-45
		8307	03-09-44
		8308	04-02-46
		8309	03-09-44
		8310	23-02-43
		8311	25-08-44
		8312	07-07-46
		8313	05-01-45
		8314	D.P.
		8315	D.P.
		8316	D.P.
		8319	10-06-44
		8320	26-06-44
		8321	20-04-45
		8322	D.P.
		8323	25-08-44
	8325	27-06-50	
	8329	D.P.	
	8330	03-09-44	
	8331	22-06-50	
	8332	30-12-45	
	8335	D.P.	
	8336	30-06-44	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
81	8337	08-07-44
	8338	03-09-44
	8339	23-07-44
	8340	08-08-44
	8341	08-08-44
	8342	03-09-44
	8344	D.P.
	8346	24-07-44
	8349	13-07-46
	8350	21-01-46
	8351	24-01-46
	8352	13-06-50
	8353	06-04-45
	8355	16-07-46
	8356	22-01-46
	8358	22-01-46
	8360	04-11-45
	8361	05-07-44
	8362	14-04-45
	8363	21-01-46
	8364	08-10-45
	8365	20-11-44
	8366	25-11-44
	8371	01-02-45
	8373	22-11-45
	8374	14-08-45
	8376	D.P.
	8377	19-06-50
	8381	24-01-46
	8382	D.P.
	8383	07-07-46
	8384	13-04-45
	8385	30-06-44
	8387	25-08-44
	8390	D.P.
	8391	D.P.
8396	05-01-45	
8397	06-04-45	
8399	21-06-50	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
81	8400	D.P.
	8401	01-07-47
	8402	15-12-45
	8403	27-06-50
	8406	08-10-45
	8407	03-09-44
	8409	19-01-45
	8410	24-01-46
	8412	30-06-50
	8414	03-09-44
	8417	04-02-46
	8418	26-01-45
	8419	12-09-43
	8420	D.P.
	8421	10-06-44
	8423	25-05-44
	8425	22-01-46
	8429	23-02-43
	8431	02-03-45
	8433	13-04-45
	8434	23-07-44
	8435	23-03-44
	8437	08-06-45
	8438	24-01-46
	8439	22-07-46
	8440	07-09-43
	8441	03-09-44
	8444	25-08-44
	8445	03-09-44
	8448	28-11-45
	8449	13-09-43
	8451	13-07-46
	8452	26-06-44
	8453	13-09-43
	8454	09-08-46
	8456	08-08-44
8457	12-01-45	
8458	27-08-45	
8459	D.P.	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
81	8461	20-06-50
	8462	25-08-44
	8463	24-07-44
	8464	13-04-45
	8465	18-06-44
	8466	13-04-45
	8468	21-01-46
	8469	24-02-43
	8470	10-03-44
	8472	01-06-50
	8474	01-07-44
	8476	15-09-43
	8477	01-06-50
	8478	22-11-45
	8479	D.P.
	8480	19-01-45
	8481	01-03-43
	8482	06-07-46
	8484	D.P.
	8485	25-11-44
	8486	D.P.
	8487	03-09-44
	8489	30-07-44
	8491	06-11-45
	8492	24-06-50
	8493	D.P.
	8494	07-10-44
	8495	26-01-45
	8496	15-09-43
	8498	15-03-44
	8500	21-01-46
	8502	20-06-50
	8503	23-03-44
	8504	10-06-44
	8507	10-10-44
	8508	22-06-50
8509	05-10-45	
8510	09-08-46	
8513	09-01-46	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
81	8514	09-03-45
	8516	05-07-44
	8517	23-07-44
	8519	20-04-45
	8521	25-01-46
	8522	D.P.
	8524	26-06-44
	8525	31-05-50
	8527	15-09-43
	8528	D.P.
	8529	20-06-50
	8530	17-11-44
	8531	27-06-50
	8532	02-10-45
	8533	26-04-44
	8534	12-04-44
	8535	03-09-44
	8537	22-01-46
	8539	12-09-43
	8540	D.P.
	8541	D.P.
	8542	D.P.
	8544	05-01-45
	8546	11-09-43
	8547	08-08-46
	8548	03-07-50
	8549	19-01-45
	8551	08-10-45
	8552	28-10-45
	8553	12-01-45
	8554	21-10-43
	8555	23-07-44
	8556	23-03-44
8557	D.P.	
8558	08-06-45	
8559	19-10-45	
8560	07-07-46	
8561	06-07-46	
8563	12-09-43	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
81	8567	06-04-44
	8568	23-02-43
	8569	22-04-44
	8572	D.P.
	8573	02-02-45
	8575	D.P.
	8576	D.P.
	8577	09-01-45
	8578	19-12-44
	8579	30-07-44
	8580	24-02-43
	8582	08-10-43
	8583	04-10-45
	8584	D.P.
	8585	D.P.
	8586	11-09-43
	8589	06-04-44
	8590	10-06-44
	8591	24-02-43
	8593	28-06-50
	8597	D.P.
	8599	05-10-45
	8600	26-02-46
	8603	09-01-45
	8604	08-10-45
	8605	16-09-43
	8608	22-01-46
	8609	26-07-46
	8612	22-01-46
	8613	21-11-45
	8615	24-02-43
	8616	06-04-45
	8617	07-09-43
8618	D.P.	
8620	08-10-45	
8621	D.P.	
8622	24-01-46	
8623	25-08-44	
8624	06-07-46	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
81	8625	07-09-43
	8629	28-10-45
	8630	22-06-50
	8631	10-10-45
	8632	23-07-44
	8633	25-08-44
	8634	30-05-45
	8635	25-11-44
	8636	25-08-44
	8637 **	D.P.
	8638	25-09-44
	8641	D.P.
	8642	D.P.
	8645	D.P.
	8647	31-12-45
	8648	D.P.
	8649	29-01-46
	8651	22-04-44
	8652	02-12-45
	8653	01-09-43
	8654	10-06-44
	8655	18-07-44
	8657	D.P.
	8658	04-08-46
	8660	29-12-44
	8661	13-04-45
	8663	23-07-44
	8666	13-09-44
	8667	11-09-43
	8669	D.P.
	8670	24-02-43
	8671	13-06-50
	8673	12-09-43
8675	03-09-44	
90	9000	13-04-45
	9001	D.P.
	9002	28-06-46
	9003	20-04-45
9004	12-04-46	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
90	9005	15-12-44
	9006	27-08-45
	9007	28-06-50
	9008	20-04-45
	9009 **	D.P.
	9010	12-04-46
	9015	20-11-44
	9016	09-08-45
	9017	20-11-44
	9018	13-03-46
	9022	21-01-46
	9025	07-07-46
	9026	27-08-45
	9027	15-12-44
	9028	04-04-45
	9040	27-08-45
	9043	30-12-45
	9044	12-04-46
	9051	09-06-50
	9052	13-12-44
	9066	13-04-45
	9068	09-06-50
	9071	30-03-45
	9072	20-04-45
	9079	D.P.
	9089	13-04-45
9090	24-09-45	
93	9301	01-10-45
	9302	21-10-45
	9303	07-06-50
	9304	27-12-45
	9305	30-06-50
	9306	13-11-45
	9308	24-02-47
	9310	07-01-46
	9311	23-11-45
	9312	D.P.
	9313	D.P.
	9314	27-09-45

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
93	9315	24-09-45
	9317	17-09-45
	9318	24-09-45
	9319	27-09-45
	9320	17-10-45
	9321	28-12-45
	9322	17-09-45
	9323	D.P.
	9324	22-11-45
	9325	19-10-45
	9326	D.P.
	9327	29-03-46
	9328	03-10-45
	9330	D.P.
	9331	27-08-46
	9332	25-09-45
	9333	13-03-46
	9334	22-11-45
	9335	02-10-45
	9336	27-09-45
	9337	13-07-46
	9338	D.P.
	9339	24-09-45
	9340	17-10-45
	9341	24-09-45
	9342	10-07-46
	9343	D.P.
	9344	30-07-46
	9345	31-07-46
	9346	16-07-46
	9347	14-12-45
	9349	16-10-45
9350	07-01-46	
9351	01-10-45	
9353	05-10-45	
9354	03-10-45	
9355	05-10-45	
9356	06-10-45	
9357	14-12-45	

Prêtées *		Restituées à la SNCB	
Type	Numéros		
93	9358	30-06-50	
	9359	02-10-45	
	9361	14-12-45	
	9362	07-11-45	
	9365	17-09-45	
	9367	13-03-46	
	9369	20-11-45	
	9371	30-06-50	
	9372	29-10-45	
	9373	06-07-46	
	9378	D.P.	
	9379	D.P.	
	9380	31-07-46	
	9381	24-09-45	
	9383	D.P.	
	9384	13-03-46	
	9385	13-07-46	
	9386	04-11-45	
	9390	26-11-45	
	9392	30-07-46	
	9394	D.P.	
	9398	07-01-46	
	9399	D.P.	
	96	9600	08-12-44
		9601	20-07-46
		9602	24-02-47
		9603	08-12-44
		9604	D.P.
		9608	07-01-46
		9610	D.P.
		9613	D.P.
		9616	08-12-44
		9617	14-07-46
9620		D.P.	
9624		20-06-50	
9626		10-09-45	
9631		13-05-46	
9632	D.P.		
9637	D.P.		

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
96	9645	20-06-50
	9650	14-07-46
	9652	D.P.
	9655	D.P.
	9668	D.P.
97	9702	D.P.
	9705	22-06-46
	9706	D.P.
	9708	31-08-46
	9709	09-11-45
	9710	30-07-46
	9711	D.P.
	9715	30-07-46
	9716	16-10-45
	9717	D.P.
	9719	03-07-46
	9721	13-05-46
	9722	D.P.
	9723	28-12-45
	9725	D.P.
	9726	28-12-45
	9727	D.P.
	9729	27-08-45
	9730	D.P.
	9732	28-11-45
	9733	13-05-46
	9734	20-09-46
	9736	06-07-46
	9737	28-12-45
	9741	27-09-45
	9742	19-10-45
	9743	07-01-46
	9744	30-07-46
	9746	06-07-46
	9747	D.P.
9749	D.P.	
9750	11-03-46	
9774	12-08-46	
9781	D.P.	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
98	9783	D.P.
	9802	D.P.
	9803	D.P.
	9805	22-06-46
	9809	D.P.
	9810	D.P.
	9813	D.P.
	9814	D.P.
	9815	D.P.
	9816	15-02-46
	9817	D.P.
	9818	D.P.
	9819	15-02-46
	9824	D.P.
	9827	D.P.
	9828	D.P.
	9836	D.P.
	9837	D.P.
	9838	D.P.
	9839	D.P.
	9840	27-09-46
	9841	D.P.
	9842	D.P.
	9843	15-02-46
	9844	D.P.
	9845	08-03-46
	9846	D.P.
	9847	D.P.
	9848	D.P.
	9849	D.P.
	9853	D.P.
	9854	12-04-46
	9856	D.P.
9858	11-03-46	
9859	D.P.	
9862	D.P.	
9863	D.P.	
9864	D.P.	
9865	D.P.	

Prêtées *		Restituées à la SNCB
Type	Numéros	
98	9866	D.P.
	9867	D.P.
	9868	12-08-46
	9870	D.P.
	9876	22-01-46
	9880	D.P.
	9887	D.P.
	9895	D.P.
	9896	19-05-47

D.P. = définitivement perdue

tableau récapitulatif
par types de locomotives

Type	Prêtées	Restituées	D.P.
53	68	24	44
61	3	-	3
62	15	7	8
64	167	153	14
71	29	2	27
72	26	3	23
80	1	1	-
81	391 *	340	51
90	32	29	3
93	74	62	12
96	21	12	9
97	35	23	12
98	47	11	36
Total	909 *	667	242

* voir remarque page 17 (en dessous à gauche)

* *Vagues de prêt*

Type	15-11-40 au 15-01-41	15-12-41 au 15-01-42	15-02-42 au 28-02-42	15-06-42 au 15-08-42	Total par types
53	-	-	-	68	68
61	-	-	3	-	3
62	-	-	15	-	15
64	125	42	-	-	167
71	29	-	-	-	29
72	12	14	-	-	26
80	1	-	-	-	1
81	196	128	35	100	459
90	32	-	-	-	32
93	74	-	-	-	74
96	15	6	-	-	21
97	13	22	-	-	35
98	5	10	25	7	47
Total par vague	502	222	78	175	977

** La locomotive type 71 n°7044 a été dépecée en Allemagne par la Deutsche Reichsbahn le 10 octobre 1942 pour cause de vétusté.

Après accord avec la SNCB :

Les locomotives type 72 n°7239 et 7255 ont été dépecées en Autriche, par les ÖBB, respectivement en juin et septembre 1953.

Les locomotives type 72 n°7265 et 7325 ont été dépecées en Tchécoslovaquie, par les CSD, en mai 1950.

La locomotive type 81 n°8637 a été dépecée en France (Blainville), par la SNCF, le 24 octobre 1945.

La locomotive type 90 n°9009 a été dépecée en France (Dijon-Perrigny), par la SNCF, le 13 mars 1945.

Les locomotives restituées à la SNCB à la date du 03-09-44 sont des machines qui se trouvaient en Belgique lors de la libération du territoire.

Elles étaient, soit en attente, soit en cours de réparation. Elles ont été considérées comme restituées à la date précitée.

Notons que toutes les locomotives prêtées à la Deutsche Reichsbahn revenaient dans les ateliers de la SNCB pour y subir les réparations nécessaires et retournaient ensuite en Allemagne pour reprendre du service.



Personnel de la Deutsche Reichsbahn (avec la collaboration forcée de celui de la SNCB), venu prendre possession à la remise de Leuven de trois locomotives "prêtées" à l'Allemagne. Il s'agit des locomotives type 81 n°8332, type 53 n°s 5370 et 5443. Cette photo a été prise à Waremme, le 9 août 1942. Plus heureuses que certaines de leurs soeurs, elles seront restituées en 1945, respectivement en date des 30 décembre, 18 octobre et 4 novembre. A la renumérotation du 1^{er} janvier 1946, la SNCB leur attribuera les numéros 81.232, 53.070 et 53.143. (Photo K.J. Harder, collection Phil Dambly)

Locomotives emmenées par la Wehrmacht, lors de la retraite de septembre 1944.

Type	Numéros	Restituées à la SNCB
1	128	26-12-45
	129	D.P.
31	3105	21-01-46
38	3861	D.P.
	3863	18-03-46
40	4046	D.P.
	4051	02-12-45
	4061	03-12-45
	4069	18-01-46
41	4261	29-01-46
	4313	29-10-45
	4319	D.P.
44	4411	20-07-46
	4434	19-12-45
	4450	26-02-46
	4504	10-10-45
	4520	26-11-45
	4599	18-03-46
60	6007	12-07-45
66	6607	04-09-45
81	8108 * (1)	30-05-45
	8109 * (1)	21-01-46
	8113 * (1)	06-10-45
	8114 * (2)	D.P.
	8115	04-08-46
	8119 * (1)	10-10-45
	8124	D.P.
	8135 * (1)	29-09-45
	8138 * (1)	29-10-45
	8151 * (2)	20-07-46
	8158 * (1)	13-06-50
	8163	D.P.
	8166	22-01-46
	8170 * (2)	D.P.
	8175 * (2)	28-09-45
	8197	05-08-46
	8198 * (1)	D.P.
8203 * (1)	13-11-45	

Type	Numéros	Restituées à la SNCB
81	8216 * (1)	22-01-46
	8219 * (1)	D.P.
	8220 * (1)	28-06-50
	8241 * (1)	09-07-46
	8254 * (2)	D.P.
	8262	D.P.
	8268 * (2)	06-12-45
	8274 * (1)	D.P.
	8291 * (1)	29-09-45
	8296 * (2)	D.P.
	8317 * (1)	03-11-45
	8324	15-12-45
	8326 * (1)	21-10-45
	8327 * (1)	29-09-45
	8333 * (2)	28-09-45
	8343 * (1)	31-12-45
	8345 * (2)	08-10-45
	8354	D.P.
	8357	04-02-46
	8368 * (1)	11-10-45
	8372 * (1)	22-01-46
	8378 * (1)	D.P.
	8379 * (1)	21-01-46
	8386 * (2)	20-07-46
	8388 * (2)	25-11-44
	8389 * (1)	03-12-45
	8394	22-01-46
	8395 * (1)	04-07-46
	8398	03-08-46
	8405 * (1)	22-06-50
	8408 * (1)	D.P.
	8422 * (1)	15-12-44
8432 * (1)	06-10-45	
8443 * (1)	21-01-46	
8446 * (2)	08-07-46	
8450 * (2)	09-07-46	
8460 * (2)	17-01-46	
8467 * (1)	22-01-46	

Type	Numéros	Restituées à la SNCB
81	8473 * (1)	22-01-46
	8463	17-10-45
	8490 * (1)	23-11-45
	8497 * (2)	31-05-50
	8505 * (1)	24-11-45
	8511 * (1)	D.P.
	8520 * (2)	08-10-45
	8523 * (3)	D.P.
	8536 * (1)	06-07-46
	8543	22-06-50
	8564 * (2)	09-07-46
	8574 * (1)	D.P.
	8581 * (2)	26-11-45
	8587 * (1)	22-01-46
	8588 * (1)	20-07-46
	8607	09-08-46
	8611 * (1)	25-11-44
	8619 * (1)	21-01-46
	8626 * (2)	25-09-44
	8627 * (1)	D.P.
	8628 * (1)	04-08-46
	8640 * (1)	D.P.
	8643 * (1)	24-06-50
	8650 * (3)	01-06-50
	8656 * (1)	D.P.
	8659	20-08-46
	8662 * (2)	D.P.
8665	07-07-46	
8668	20-07-46	
99	9915	28-09-45

* Sur les 85 locomotives type 81 emmenées, 68 avaient été prêtées à la Deutsche Reichsbahn (leihloks) de novembre 1940 à août 1942. Elles avaient été rendues à la SNCB aux périodes suivantes :

(1) du 10-03-44 au 20-08-44, 46 locomotives.

(2) du 31-08-43 au 21-10-43, 20 locomotives.

(3) du 22-02-43 au 01-03-43 : 2 locomotives.

Tableau récapitulatif par types de locomotives

Type	Emmenées	Restituées	D.P.
1	2	1	1
31	1	1	-
38	2	1	1
40	4	3	1
41	3	2	1
44	6	6	-
60	1	1	-
66	1	1	-
81 *	68	52	16
81	17	13	4
	= 85	= 65	= 20
99	1	1	-
Total	106	82	24

D.P. = définitivement perdues.

Locomotive emmenée par la Wehrmacht, lors de l'offensive des Ardennes (décembre 1944)

Emmenée		Restituée à la SNCB
Type	Numéro	
44	4550	D.P.

Quel fut le sort réservé à nos locomotives restées dans la partie de l'Europe libérée par l'Armée Rouge ?

Tout cela nous sera conté dans le tome II de "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly dont la sortie est programmée au premier trimestre 1994.

L'éditeur ne nous le déposera pas dans notre sabot de Noël. Dommage. L'auteur n'en est pas responsable, c'est un problème d'imprimerie qui retarde.

Quatre ans après, la parution du tome I, voici enfin le tome II. Certaines mauvaises langues parlaient de ce livre comme "du monstre du Loch-Ness". On en parle mais on le voit jamais... Ce que je peux vous dire c'est qu'au départ il ne devait y avoir qu'un seul livre "Vapeur en Belgique".

La quantité impressionnante de documentations, de photos, l'ampleur du thème ont permis à l'auteur de développer son sujet plus qu'il ne le pensait au départ, ce qui a occasionné, non seulement un surcroît de travail, mais un délai, déjà long pour le premier, encore plus important pour le second.

Ceux qui sont dans le secret des dieux nous disent que le contenu du second tome sera en rapport la longueur de l'attente. <Il faut savoir mériter son plaisir>

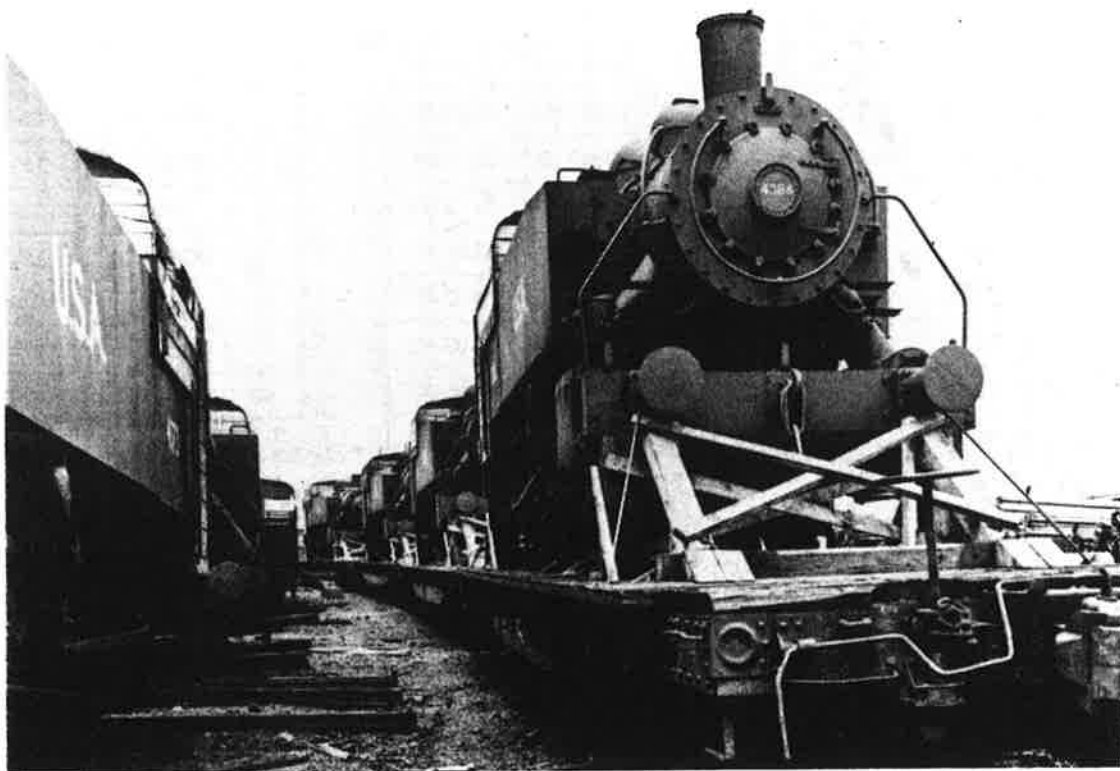


Photo de la page de couverture de FFN 62 : locomotives 0-6-0 T de "l'U.S. Army Transportation Corps", prêtes à être embarquées pour le continent européen afin de palier le manque de locomotives de manoeuvres en état de marche, lors de la libération de la Belgique et de la France. (photo U.S. Army, collection Phyl Dambly)

A propos de Ferro Flash Namur, numéro 62.

Sous la plume de Mr. Huysman

Rail ou politique, là est la question (page 8)

Le transit se fait par le point frontière bien latin de Tourcoing-Mouscron.

Comme le pressent l'auteur de la note, il n'est guère besoin d'Athus-Meuse actuellement.

Les Flamands obtiennent plus qu'ils n'auraient osé demander à la cuisine nationale. Le point est fait en page 18.

Locomotives anglaises et américaines sur le réseau de la SNCB (pages 13 à 15)

Dans les premiers temps, ces locomotives ont assuré l'essentiel des transports militaires, mais elles sont aussi intervenues à grande échelle dans le trafic civil renaissant.

D'autres remises que celles citées ont également utilisé ces différents types de locomotives :

Type 280 :

Ottignies, Bruxelles-Midi, Aarschot, Landen (après les américaines) et Leuven.

Type 281 :

Libramont, (réactivé et fonctionnant comme dépendance de Bertrix), Montignies, Pepinster, Saint-Martin, Aarschot, Leuven et Muizen.

Type 600 :

Oostende.

Type 210 :

Les locomotives anglaises 2-10-0 furent allouées également à Antwerpen-Dam, Merelbeke, Oostende et Mouscron.

Ces deux dernières remises ainsi que celle de Tournai furent principalement des lieux de concentration de machines en garage avant dispersion.

Les locomotives de ce type ont peu roulé en Belgique.

Il a été constaté à l'usage que les locomotives d'origine anglaise étaient de meilleure facture, et ont fait bien meilleure impression que celles envoyées par les Etats-Unis.

Comme nous le prouve la photo de la page 14, des locomotives du "War Department" ont été réparées dans nos ateliers. Parmi ces dernières, notons les 77057 (notre photo), 77058, 77095, 79213 et également des locomotives achetées par les NS (Nederlandse Spoorwegen).

En mars 1947, 43 locomotives semblables sont arrivées de France (Calais, Rouen, Dieppe et Le Havre) afin d'être réparées par l'industrie privée belge.

En attendant leur envoi aux ateliers, elles avaient été garées dans les installations M et E de Braine-Le-Comte, Haine-Saint-Pierre et Mouscron.

P.S. : la photo, du bas de la page 14, est de Joop (et non Jean) Quanjer.

Une locomotive à vapeur "monument classé"

La locomotive 26022 considérée comme "monument classé" pose des problèmes et je partage les avis des intervenants. Le numéro communiqué à la presse est vraisemblablement un canular.

En effet, à son arrivée à Haine-Saint-Pierre, la locomotive était bien marquée 52 3314. On ne décèle aucune trace de ce qui pourrait ressembler à 26022.

Le châssis est en tôles, alors que nos type 26 avaient des châssis en barres (série 152 ÖBB). Elle ne porte plus ses plaques de construction. Il faut également remarquer les roues porteuses à voile plein, l'échappement GIESL, la cabine fermée (alors qu'aucune des type 26 n'en était munie) et le tender autrichien.

La face arrière de la chaudière est dépourvue de tout accessoire (modérateur, manomètres, etc).

Toutes ces constatations ont été faites sur place par un de mes amis, Christian Michel.

A mon avis, la question est mal abordée. Il faudrait "cuisiner" le propriétaire. Il doit quand même savoir quel est le "rossignol" qu'il a acheté, et en recevoir le carnet historique. Où est-il, ce trésor ?

Notons qu'une autre BR 52 de la Deutsche Reichsbahn se trouve actuellement en Belgique et garée à Schaerbeek en attendant sa mise sous pression.

Il s'agit de la locomotive Ty 2-3554 des PKP (ex-DR 52 3354), achetée en Pologne par le PFT (Patrimoine Ferroviaire Touristique), et qui serait renumérotée 26.101 de façon à nous rappeler nos type 26.

Solution encore admissible, que celle-la !

Le mystère de la résistance JH (page 18)

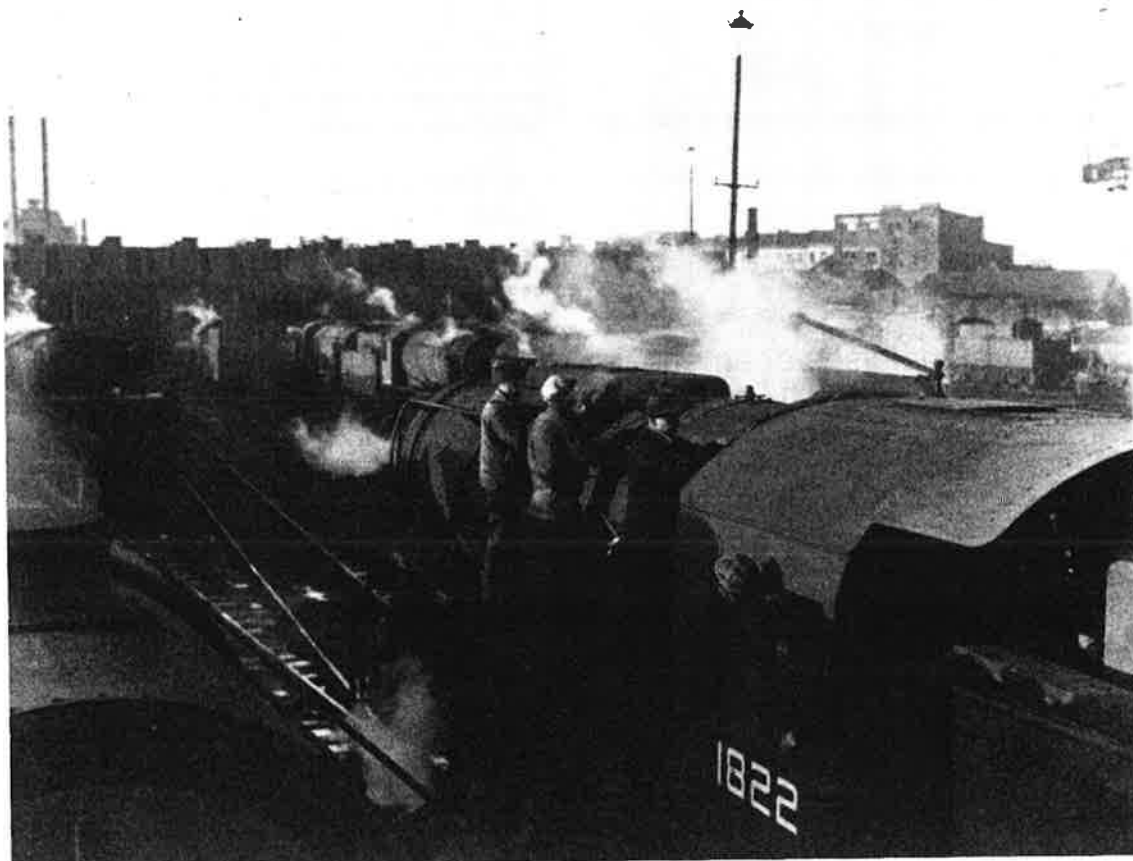
Il faut lire Jeumont - Heidmann (et non Haidmann).

Page d'un indicateur ferroviaire de 1936, (pages 22 et 23)

Retenons l'adoption d'un service cadencé à l'heure, direct, entre Bruxelles-Midi et Charleroi-Sud.
C'était la deuxième application du cadencement après Bruxelles-Nord - Antwerpen-Centraal.
Le système sera très largement répandu en 1937 et 1938.

Les automotrices TEE sur l'axe 161 - 162, (pages 26 à 29)

Comme le subodore avec sagesse et pertinence notre ami Jean Dubuffet (page 29, renvoi 1), il y avait bien quatre moteurs de traction et deux boggies A1A.



*Locomotives américaines et anglaises cohabitant à la remise d'Antwerpen-Dam, printemps 1945.
(photo U.S. Army, collection Phil Dambly)*

Sous la plume de Mr. Max R. Delie

En premier lieu, je vous adresse mes félicitations pour le "Ferro Flash Namur", car non seulement la présentation est très attrayante, mais le contenu de votre revue pourrait figurer comme exemple à suivre pour beaucoup d'autres.

Les réflexions du Rédac'chef (page 6)

Vos "Réflexions du Rédac'chef" me plaisent énormément car vous allez tout droit au point névralgique.
Votre commentaire sur "**Un nouveau modèle va sortir**" donnera et m'a donné de la matière à réflexions.
Car ce que vous décrivez pour le modélisme se répète sur une autre longueur d'onde notamment les voyages pour amateurs

de chemins de fer. Et je songe naturellement au GTF et au PFT.

Là aussi, ils feraient mieux de joindre leurs efforts au lieu de s'enquiquiner mutuellement.

Mais dans ce domaine, le mal est déjà fait. Il est dû aux actions de certaines personnes. On a tellement remué dans la boue que la SNCB a graduellement et constamment augmenté le prix pour ces voyages de telle sorte que le nombre de voyages diminue constamment.

Je constate que vous et moi sommes sur la même longueur d'onde et que nous espérons que dans le domaine du modélisme des gens intelligents réalisent que "l'Union fait la Force" au grand bénéfice de tous les amateurs du petit ou du grand chemin de fer.

"Publicités mensongères et acomptes" encore une fois "Bravo" car qui d'entre-nous ne s'est pas encore cassé la figure dans ce domaine. Au nom de tous les amateurs, un grand merci pour nous rappeler cette méthode.

Rail ou politique ? (page 8)

Comme vous, j'ai été frappé par la fermeture d'Athus - Mont-Saint-Martin. Et je ne sais pas si j'interprète au juste vos commentaires à ce sujet.

J'ai l'impression que vous insinuez que c'est une fois de plus une histoire entre politiciens "Wallons" et "Flamands" comme cela s'est fait de nombreuses fois dans le passé.

Cependant, d'après des commentaires qui me sont fournis par des fonctionnaires de la SNCB, ce ne serait pas le cas. La manoeuvre est à chercher chez les français !

En fermant la ligne susmentionnée, les convois doivent maintenant parcourir un plus grand nombre de kilomètres sur les voies de la SNCF avant d'arriver à la même destination. De ce fait la SNCF pourrait facturer beaucoup plus de kilomètres que dans le cas où l'on passerait par Athus, d'où une augmentation du bénéfice pour la SNCF.

Est-ce vrai ? Est-ce de la calomnie ? En somme cela correspond à ce que vous publiez à la page 18 "Des problèmes sur l'Athus-Meuse" et nous donne matière à réfléchir. <Voir FFN 61 page 7 sur le même sujet>

Les automotrices TEE sur l'axe 161 - 162, (pages 26 à 29)

Du fait que notre ami Jean Dubuffet avait envoyé son article à la rédaction du "Journal du Chemin de fer" et que nous comptons en publier une partie dans un article sur les rames RAe des SBB-CFF, j'ai dû faire des recherches. Ceci me permet de donner des détails supplémentaires et une petite rectification que vous êtes libre de publier.

Des 5 rames RAe, quatre furent livrées en 1961. La cinquième ne fut livrée qu'en 1967.

Les dates de mises en service sont :

RAe 1051 : 28 avril 1961.

RAe 1052 : 21 juin 1961.

RAe 1053 : 16 septembre 1961.

RAe 1054 : 29 juin 1961.

RAe 1055 : 10 novembre 1967.

A la page 27, colonne de droite, Jean dit à juste titre qu'au début, la rame se composait de cinq véhicules et que, par la suite, un sixième véhicule fut adjoint.

L'adjonction d'un sixième véhicule fait son apparition dans le TEE "Cisalpin" au premier octobre 1966.

Page 28 colonne de droite en haut de page : "Cette desserte de l'Iris et de l'Edelweiss dura jusqu'au changement d'horaire du mois de mai 1981...". Ce texte est, et je le regrette, fautif. Le TEE "Edelweiss" a déjà été supprimé en date du 27 mai 1979.

A partir de cette date, uniquement le TEE "Iris" venait en rame RAe vers notre pays et ceci, jusqu'au 30 mai 1981.

Ne croyez pas que j'ai cherché la petite bête, mais le lecteur pourrait penser que les deux TEE furent supprimés à la même date, ce qui n'était pas le cas.



Le dernier voyage du TEE "Iris" sur la ligne 162. (photo Max Delie)

Sous la plume de Mr. Jean Dubuffet.

Page d'un indicateur ferroviaire de 1936 (pages 22 et 23)

Sur la définition du mot "Automotrice" utilisé dans l'indicateur de 1936.

Le nom "automotrice" est la définition d'une voiture propulsée par un moteur, sans faire la distinction du type de moteur (soit un moteur diesel, soit un moteur électrique, soit même une voiture à vapeur).

Ce mot vient de l'adjectif "automoteur" (définition de dictionnaire LE ROBERT).

Le nom "autorail" qui a la même signification que "automotrice" a sans doute été utilisé par la suite, en terme chemin de fer, pour désigner les voitures "diesel" et faire la distinction avec les voitures "électriques" qui ont reçu le nom d'"automotrice".

Il ne faut pas oublier que nous sommes en 1936, au début de la traction diesel et électrique.

Les automotrices électriques de 1935 n'étaient pas forcément "quadruple" comme les automotrices de l'actuelle série 800.

Ces rames 1935 pouvaient circuler soit :

- en "double" deux éléments moteurs,
- en "triple" un élément moteur, une voiture intermédiaire, un élément moteur,
- en "quadruple" un élément moteur, deux éléments intermédiaires, un élément moteur.

Cette composition "quadruple" était utilisée aux heures de pointes, les changements de composition s'effectuant à l'atelier de Schaerbeek, ce qui demandait un travail supplémentaire en atelier, des parcours à vide entre Bruxelles-Nord et l'atelier de traction électrique de Schaerbeek (situé près de Haren) et une immobilisation du matériel.

Cette conception sera abandonnée lors de la construction de la deuxième série d'automotrices, les rames 39 qui seront "double". Cette composition "double" durera jusque la construction des AM série 800.

Lors de la transformation des rames 35 en rames postales, cette composition "double" sera aussi adoptée.

Au sujet du train "bloc" Bruxelles-Q.L. - Namur.

La relation Bruxelles-Q.L. - Namur s'effectuait en 37 minutes avec une "automotrice" triple diesel sans arrêt. Actuellement, ce temps de parcours est celui des automotrices électriques avec arrêt à Gembloux (une minute) et à Ottignies (deux minutes).

Un train tracté de 650 t, soit environ 12 voitures, a, sans arrêt, un temps de parcours de 32 minutes avec une locomotive de

la série 20. En 1935, le temps de parcours sans arrêt était d'environ 46 minutes en traction vapeur.

La ligne 50

Dans les tableaux indicateurs de ce temps, la mention ligne 50, ne faisait pas la distinction actuelle entre la ligne **50 A** que nous désignons actuellement comme «la grande ligne» et la ligne normale **50** et qui passait, via la ceinture de Bruxelles, par Bruxelles-Ouest - Jette - Aalst.

Cette ligne **50 A** mise en service vers 1935 était plus courte de 4 km et ne comportait pas les limitations et réductions de vitesse de la ligne 50, surtout sur la ceinture de Bruxelles et la gare de Denderleeuw.

Trains "T"

Il y avait les trains "T" - "TT" et "TL".

Les trains "T" et "TT" en plus n'admettaient pas les voitures de dépouilles mortelles.

En effet, dans ces années et même après la guerre, il n'était pas rare de voir un cercueil voyager par train dans une voiture spéciale.

Monsieur Marcel BODSON dans son livre "Un siècle d'histoire du chemin de fer" mentionne le rapatriement en train de la dépouille mortelle de la reine Astrid (passage du train en gare de Namur) et le rapatriement, en gare de Namur, du corps de l'ambassadeur de Belgique à Paris. Le train était composé d'un fourgon mortuaire et de deux voitures-salons. Que sont devenues ces voitures mortuaires ?

Le train "TL" était une désignation propre au Nord Belge pour signaler un train à nombre de places limité; n'y sont pas admis, les sociétaires (agents du N.B.), les ouvriers abonnés à la semaine, les militaires voyageant en corps ainsi que les bagages, les envois par express ou de valeur.

Définition de J.H. (page 18)

La définition correcte de J.H. est Jeumont - Heitman (suivant les documents de la SNCB).

Les trains royaux (page 9)

Les voitures du train royal contrairement au prospectus édité lors du 150e anniversaire de la mise en service de la ligne Liège - Köln, ont encore circulé après 1976.

En effet, le roi Baudouin a encore utilisé les 5 et 6 février 1982 une partie du train royal lors de son déplacement au Grand-Duché de Luxembourg à l'occasion du mariage du prince Henri.

La voiture royale a été ajoutée le 5 février au E 395 départ de FBM à 12h12 et pour le retour au E 394 départ de LUX. 16h59. La composition et la charge étaient pour les deux trains : 11 Hv, 588 tonnes. Le roi Baudouin ne voulait pas un parcours spécial à cette occasion.

Ce train international était "recommandé" et conduit par un agent de la direction M.

La locomotive était la 2018 qui avait été révisée complètement pour éviter les pannes (?). Toutefois, par mesure de précaution, la 2616 avait été ajoutée en deuxième position au cas où la 2018.....

Les deux voyages se sont effectués sans problème avec les remerciements du roi au personnel de conduite et d'accompagnement.

A noter que le roi Baudouin se déplaçait encore en train lors de parties de chasse au Grand-Duché de Luxembourg.

Dans ce cas, une automotrice était ajoutée en tête d'un train en gare d'Arlon. La famille royale, ainsi que la suite et le service de sécurité, y prenaient place en venant du Grand-Duché par la route.

Le déplacement du train royal avec le Roi fait l'objet de consignes très spéciales et de mesures de sécurité très importantes. D'où l'édition d'un bulletin dit : « bulletin rose ». Par exemple, pour un déplacement à Luxembourg, des plantons électriques et diesel supplémentaires dans les gares de Ottignies, Namur, Jemelle et Arlon; parfois aussi lors du déplacement d'un chef d'état important, une locomotive "balai" précédant le train officiel et la mobilisation de tout un personnel d'accompagnement et généralement deux locomotives pour la remorque du train...

Toutes ces mesures coûtent très cher et perturbent fortement le trafic sur les lignes parcourues par le train royal. En effet il ne peut plus y avoir de circulation entre la locomotive "balai" et le train officiel. Il faut donc garer tous les trains de marchandises et de voyageurs pour laisser la voie libre.

En 1982, on parlait déjà de restrictions et c'est pour ces raisons que la Cour a demandé d'incorporer la voiture royale dans un train normal à destination de Luxembourg.

Quant à savoir si les voitures royales auront encore des missions officielles, c'est une autre affaire, car ces voitures

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

Le "Courrier des lecteurs" est ouvert à tous ceux "qui ont quelque chose à dire".

N'oublions pas que : **les lettres sont reproduites, dans cette rubrique, sous la responsabilité de leurs auteurs.**

datant de 1939 commencent à vieillir. Lors du dernier voyage en 1982, la suspension de ces voitures ne répondaient plus au confort souhaité pour un train de prestige surtout dans les nombreuses courbes de la ligne du Luxembourg.

Lorsque j'étais encore en service, dans les années 1985 - 87, le train royal avait des sorties (à vide) programmées jusque Libramont pour une question de maintenance.

En Angleterre, le train royal occupe en permanence 54 personnes pour son entretien et ses déplacements, personnel de conduite, d'accompagnement et de suite.

Une "sortie" du train coûte en moyenne plus de 2 millions de francs de frais. C'est pour ce motif, que le gouvernement propose de privatiser aussi le train royal comme les lignes de chemin de fer. Avis aux amateurs... (communication entendue à la RTBF).

Rail ou politique (page 8)

Au sujet de la ligne d'Athus, je tiens à attirer l'attention sur le fait que la France tire aussi les ficelles pour garder et rentabiliser la ligne Thionville - Dunkerque.

Cette ligne est plus favorable que la ligne d'Athus au sujet du profil (max 0,8%).

Lors de l'électrification vers 1948, la charge pour une Hle 14000 était de 3600 t **en simple traction** d'où, pour les industriels de la région, un gain important de tarif puisque les charges sont plus élevées.

Autre point, avec la participation de certains groupements wallons (il faut le dire) favorables à un rattachement à la France, ceux-ci préconisent le développement du port de Dunkerque, au grand bénéfice de l'axe Thionville - Dunkerque.

C'est, en effet, un problème politique. Mais il ne faut pas toujours penser que cela vient du même côté (le Nord) il y a aussi l'Europe des transports qui se développe, principalement au niveau des chemins de fer qui doivent lutter pour survivre face à la route.

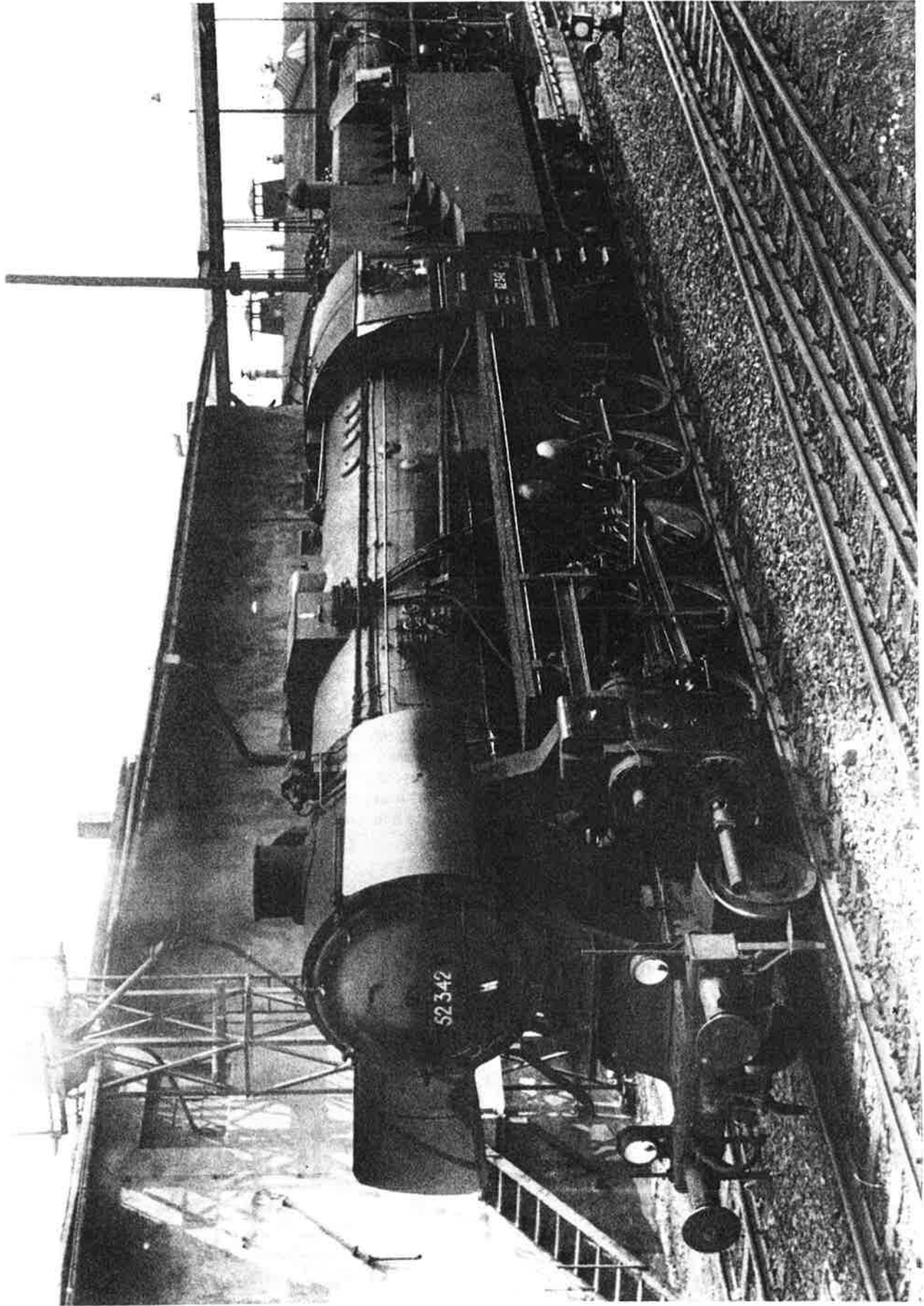
Modélisme : une BR 52 en livrée de guerre

Une nouvelle variante de la BR 52 vient d'être commercialisée en H0 par le fabricant Gützold (Allemagne ex-de l'est).

Il s'agit de la locomotive 52 241 aux couleurs grises de la Wehrmacht.

Elle est accompagnée d'un tender à caisse rigide.

Page 34, une photo de Max Delie, prise à Bw Bautzen, en juillet 1967 nous ferait découvrir la 52 342 munie de ce type de tender : "Steifrahmentender".



Un réseau N remarquable et remarqué

Un nouveau membre découvre le RMM et la joie "d'être en équipe".

Le succès remporté par la présentation de son réseau à l'échelle N, lors de l'exposition du club en octobre dernier, a inspiré, à Marc Pireyn, le présent article. Tous les croquis sont de l'auteur que nous félicitons au passage.

L'historique

Après avoir tenté quelques réseaux en H0, je restais sur ma faim car, faute de place, mes trains sortaient à peine d'un tunnel qu'ils rentraient déjà dans un autre. Je n'en admirais que la tête ou la queue.

Aussi, après avoir visité l'exposition du RMM en 1991, je restais impressionné par l'atmosphère rendue par les modules de la gare de Vonèche en "N".

Aussitôt, je décidai de changer d'échelle.

J'ai pu annoncer à mon épouse : "Chérie, j'ai rétréci les trains"...

Je me suis donc rué à toute vapeur sur un nouveau projet.

L'idée de départ était de réaliser un réseau avec ligne(s) de parade.

J'ai donc tenté le "N" afin de pouvoir faire circuler et voir les rames, même longues.

De plus, n'excluant pas un déménagement <!>, j'ai voulu construire un réseau modulaire.

Ce qui me permet de le déplacer, et m'a donné la joie de participer à l'exposition du RMM en octobre dernier.

Je dois ajouter que participer à une exposition est **un fameux stimulant** et permet, tout comme l'adhésion à un club, de ne pas être "seul dans son coin"...

Le réseau

Le réseau, constitué de trois modules de 1,10m x 0,90m, forme un rectangle de 3,30m x 0,90m. Ces dimensions sont dictées par l'espace dont je dispose dans la maison, et par celles de ma voiture pour les déplacements.

D'emblée, j'ai limité l'époque aux années 1950-1975, de manière à pouvoir faire évoluer des machines vapeur et diesel que j'affectionne particulièrement.

En même temps, j'évitais de placer de la caténaire que je redoutais pour une première approche. De plus, la hauteur exigée par cette dernière faisait augmenter les pentes.

Géographiquement, je me plaçais "quelque part par ici", quoique j'aime aussi les trains "d'à côté".

J'ai pu diviser le réseau en trois parties distinctes : un petit dépôt vapeur, un circuit, une gare de surface et une gare cachée (en-dessous du module central).

- Le dépôt vapeur, en avant plan, permet des évolutions indépendantes du circuit, et, avec sa plaque tournante, offre un intérêt d'exploitation pour une deuxième personne.

Une voie double en cul-de-sac permettrait un raccord avec un autre réseau (avis aux amateurs).

- Le circuit, qui est en fait une boucle de +/- 25 mètres <!> de long, passe par une gare de trois ou quatre quais, à laquelle sont raccordés le départ et l'arrivée de la gare cachée.

Un train entrant en gare, du côté gauche, (les trains roulent à gauche) a la possibilité de deux itinéraires : le circuit ou la gare cachée.

Dans l'autre sens, en venant de la droite, il y a deux possibilités d'arrivée des trains en gare : le circuit ou la gare cachée.

Les trains entrant en gare (de surface) ont la possibilité de se diriger sur la partie dépôt.

Pour les trains venant de gauche, une bretelle leur permet de rouler à contre-voie et d'aller se ranger, par rebroussement, dans le dépôt.

Le circuit comporte cinq cantons automatiques, ce qui permet la circulation simultanée de quatre trains.

J'ai essayé, en dissimulant les entrées et sorties des tunnels, et aussi par le tracé de la voie de ne pas donner l'impression de circuit en boucle.

(C'est d'ailleurs ce qui amusait les visiteurs lors de l'exposition : découvrir par où un train entrant dans un tunnel allait ressortir).

- La gare cachée n'a pour l'instant que deux voies.

Prochainement, elle sera portée à trois, grâce à une astuce découverte dans une revue spécialisée. Le support de la gare cachée est amovible et s'enlève par dessous le module central. Ceci est pratique pour l'entretien et l'accès en cas de problèmes (déraillements, décrochages, etc).

La présence des trains est détectée et signalée sur le TCO.

Le décor

Il représente approximativement une vallée entourée de deux collines, une à gauche avec des rochers, une à droite avec les ruines d'un château au sommet.

Les reliefs sont réalisés à partir de polystyrène expansé recouvert de plâtre, attaqué à la spatule et au cutter avant durcissement.

A propos des collines, je dois avouer que j'ai arrasé les modules à 24 cm de hauteur, pour deux raisons :

- "passer" sous mon compteur électrique domestique,
- autoriser la superposition des modules pour le transport.

Les deux collines sont donc amovibles.

Le plus difficile est d'estomper la ligne de joint entre collines et modules.

Par contre, quand on soulève les collines (la foi soulève les montagnes) on a accès aux courbes dissimulées.

La voie

J'ai utilisé des voies flexibles PECO, déposées directement sur le contre-plaqué de 6mm d'épaisseur, le ballastage se faisant simultanément.

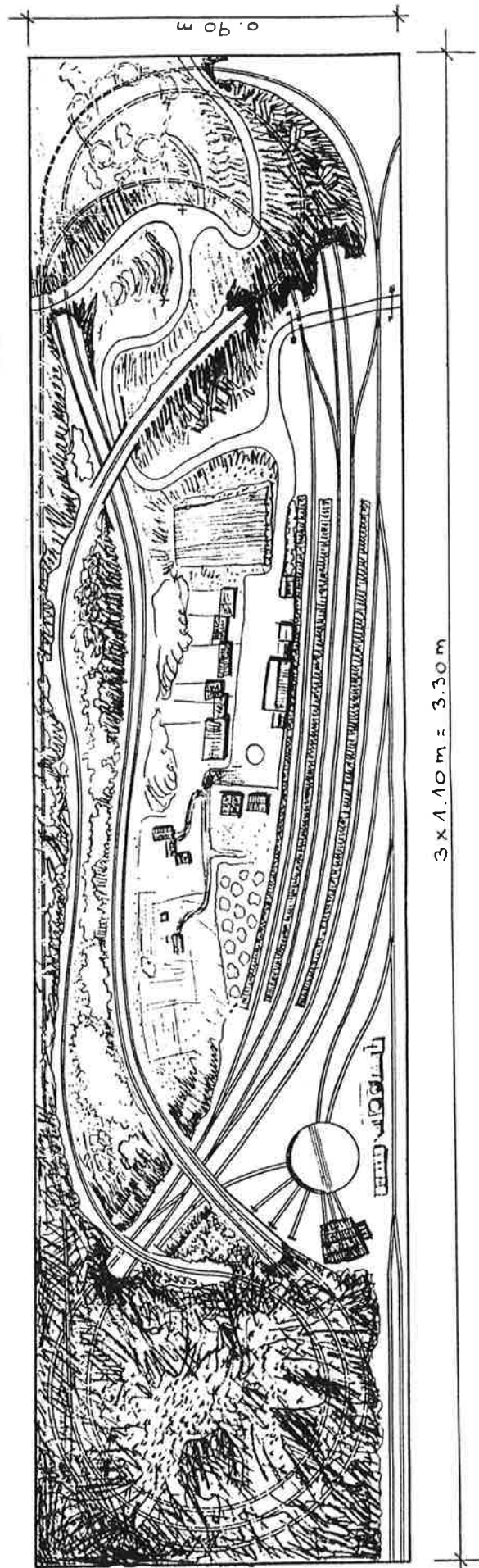
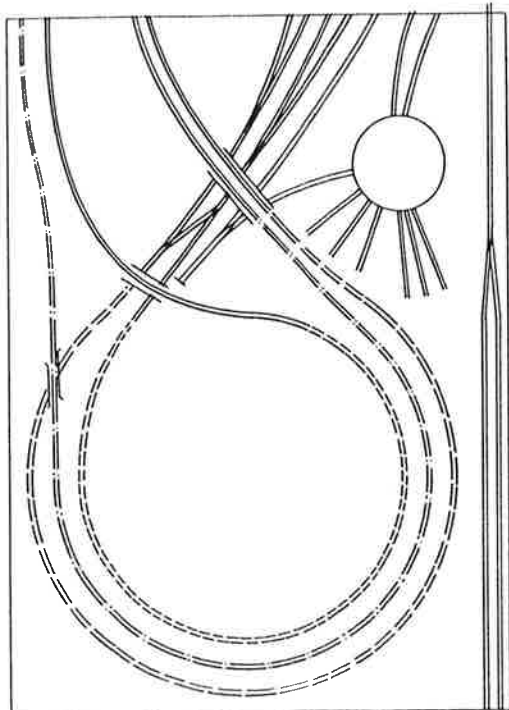
Les modules

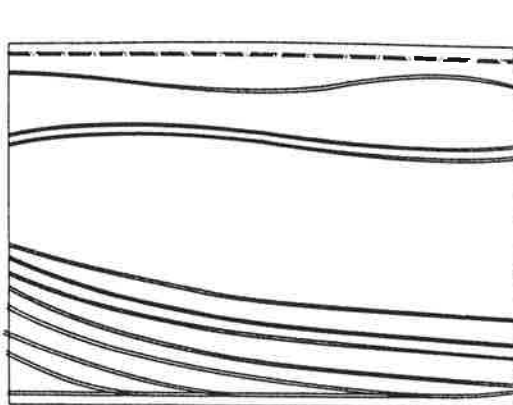
Le fait d'avoir des modules permet un câblage aisé en posant le module sur le chant, contrairement au réseau fixe qui oblige à faire de la spéléologie.

Un dernier truc

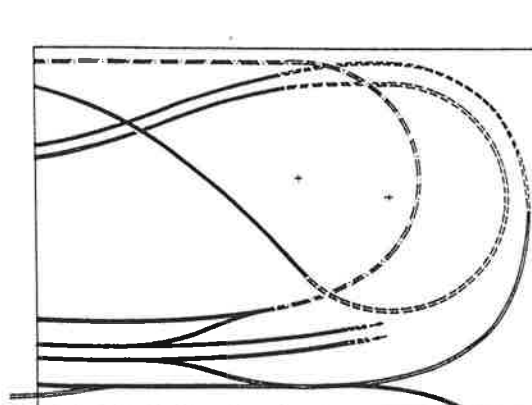
Le réseau est sur roulettes, ce qui permet un accès facile pour les décors de fond, lors d'expositions et pour le nettoyage sous le réseau. Il faut parfois savoir penser "au corps des balais".

M 1

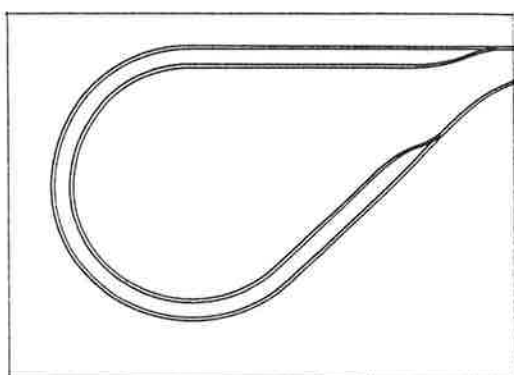
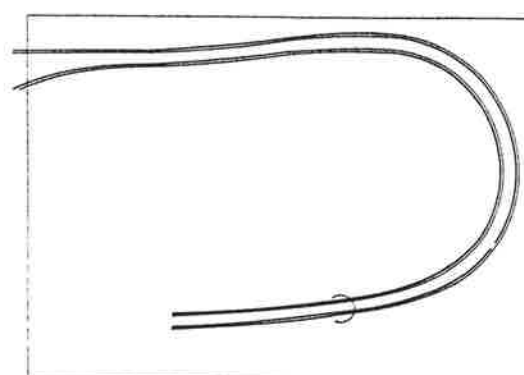




M 2



M 3

M 2
GARE CACHEEM 3
GARE CACHEE

L'enduit fibreux : un produit génial !

Ceux qui sont abonnés à LOCO-revue ont pu lire dans l'édition d'octobre 93, n° 563 page 686, un article des plus intéressants sur un produit qui n'existe pas dans le commerce : "l'enduit fibreux". Il était plus discrètement apparu dans le n° 498 de novembre 87 en page 791, et retombé dans l'oubli.

Il est le résultat de la création géniale de Philippe Moniotte (oserais-je le dire : membre du RMM).

Après lecture et relecture, je me suis lancé dans l'essai de ce produit : il est merveilleux, génial et tout, et tout !

Dans son numéro 565 de décembre 93, en page 819, Jacques Le Plat, répond à un lecteur concernant l'un des composants qui paraît inconnu chez nous : le Cellotex.

En fait, en Belgique, nous le trouvons sous le nom d'"Isorel". Ne pas confondre avec Isover qui est une laine de verre.

L'Isorel est un panneau composé de très fines fibres de bois clair agglomérées (toutes prêtes à faire de la pâte à papier).

Très résistant à la compression, ce produit est employé dans les verreries comme support des plateaux de verres sur les chevalets de stockage.

Une partie de fibres décomposées pour 2 parties de plâtre "Goldband" et le tour est joué.

Quel est le plus grand handicap lorsque l'on réalise ses reliefs avec du treillis : le plâtre passe au travers.

Avec l'enduit fibreux, plus de problèmes.

Les fines fibres de bois empêchent le mélange de "passer outre", mais pénètre suffisamment pour créer un très bon accrochage.

Pour le treillis j'emploie le type "Casanet" de Bekaert (fil de 0,55mm de diamètre, galvanisé à mailles carrées soudées de 6,3mm). Il se travaille facilement et forme un super renfort pour le mélange. Il existe en rouleaux de 50cm x 25 mètres.

Ne pas oublier de bien faire tremper les morceaux d'Isorel dans l'eau. Les laisser "boire" une bonne heure, les déchiqueter un maximum à la main et ensuite, le "mixsop" pour achever de briser les petits morceaux.

J'ai remplacé la dernière opération par un cassage des morceaux bien attendris entre les batteurs de l'appareil. Il reste ainsi quelques agglomérats de fibres qui ne sont pas nuisibles à l'aspect de roches.

Celui qui veut un travail lisse, doit repasser son travail une heure après l'application en se mouillant les doigts avant lissage de l'enduit.

Souvenirs d'Afrique

Suite des FFN 61 et 62

Le dernier jour "train", à Kabalo, sur la ligne du C.F.L. (Chemin de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains), la voie bifurque direction est vers Albertville (ou Kalemie), port sur la rive ouest du lac Tanganyika.

La distance est de 270 km environ.

La locomotive est une vapeur chauffée au charbon.

Quelle est l'origine de la dénomination de cette compagnie ?

Le projet était une liaison par le rail, de Stanleyville vers le nord-est au lac Albert, en direction du Nil.

Une bifurcation sud-est devait atteindre le lac Tanganyika à sa pointe nord-ouest.

Les Britanniques, et leur grand colonial Cecil Rhodes, avaient envisagé une liaison ferrée complète du nord au sud de l'Afrique, depuis Le Caire jusqu'au Cap.

Le projet ne fut jamais entièrement réalisé. De plus, à partir d'Albertville, il suffisait de traverser le lac Tanganyika dans sa largeur pour atteindre Kigoma, port anglais sur la rive est dans l'ancien territoire du Tanganyika (actuelle Tanzanie).

Une ligne construite par les allemands, rejoint Dar es-Salaam sur l'Océan Indien.

Le CFL a construit plusieurs tronçons destinés à doubler les biefs non navigables du Lualaba en amont de Stanleyville, soit les Stanleyfalls et les Portes de l'Enfer.

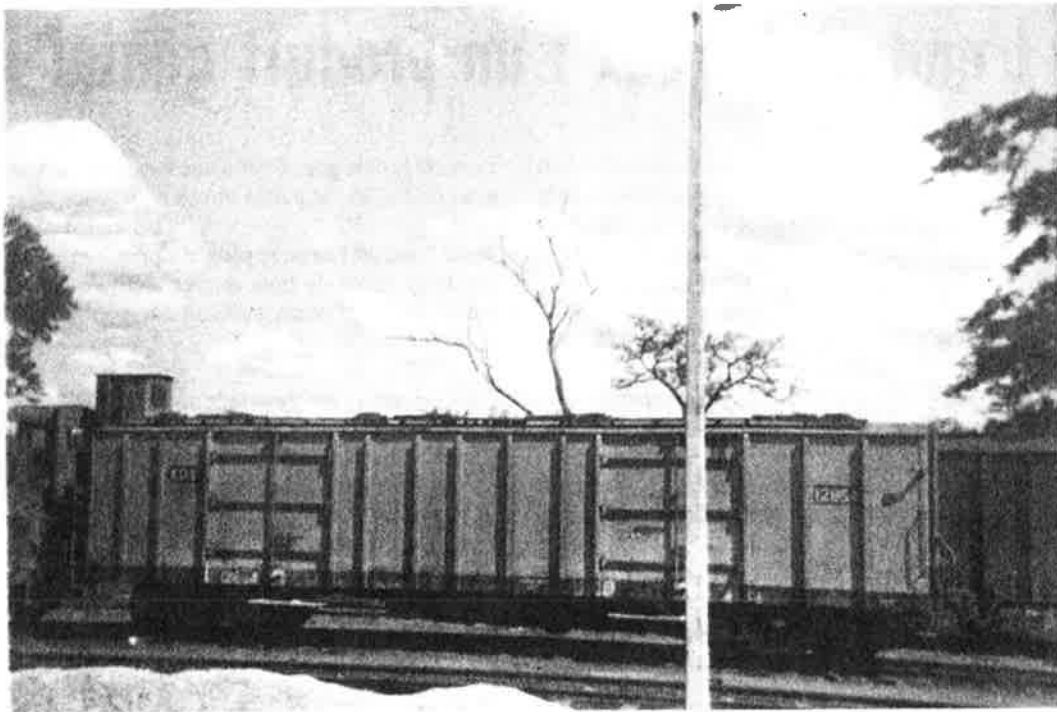
Ces voies ferrées sont :

- du nord au sud
 - Stanleyville - Ponthierville (doublage des Stanleyfalls),
 - Kindu - Kongolo (doublage des Portes de l'Enfer),
 - Kongolo - Kabalo a été construit ultérieurement.
- d'ouest en est
 - Kabalo - Albertville

La dernière liaison vers le sud-Katanga sera le tronçon Kamina - Kabalo.

Imaginez le nombre de transbordements pour un voyageur ou une marchandise débarqué à Matadi.

- de Matadi à Léopoldville : le train.



Wagon fermé du K.D.L. (Katanga - Dilolo - Léopoldville), compagnie décrite dans FFN 62, page 24. (photo Jules Falque)

- de Léopoldville à Stanleyville, en plusieurs jours : le bateau (souvent à aubes) sur le fleuve Congo
- de Stanleyville à Ponthierville : le train
- de Ponthierville : le train jusque Kongolo - Kabalo et poursuivre sa route vers le sud ou vers l'est.

Au départ de Kabalo, l'on rencontre une région sablonneuse et de savanes, pour traverser, au kilomètre 60, la rivière Luizi, en courbe et contre-courbe.

Lorsque la rivière Niemba est atteinte, le train monte de 300 mètres. Il longe ensuite la rivière Lukuga, à travers un massif montagneux. La Lukuga reçoit de nombreux affluents et quantité de ponts ont dû être construits.

Les gorges sont boisées, les sommets sont dénudés. Cette dernière partie du voyage fut, à mon sens, la plus agréable par la beauté du paysage.

La locomotive est alimentée au charbon. Notez qu'au cours de ce périple africain, j'aurai connu tous les modes de traction.

L'après-midi du cinquième jour, nous quittons définitivement le train, pour embarquer sur le vapeur du lac.

Le Tanganyika est plus grand que la Belgique (environ 32.000 km², à une altitude d'environ 780 mètres). Il s'étend du nord au sud, au long du "Graben" africain.

Les bateaux de passagers, de petits caboteurs, ont une coque conçue pour la haute mer. En effet, le lac connaît de violentes tempêtes.

Le trajet dure trois jours et deux nuits via Kigoma (lorsqu'il y fait escale) et divers petits ports et rades.

Le vapeur (le nôtre est chauffé au bois) tire deux ou trois barges pour voyageurs noirs et marchandises.

Le convoi, lacustre à cause d'un orage, a dû s'abriter dans une rade de la rive ouest.

Une petite collision sans conséquences s'est produite entre le "remorqueur" et l'une des barges : les bateaux chassaient sur leur ancre.

Le vent était d'une violence rare et la pluie battait à l'horizontale.

Voir le capitaine (un indien), et ses matelots noirs s'agiter et manoeuvrer en ciré sur les ponts et passerelles, à la lumière des projecteurs, est un spectacle grandiose. <puisqu'il n'y avait que les cirés s'agiter dans le noir...>

Malgré ce temps exécrable et la peur rentrée, nous avons toutefois dégusté tranquillement le repas du soir.

Les ponts du petit navire sont garnis de bâches. Il faut s'abriter autant des ardeurs du soleil que des retombées de fumées et d'escarbilles.

Au vingt-deuxième jour, depuis Anvers, le "pier" (estacade) du port d'Usumbura est enfin atteint. De nombreux amis nous

accueillent. (Une heure avant midi, en plein soleil, chaud, très chaud le béton du pier en plein midi).

Notre périple est terminé. Fini de voir des trains : au Ruanda-Urundi, pays de montagnes et de plateaux, le rail n'existe pas. Non, pas tout à fait : à Uvira, au Kivu, côté ouest, existe une petite ligne. Elle sera sans doute, le sujet d'un prochain article.

Que puis-je dire en conclusion ?

Lecteur de Ferro Flash Namur : si tu veux "voyager", abandonne ta voiture et ne prends jamais l'avion.

Khaweri du kiswahili, "swa" signifiant "vers" (en direction de), et du radical "heri" signifiant bonheur.

Ne voilà-t-il pas une formule africaine heureuse de dire "au revoir" ?

Jules Falque

Petit lexique géographique

Altitudes :

- Lobito	: 0m
- Dilolo	: 991m
- Kamina	: 1.115m
- Kabalo	: 580m

Dénomination des localités :

Anciennes	Nouvelles ou anciennes reprises par l'état indépendant du Zaïre
Albertville	Kalemie
Congo	Zaïre
Costermansville	Bukavu
Elisabethville	Lubumbashi
Jadotville	Likasi
Katanga	Shaba
Léopoldville	Kinshasa
Ruanda	Rwanda
Stanleyville	Kisangani
Tanganyika (pays)	Tanzanie
Urundi	Burundi
Usumbura	Bujumbura
Rhodésie	Zimbabwe
Udjidji	Ujiji (là où Stanley a rencontré Livingstone)

N.B. : le "U" se prononce "ou".

Dans FFN 64 : "Le (petit) chemin de fer du Kivu"

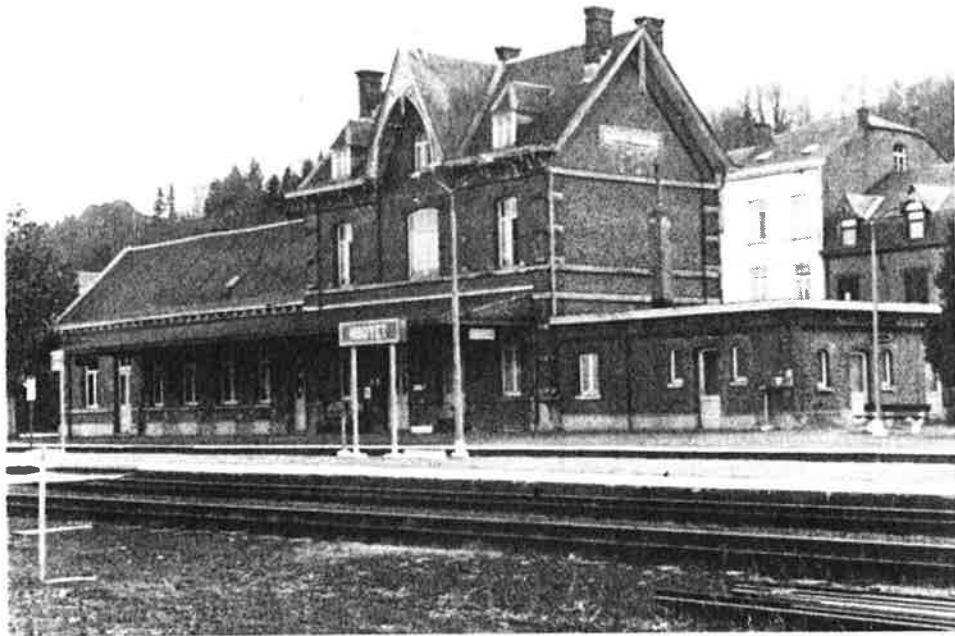
Légendes des photos de la page 40 :

(Photos Claude Carpet)

En haut : la gare d'Houyet.

En bas à gauche : cabine de signalisation de la gare de Châtelet, à côté du bâtiment principal.

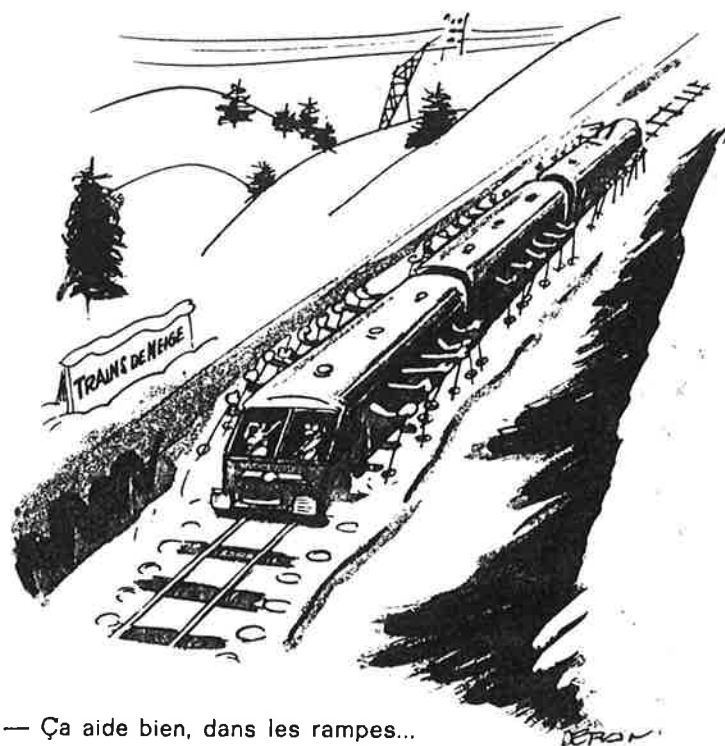
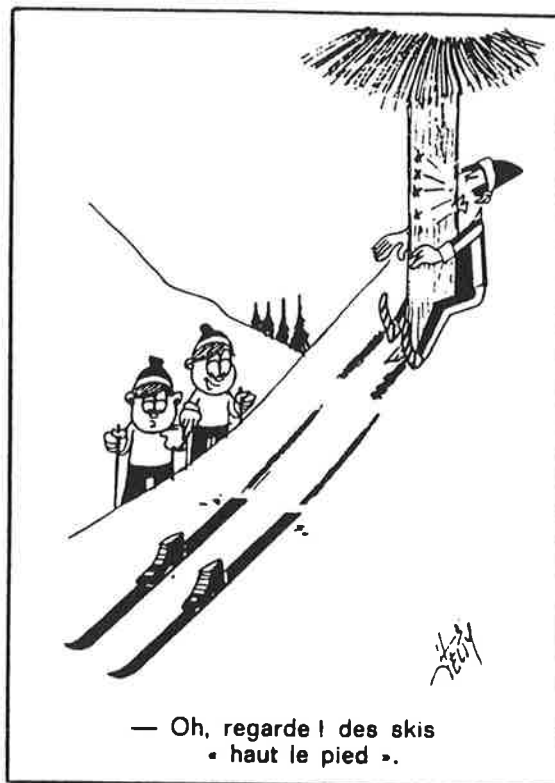
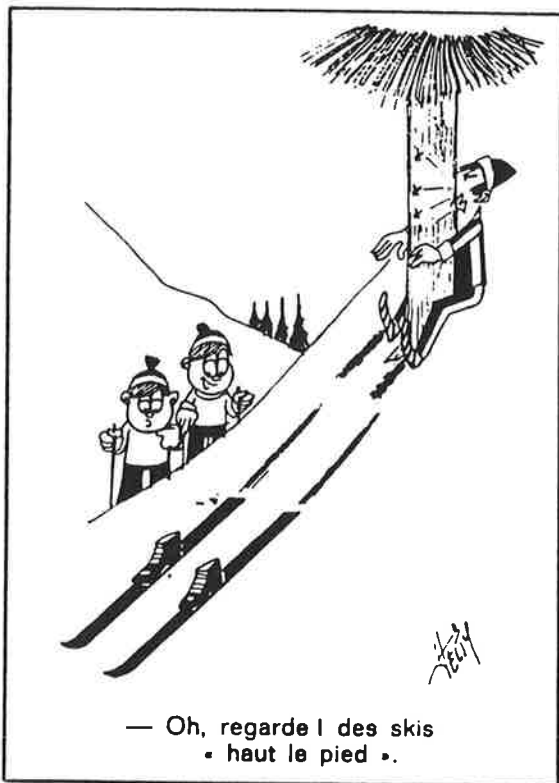
En bas à droite : La 2742 tracte un train de marchandises en direction de Namur. Elle circule ici à contre-voie du fait des travaux lors de la mise en place du tunnel sous les voies.



Récréation ferroviaire

Le dessin de droite contient huit erreurs.
Retrouvez-les en le comparant au dessin original ci-dessous.
La solution paraîtra dans FFN 64.

Le jeu des huit erreurs



solution du problème
proposé dans le n°62

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

Vie des clubs

La vie au Rail Miniature Mosan, Namur (RMM)	2
La vie au Club Ferroviaire Froidmont Locomotion, Rixensart (CFFL)	3
Les amis nous informent	4
Connaissez-vous le P.F.T.	5
Les réflexions du rédac'chef	6

Actualité ferroviaire

Déjà le vingtième	9
L'Athus-Meuse en danger - Ottignies attendra sa gare - La ligne Ciney-Yvoir et... le P.F.T.	10
Trains et simulation - La gare de Rhisnes vivra - A Brugge, c'est le cafard	11
Nouvelles du T.G.V. et des adjudications	13
3,1% et de nouvelles cartes - Les traverses à la casse - Les investissements actuels	14
La gare de Bruxelles-Q.L., un espoir architectural - La sécurité dans les métros anglais	15

Le courrier des lecteurs

A propos de Ferro Flash n°62	29
------------------------------------	----

Rétro-Rail

La renumérotation des locomotives de la SNCB à la date du 1° janvier 1946	16
---	----

Histoire

Souvenirs d'Afrique	38
---------------------------	----

Modélisme

Un réseau N remarquable et remarqué	35
L'enduit fibreux, un produit génial	37
Une BR 52 en livrée de guerre et en H0 par Gützold	33

Documentation

Photos ferroviaires	8, 34, 40
---------------------------	-----------

Les jeux de Michel Archambeau

Récréation ferroviaire : le jeu des erreurs + solution du problème posé dans le n°62	41
--	----

FERRO FLASH NAMUR n° 63, 1993-6

Ce Ferro Flash est entre vos mains grâce à l'étroite collaboration de la dynamique équipe :
 Michel Archambeau, correcteur d'orthographe,
 Claude Carpet, rédac'chef, mise en page, et impression,
 Michel Herbiet, Jean Dubuffet, Jules Falque, Marc Pireyn, documentalistes,
 La famille Quoitin, expéditeurs.

Ce numéro 63 est tiré à 180 exemplaires.

Son épaisseur inhabituelle est due au "sponsoring" de l'Atelier Artisanal Carpet (création et restauration de vitraux d'art) et au(x) talent(s) de nos spécialistes "rétro-rail".

Page de couverture : l'automotrice 706, les roues dans la neige, au garage en gare de Châtelet. (photo Claude Carpet)