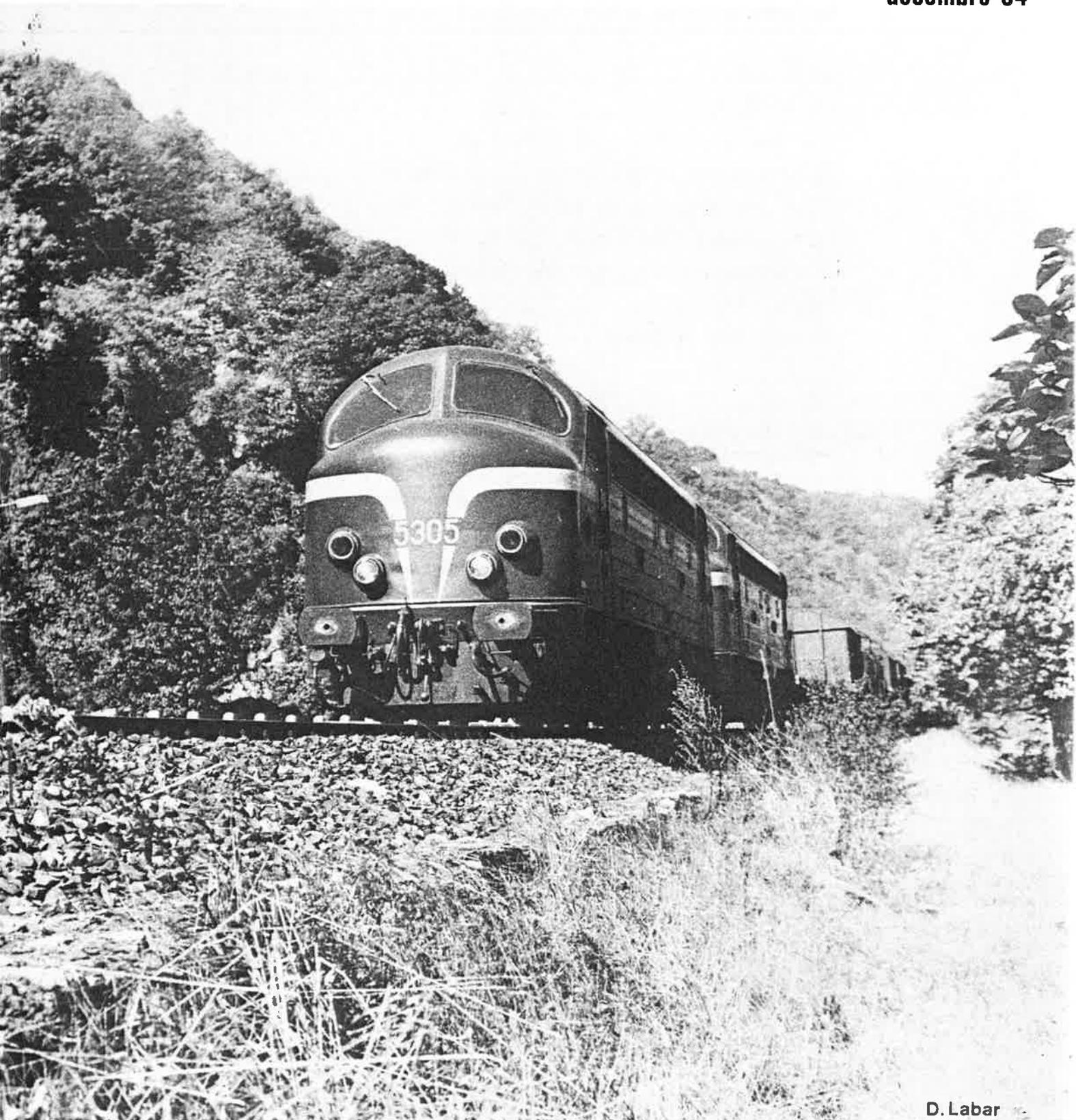


Ferro Flash Namur

11

décembre 84



D. Labar

AU SOMMAIRE DE CE NUMÉRO :

Editorial	p.1
Vie du Club	p.2
Nos type 31 (suite), par M. Herbiet	p.7
La Dorsale Wallonne (suite), par L. Dasset	p.13
1929, une année noire, par M. Herbiet	p.18
Test : le céréalier Dacker, par O. Foncoux	p.21
Les ouvrages d'art , par A-M. Ducarme	p.23
Agenda 1985	p.26
Courrier des lecteurs	p.28

AVIS IMPORTANT :

Les cotisations pour 1985 sont fixées comme suit :

- *membre bienfaiteur : 1000 frs*
- *membre ordinaire : 750 frs*
- *membre junior (moins de 18 ans) : 400 frs*
- *second membre d'une même famille
(sans service Ferro Flash Namur) : 400 frs*

Le montant des cotisations est à verser au compte du trésorier, ou à payer lors des réunions, avant le 15 février.

Les membres non en règle de cotisation ne recevront plus le Ferro Flash Namur.



Secrétariat :

J.-C. CHEVALIER rue de Gembloux 46
5840 RHISNES

Compte bancaire :

001 - 0013804 - 09 Michel HERBIET NAMUR

Local :

Centre Socio-Culturel Communal
rue du Trèfle (plateau de Belle-Vue)
5100 JAMBES (Montagne)

Editorial

1984 s'en va, 1985 s'en vient. C'est le moment des bilans, et des projets.

Il y aura bientôt trois ans que nous occupons nos locaux de Jambes. Nous y avons entrepris de réaliser un vaste réseau HO qui se construit petit à petit. Nous venons de vivre notre seconde exposition dans nos caves...

Et pourtant, tout n'est pas pour le mieux dans le meilleur des mondes : des membres nous quittent, déçus; d'autres se prennent à regretter les jours d'autrefois; une moitié à peine des membres du R.M.M. ont été vus à notre exposition... Pourquoi?

Certes, il est difficile de contenter tout le monde à chaque réunion, de répondre aux désirs de chacun, qu'il soit modéliste ou photographe, maxi- ou miniferrovipathe. Mais cela n'est pas nouveau.

Peut-être que si certaines de nos réunions manquent "d'ambiance" c'est parce que nous nous connaissons à peine...

Peut-être que si certains nouveaux membres restent sur leur faim, c'est parce qu'ils n'ont pas rencontré quelqu'un qui réponde à leurs questions.

Il y a donc quelque chose à changer. Quoi?

C'est à vous de nous faire part de vos remarques, suggestions, propositions concrètes et constructives lors de notre Assemblée Générale du 25 janvier prochain.

Mais, pour commencer, nous allons vous demander, à tous, de vous présenter, de nous dire ce que vous faites, dans la vie professionnelle et dans la vie de ferrovipathe... Nous constituerons ainsi un fichier qui nous aidera à mieux nous connaître et à mieux accueillir chacun.

"Tu fais du Z? Voici untel et untel qui en font aussi..."

"Je n'y connais rien en électronique, mais untel, là, pourrait peut-être résoudre ton problème..."

"Tu es menuisier. Tu pourrais peut-être me dire comment..."

Autre chose : en janvier, le Comité devra être partiellement renouvelé.

Le club a besoin de sang neuf, d'idées nouvelles, d'enthousiasme tout frais... Et certains ont bien besoin de souffler un peu.

Le secrétaire attend avec impatience votre candidature!

Ferro Flash Namur, lui aussi, appelle à l'aide. Pendant

Pendant toute une année, Jean-Marie Warzée et André-Marie Ducarme ont dû le réaliser seuls. Puis ce furent Claude Carpet et le même André-Marie.

La collecte des articles, la dactylographie, la correction, le travail d'illustration et de mise en page, les multiples allées et venues, tout cela demande énormément de temps lorsqu'on est si peu. Et la défaillance d'un seul (cela peut arriver à tout le monde) fait paraître la revue en retard et râler ses lecteurs...

Cette année, nous espérons constituer enfin une équipe de rédaction plus étoffée et organiser le travail de telle façon que le Ferro Flash ne soit plus un cauchemar pour deux membres du club mais le fruit d'un véritable travail d'équipe.

Quelques membres ont déjà offert leur concours. Pourquoi n'en seriez-vous pas aussi?

.../...

Le RAIL MINIATURE MOSAN est VOTRE club : il ne sera que ce que vous en ferez.
Ferro Flash Namur est VOTRE revue. Elle ne sera que ce que vous en ferez...
Le réseau du club est VOTRE réseau. Il se fera selon ce que vous y ferez...

1985 est là. Le RAIL MINIATURE MOSAN fête ses vingt ans d'existence.
Ce sera un heureux anniversaire, une année pleine de jeunesse et de renouveau,
car nous pourrons compter sur vous.

Le Comité



la vie du club

AU PROGRAMME DES PROCHAINES RÉUNIONS :

25 JANVIER Assemblée Générale des membres du R.M.M.

- approbation des comptes de 1984
- élection des membres du Comité
- bilans et perspectives

en fin de réunion : diapositives présentées par
E. Vandendorpel et E. Labar :
Chemins de fer touristiques
de la Doller et du Rabodeau.

22 FÉVRIER Programme spécial modélisme :

présentation des modèles de la Collection Dacker
par les représentants de la firme Europa Trading
et échange de vues.

CALENDRIER DES RÉUNIONS DE 1985 :

En principe, les réunions de 1985 auront lieu aux dates suivantes :

25 janvier, 22 février, 29 mars, 26 avril, 24 mai, 28 juin, 26 juillet,
23 août, 27 septembre, 25 octobre, 22 novembre et 20 décembre.

Des réunions de travail "réseau" sont prévues tous les autres vendredis
à l'exception du 1er novembre, jour férié.

EXPOSITIONS :

L'année 1985 verra en Belgique beaucoup d'événements ferroviaires. Pour notre club, ce sera l'année du vingtième anniversaire.

Pour fêter nos vingt ans d'existence, et nous inscrire dans le programme des festivités du cent-cinquantième des Chemins de Fer en Belgique, nous organiserons une nouvelle exposition dans le courant de 1985.

Par la suite, les expositions n'auront plus lieu que tous les deux ans, les années impaires.

Les années paires, il y aura une journée "portes ouvertes" avec exploitation du réseau, démonstrations de modélisme, projections, etc.

NOUVELLES DU RÉSEAU :

Les connexions provisoires placées pour l'expo de novembre ont été déposées, si bien que les circulations ne sont plus possibles pour l'instant. Une fois le tableau du répartiteur réalisé, le réseau pourra fonctionner chaque fois qu'on le voudra. C'est pour dans quelques mois...

En attendant, la pose de la seconde voie se poursuit, ainsi que la pose des premiers mètres de la deuxième ligne, toujours sur Styroplast et avec dévers dans les courbes.

Un pont est en cours de finition chez un de nos membres avant de trouver place sur le réseau, au croisement des deux lignes. Ce pont est le fruit d'un fameux travail d'équipe : recherche d'un prototype, relevés sur place, plan, construction de la structure en balsa, gravure des pierres, etc... Il est vrai qu'on ne s'est rien refusé et que ce pont rassemble toutes les difficultés possibles. Mais nous serons bientôt en mesure de le montrer terminé.

Pour les prochaines réunions de travail, il y a de la voie à poser, des connexions électriques à réaliser (soudures), des bandes plâtrées à étendre sur le treillis, et des pièces de styropor à façonner pour les talus.
On embauche !

NOUVELLES DE LA BIBLIOTHÈQUE :

Notre bibliothèque s'enrichit de la collection des Editions Rail Magazine. En effet, Messieurs Jean DELMAS et Jacques LAURENT nous ont offert les ouvrages suivants, au nom de la Revue qu'ils représentaient à notre expo :

- Regards sur la Vapeur, de R. Floquet
- Mes trains Vapeur, de M. Dahlström
- Images du Rail en Belgique, de Roger Belot
- Etat numérique du parc moteur SNCF, de J. Defrance.

Une collection de cartes postales et posters a été également remise gracieusement pour agrémenter notre local.

Par ailleurs, le R.M.M. a acquis à bon prix :

- Les Pacific Etat, de A. Lepage
- Les Chemins de Fer Français 1962-1982, de la Rédaction de Rail Magazine.
- Les voitures restaurants n° 3341 à 3360 de la C.I.W.L., un destin hors

série, de J-P. Lepage.

Voici de quoi occuper vos longues soirées d'hiver...

Merci à Rail Magazine.

Afin de mieux servir tous nos membres, nous avons réorganisé le système de prêt de la bibliothèque, et nous vous invitons à prendre connaissance du nouveau règlement ci-dessous :

règlement de la bibliothèque

1. ACCÈS : LA BIBLIOTHÈQUE EST ACCESSIBLE AUX MEMBRES EN RÉGLE DE COTISATION, SUR PRÉSENTATION DE LEUR CARTE DE MEMBRE.

2. CONSULTATION DES OUVRAGES :

TOUS LES OUVRAGES EN BIBLIOTHÈQUE PEUVENT ÊTRE CONSULTÉS PENDANT LES RÉUNIONS MENSUELLES. ON S'ADRESSERA POUR CELA AU RESPONSABLE, PENDANT LES HEURES D'OUVERTURE DE LA BIBLIOTHÈQUE (*).

LES OUVRAGES CONSULTÉS NE POURRONT SORTIR DE LA SALLE ET SERONT REMIS EN MAIN PROPRE AU RESPONSABLE APRÈS LECTURE.

3. PRÊTS D'OUVRAGES :

TOUS LES OUVRAGES PEUVENT ÊTRE EMPRUNTÉS, À L'EXCEPTION DES REVUES DE L'ANNÉE EN COURS. TOUTEFOIS, LES PRÊTS SONT LIMITÉS À DEUX OUVRAGES, ET LEUR DURÉE N'EXCÉDERA PAS DEUX MOIS.

LORS DE TOUT EMPRUNT, LA SIGNATURE DE LA FICHE DE PRÊT EST REQUISE ET IMPLIQUE L'ADHÉSION DE L'EMPRUNTEUR AU PRÉSENT RÈGLEMENT.

LES OUVRAGES EN RETOUR DOIVENT ÊTRE REMIS EN MAIN PROPRE AU RESPONSABLE. CELUI-CI APOSSERA SUR LA FICHE DE PRÊT LE CACHET DE CONTRÔLE FAISANT FOI.

POUR TOUT OUVRAGE NON RESTITUÉ DANS LES DÉLAIS PRESCRITS, UN RAPPEL SERA ENVOYÉ AU RETARDATEUR.

4. DÉGRADATIONS :

L'EMPRUNTEUR EST TENU DE SIGNALER TOUTE DÉGRADATION ANORMALE, ET CE DÈS L'EMPRUNT, FAUTE DE QUOI CES DÉGRADATIONS POURRAIENT ÊTRE MISES À SA CHARGE ET UN DÉDOMMAGEMENT LUI ÊTRE RÉCLAMÉ.

(APPROUVÉ PAR LE COMITÉ LE 2-12-84)

(*) LE BIBLIOTHÉCAIRE EST À VOTRE DISPOSITION LORS DES ASSEMBLÉES MENSUELLES, DE 19H30 À 20H00, ET APRÈS LES ACTIVITÉS AU PROGRAMME DE LA RÉUNION.

DANS NOS PROCHAINS NUMÉROS :

La rédaction a encore quelques projets d'articles dans ses cartons.

Citons, en modélisme :

- Améliorons la 27 de LIMA
- Les ouvrages d'art : ponts et tunnels (suite)
- Reportages sur les réseaux de membres du R.M.M.

Nous espérons publier tous les deux mois des photos ferroviaires inédites (cfr. ce numéro).

Ouvrez-nous vos collections personnelles : des tirages noir et blanc bien contrastés nous feraient grand plaisir (et à nos lecteurs, surtout...)
Pour toute offre dans ce sens, s'adresser à André-Marie Ducarme.

nouvelles publications

"50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS - DE 1929 À NOS JOURS : LA NAISSANCE ET L'ÉVOLUTION DU MATÉRIEL MÉTALLIQUE DE LA SNCB"

Edition G.T.F. et A.R.B.A.C. La souscription est ouverte jusqu'au 01/02/85.
Les deux volumes ne peuvent être obtenus séparément.
renseignements : GTF, boîte postale 191, 4000 Liège 1
ARBAC, p/a Gare Centrale, 1000 Bruxelles
pour plus de détails, voir page suivante.

"LES VOITURES DU CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT BELGE - TOME 2 - LES VOITURES À TROIS ESSIEUX"

édition : BVS adresse : BVS shop, p/a J. Serckx, Van Gramberenstraat 24,
3071 Erps Kwerps.

"EISENBAHNEN IN LUXEMBURG" (avec e.a. des photos de locomotives belges);
auteur : E. Federmeyer; édition : Eisenbahn Kurier, Freiburg;
à obtenir chez BVS-shop, voir adresse ci-dessus.

OUVRAGES DE LA DIRECTION DU MATÉRIEL DE LA SNCB (Ir. J. Vandenberghe - SNCB/
Bureau 23.01 - sect. 63, Rue de France 85, 1070 Bruxelles, tél. 02/523.80.80)

	<i>Les rails (tiré à part)</i>	<i>200 pages</i>	<i>200 fr.</i>
<i>D.1984-0596/2</i>	<i>Effectif du matériel à marchandises de l'Etat Belge et des réseaux concédés 1835-1926</i>	<i>150 pages</i>	<i>275 fr.</i>
<i>D.1984-0596/5</i>	<i>Effectif du matériel à voyageurs de l'Etat Belge et des réseaux concédés 1835-1926</i>	<i>132 pages</i>	<i>250 fr.</i>
<i>D.1984-0596/7</i>	<i>Recueil du matériel à voyageurs à deux essieux de l'Etat Belge et des réseaux concédés 1835-1926</i>	<i>265 pages</i>	<i>400 fr.</i>
<i>D.1984-0596/2</i>	<i>Recueil du matériel à marchandises de l'Etat Belge et des réseaux concédés 1835-1926</i>		
	<i>4/1 tome 1 wagons tombereaux</i>	<i>200 pages</i>	<i>300 fr.</i>
	<i>4/2 tome 2 wagons couverts</i>	<i>200 pages</i>	<i>300 fr.</i>
	<i>4/3 tome 3 wagons plats</i>	<i>200 pages</i>	<i>300 fr.</i>
<i>D.1984-0596/9</i>	<i>Recueil du matériel à voyageurs à trois essieux et à bogies de l'Etat Belge 1835-1926</i>	<i>370 pages</i>	<i>500 fr.</i>

50 ANS DE TRANSPORT VOYAGEURS

Un ouvrage en deux volumes au format DIN A4 (210 x 297 mm).
papier blanc couché satiné 100 gr.,
reliure solide au fil de lin,
couverture attrayante en 2 couleurs.

TOME I par W. Pypen

Préface de Mr. E. Flachet, Directeur-général de la SNCB.

Après avoir retracé les grandes étapes de l'évolution du matériel, de 1926 à nos jours, et éclairé les principes des clefs de numérotation successives, l'auteur étudie en détail la morphologie de la voiture à voyageurs de l'ère moderne: dimensions et poids, châssis, caisse, organes de choc et de traction, équipements techniques, aménagements intérieurs.

Un chapitre est consacré au passé de nos grandes entreprises de construction de matériel à voyageurs: leur histoire et la part qu'elles ont prise dans la restructuration du parc au cours des 50 dernières années.

Suivent ensuite les études comparatives des grandes familles de voitures, sans en omettre le matériel spécial. La genèse de chaque type de véhicule est largement évoquée, au travers de l'évolution technologique des principes de conception. Les rames réversibles en particulier font l'objet d'une étude spécifique.

Après avoir évoqué les règles qui régissent la maintenance du matériel, l'auteur conclut en esquissant le visage de la voiture à voyageurs des prochaines années.

Quelque 320 pages agrémentées de plus de 350 photos et dessins.



ARBAC - KBVVS

Association Royale Belge des
Amis des Chemins de fer
Koninklijke Belgische Vereniging
van de Vrienden van het Spoor

TOME II par G. Close en M. Thiry

Préface de Mr J. Neruez, Directeur du Matériel de la SNCB.

Le tome II consiste plus spécialement en une vaste synthèse iconographique et descriptive de tout le matériel métallique à bogies de la SNCB.

Le marquage des voitures est tout d'abord étudié et explicité dans ses moindres détails, photos à l'appui.

Le volumineux chapitre analytique des différentes versions et familles de voitures débute par une table de repérage, permettant d'identifier à coup sur le type de matériel.

Ensuite chaque modèle particulier de véhicule est évoqué sur une double page: photos pour la plupart inédites, plan coté avec détail des aménagements intérieurs et fiche d'identité mentionnant les caractéristiques essentielles. De nombreux tableaux détaillés fournissent les dates de construction et de mise hors service, ainsi que les immatriculations et transformations successives de chaque unité du parc.

Les bogies sont décrits dans un chapitre particulier, traité dans le même esprit que le précédent.

Enfin, un index général des numéros de voitures permet d'orienter le lecteur qui ne disposerait que de ce seul renseignement.

Le tome II devrait constituer, en matière de matériel remorqué du service voyageurs, la bible de tout modéliste en mal de construction!

450 pages, plus de 500 photos et 220 plans du matériel.



GTF

Groupement belge pour la
promotion et l'exploitation
touristique du Transport
Ferroviaire

Ces deux volumes sont indissociables; il n'est pas possible de les acquérir séparément.

Souscription: jusqu'au 01 février 1985. Parution: au plus tôt le 01 juillet 1985.

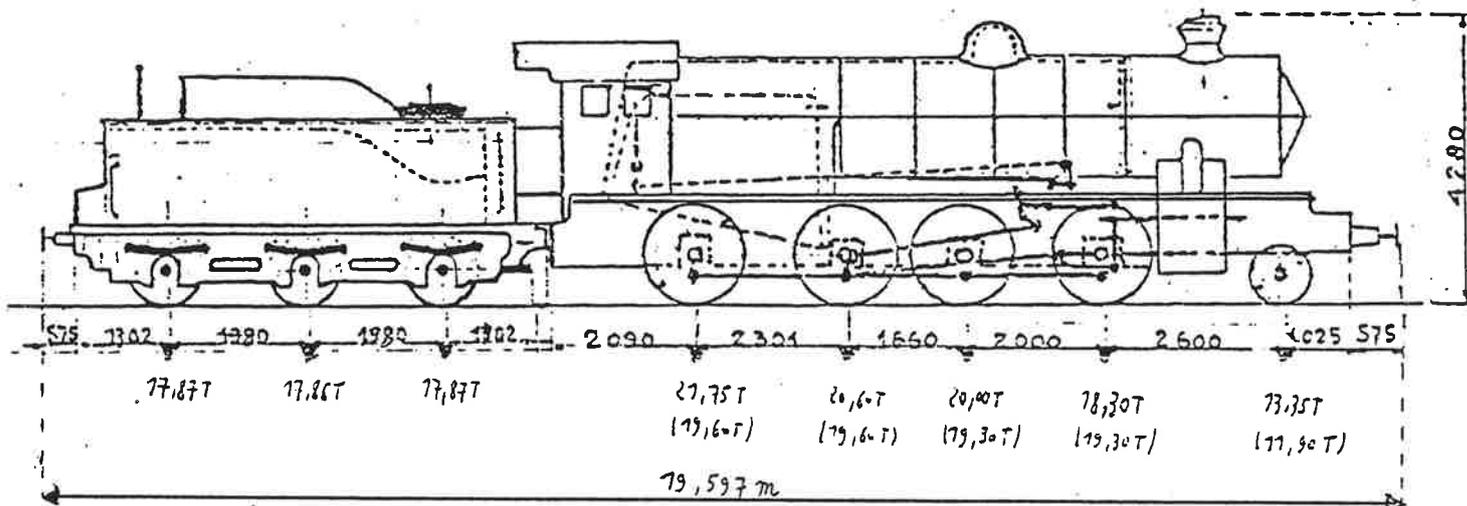
Prix de souscription: 1,775 FB TVA incl. (+ frais d'envoi)

Prix de vente après le 01/02/85: 1,990 FB TVA incl. (+ frais d'envoi)

Pour éviter les frais d'envoi, il est possible de grouper les souscriptions, en s'inscrivant (et en payant) auprès de Michel HERBIET, lors de la réunion de Janvier.

Retrorail

nos t.31



QUELQUES PARTICULARITES SUR LES TYPE 31.

1. 31.005, 31.016, 31.041, 31.059, 31.191.

Ces 5 locomotives ont été modifiées par CW MECHELEN en janvier et février 1947 en vue d'essais de chauffe au fuel lourd. Ces derniers n'ayant pas été concluants, elles furent retirées du service fin 1948 et renvoyées au début 1949 à CW MECHELEN pour être réadaptées à la chauffe au charbon (voir à ce sujet notre article paru dans F.F.N. n° 6 de décembre 83).

2. 31.003, 018, 057, 086, 098, 113, 122, 145, 171, 173, 198 :

Antérieurement à la renumérotation du 1/10/31 ces 11 locomotives furent équipées du réchauffeur A.C.F.I. en vue d'améliorer leurs performances. Elles gardèrent ce réchauffeur jusqu'à leur mise hors écritures.

3. 31.098, 131 :

Ces 2 locomotives étaient désignées Type 31-2 depuis la renumérotation du 1/10/31, car elles étaient dotées d'un bissel tracté au lieu du bissel classique poussé qui équipaient les 198 autres locomotives désignées TYPE 31-1.

NOS TYPE 31 SOUS L'OCCUPATION ALLEMANDE (mai 1940 - septembre 1944).

C'est durant cette période troublée que les locomotives Type 31 des dépôts d'OTTIGNIES (LT) et de SCHAERBEEK (FSR) eurent l'honneur d'être affectées sur le parcours BRUXELLES-GIVET à un nouveau service international établi par les autorités allemandes d'occupation. Il s'agissait de la relation BRUXELLES-NANCY via NAMUR, GIVET, MEZIERES-CHARLEVILLE, LONGUYON. L'indicateur du 15/12/41 mentionne un service prolongé de NANCY à DIJON. Cette nouvelle relation fut assurée plus ou moins régulièrement jusqu'au début 1944. Elle fut ensuite sérieusement perturbée suite aux raids aériens alliés sur nos dépôts et nos convois ferroviaires. Ces attaques devenant de plus en plus fréquentes la seule relation existant encore en mai 1944 (D10-D13) fut protégée par un nid de mitrailleuses placées ainsi que leurs servants, sur un wagon plat à 2 essieux en fin de convoi. Et, comme il devenait de plus en plus malaisé de circuler le jour depuis le débarquement de juin 44 en NORMANDIE, cette relation fut effectuée en période nocturne. Le dernier indicateur paru sous l'occupation et date du 3/7/44 fait mention de cet horaire.

EXTRAIT DE L'INDICATEUR DATE DU 15.12.47

Luxemburg						Metz					
Brüssel - Namur - Givet - Longuyon - Nancy						Dijon					
D 15	D 10	D 12	D 16	D 14		D 9	D 11	D 15	D 13	D 17	
—	—	—	—	23.00	ab Brussel Nord..... an	6.53	—	—	—	—	—
—	8.12	16.15	—	—	ab Schaarbeek..... an	—	11.17	—	20.20	—	—
7.43	8.28	16.20	17.29	—	ab Brüssel (Q.-L.)..... an	—	11.02	12.50	20.05	21.23	—
8.07	8.52	16.54	17.53	23.30	ab Ottignies..... an	—	10.39	12.35	19.41	20.59	—
8.25	9.10	17.12	18.11	—	ab Gembloux..... an	—	10.21	12.17	19.23	20.41	—
8.40	9.25	17.27	18.26	23.59	an Namur..... ab	5.45	10.00	11.56	19.02	20.20	—
3.45	—	—	—	—	ab Namur..... an	—	—	—	11.48	—	20.16
11.38	—	—	—	—	an Arlon..... ab	—	—	—	9.21	—	17.40
12.55	—	—	—	—	an Luxembourg..... ab	—	—	—	8.05	—	16.20
—	9.31	17.32	—	0.02	ab Namur..... an	5.42	9.52	—	18.56	—	—
—	9.55	17.59	—	—	ab Yvoir..... ab	—	9.28	—	18.32	—	—
—	10.05	18.10	—	0.34	ab Dinant..... ab	5.10	9.17	—	18.21	—	—
—	10.23	18.27	—	—	ab Hastière..... ab	—	8.59	—	18.09	—	—
—	10.39	18.43	—	1.05	ab Heer-Agimont..... ab	4.47	8.51	—	17.55	—	—
—	10.44	18.45	—	1.10	an Givet..... ab	—	4.27	8.31	17.35	—	—
—	11.01	18.53	—	1.30	an Givet..... an	—	4.12	8.09	17.20	—	—
—	12.37	20.55	—	2.54	an Mézières-Charleville..... ab	2.50	6.20	—	15.52	—	—
—	13.02	—	—	3.04	ab Mézières-Charleville..... an	2.40	—	—	15.24	—	—
—	15.10	—	—	5.23	an Longuyon..... ab	0.50	—	—	13.14	—	—
—	D 70	—	—	—	ab Longuyon..... an	—	—	—	D 73	—	—
—	15.30	—	—	—	an Metz Hbf..... ab	—	—	—	12.43	—	—
—	17.40	—	—	—	—	—	—	—	10.42	—	—
—	15.15	—	—	5.26	ab Longuyon..... an	0.24	—	—	12.53	—	—
—	17.30	—	—	7.25	an Nancy..... ab	22.21	—	—	10.40	—	—
—	—	—	—	D 31	ab Nancy..... an	D 32	—	—	—	—	—
—	—	—	—	10.38	an Strasbourg..... ab	19.00	—	—	—	—	—
—	—	—	—	14.00	an Stuttgart..... ab	14.44	—	—	—	—	—
—	—	—	—	18.09	an München..... ab	11.05	—	—	—	—	—
—	—	—	—	22.20	an Wien (W. Ost)..... ab	7.10	—	—	—	—	—
—	—	—	—	6.43	an Wien (W. Ost)..... ab	22.46	—	—	—	—	—
—	—	—	—	7.35	ab Nancy..... an	22.11	—	—	—	—	—
—	—	—	—	10.42	an Belfort..... ab	18.22	—	—	—	—	—
—	—	—	—	13.25	an Dôle Ville..... an	15.56	—	—	—	—	—
—	—	—	—	14.42	an Dijon..... ab	14.20	—	—	—	—	—

⊕ Verkehrt nur auf besondere Anordnung. Facultative Heim. Train facultatif.

EXTRAIT DE L'INDICATEUR DATE DU 03.07.47

Luxemburg						Nancy					
3. Schaarbeek - Brüssel Q. L. - Namur -											
		D 13	D 10			D 13	D 17				
—	—	—	20.00	ab Schaarbeek..... an	↑	6.26	—	—	—	—	—
—	—	6.52	20.14	ab Brüssel Q.L..... an	↑	6.12	21.50	—	—	—	—
—	—	8.03	21.45	an Namur..... ab	↓	4.46	20.42	—	—	—	—
—	—	8.09	—	ab Namur..... an	↑	—	20.38	—	—	—	—
—	—	11.32	—	an Arel (Arlon)..... ab	↓	—	17.37	—	—	—	—
—	—	12.40	—	an Luxembourg..... ab	↓	—	16.28	—	—	—	—
—	—	—	22.00	ab Namur..... an	↑	4.36	—	—	—	—	—
—	—	—	22.50	ab Dinant..... ab	↑	3.33	—	—	—	—	—
—	—	—	0.11	ab Givet..... ab	↑	2.35	—	—	—	—	—
—	—	—	1.58	an M. Charleville..... ab	↑	1.22	—	—	—	—	—
—	—	—	4.45	an Longuyon..... ab	↑	23.12	—	—	—	—	—
—	—	—	6.36	an Pagny s. M..... ab	↑	21.23	—	—	—	—	—
—	—	—	7.20	an Nancy..... ab	↑	20.40	—	—	—	—	—

⊕ D 17 und D 18 verkehren sonntags nicht.
D 17 en D 18 rijden 's Zondags niet.
D 17 et D 18 ne roulent pas le dimanche.

LES NUMEROTATIONS APPLIQUEES : (entre parenthèses les dates de transformation).

livraison à l' Etat Belge mai 21-janv 23 renumérotation au 01/10/1931 remise en service locos non transform au 01/10/1941 transformations de 10/41 à 12/45 renumérotation au 01/01/1946 transformations de 01/46 à 08/47

TYPE 37	TYPE 31	TYPE 30	TYPE 31	TYPE 30	TYPE 31	TYPE 31
5100	3100 (06/41)				31.200	
5101	3101 (02/38)				31.001	
5102	3102 (12/37)				31.002	
5103	3103 (01/38)				31.003	
5104	3104	3000	3104 (12/45)		31.004	
5105	3105 (07/37)				31.005	
5106	3106 (/38)				31.006	
5107	3107	3001		30.001		31.007 (12/46)
5108	3108 (08/36)				31.008	
5109	3109	3002		30.002		
5110	3110	3003		30.003		
5111	3111 (05/41)				31.011	
5112	3112 (/38)				31.012	
5113	3113 (03/37)				31.013	
5114	3114 (/39)				31.014	
5115	3115 (06/36)				31.015	
5116	3116 (02/40)				31.016	
5117	3117 (04/41)				31.017	
5118	3118 (/37)				31.018	
5119	3119	3004		30.004		31.019 (11/46)
5120	3120	3005	3120 (09/45)		31.020	
5121	3121	3006		30.006		
5122	3122 (/38)				31.022	
5123	3123 (08/37)				31.023	
5124	3124 (08/37)				31.024	
5125	3125	3007		30.007		31.025 (08.47)
5126	3126	3008	3126 (11.41)		31.026	
5127	3127	3009		30.009		
5128	3128	3010	3128 (12.44)		31.028	
5129	3129	3011		30.011		
5130	3130	3012		30.012		
5131	3131	3013		30.013		31.031 (09/46)
5132	3132	3014	3132 (11.41)		31.032	
5133	3133	3015		30.015		
5134	3134 (/38)				31.034	
5135	3135 (08/37)				31.035	
5136	3136 (10/40)				31.036	
5137	3137 (07/41)				31.037	
5138	3138 (08/41)				31.038	
5139	3139 (08/37)				31.039	
5140	3140	3016		30.016		31.040 (09/46)
5141	3141 (03/37)				31.041	
5142	3142 (02/37)				31.042	
5143	3143 (07/41)				31.043	
5144	3144	3017		30.017		
5145	3145	3018		30.018		
5146	3146	3019	3146 (10/41)		31.046	
5147	3147 (08/37)				31.047	
5148	3148	3020		30.020		31.048 (07/46)
5149	3149	3021		30.021		31.049 (10/46)
5150	3150 (05/37)				31.050	
5151	3151	3022		30.022		

5152	3152	3023	3152 (10/43)	31.052	
5153	3153 (02/38)			31.053	
5154	3154 (08/38)			31.054	
5155	3155 (09/37)			31.055	
5156	3156 (/37)			31.056	
5157	3157 (/38)			31.057	
5158	3158	3024	3158 (11/45)	31.058	
5159	3159 (08/37)			31.059	
5160	3160	3025		30.025	
5161	3161 (06/37)			31.061	
5162	3162 (10/41)			31.062	
5163	3163 (/38)			31.063	
5164	3164 (03/38)			31.064	
5165	3165	3026		30.026	
5166	3166 (04/38)			31.066	
5167	3167	3027		30.027	31.067 (11/46)
5168	3168 (08/41)			31.068	
5169	3169	3028	3169 (fin41)	31.069	
5170	3170 (03/38)			31.070	
5171	3171 (12/36)			31.071	
5172	3172 (04/37)			31.072	
5173	3173	3029		30.029	
5174	3174 (/38)			31.074	
5175	3175	3030		30.030	31.075 (01/46)
5176	3176	3031		30.031	31.076 (03/47)
5177	3177	3032		30.032	31.077 (12/46)
5178	3178 (/39)			31.078	
5179	3179 (09/37)			31.079	
5180	3180 (06/37)			31.080	
5181	3181 (09/37)			31.081	
5182	3182 (/38)			31.082	
5183	3183	3033		30.033	
5184	3184	3034		30.034	31.084 (09/46)
5185	3185	3035	3185 (fin41)	31.085	
5186	3186 (09/36)			31.086	
5187	3187 (10/37)			31.087	
5188	3188 (/38)			31.088	
5189	3189 (06/37)			31.089	
5190	3190 (/38)			31.090	
5191	3191 (/38)			31.091	
5192	3192 (08/39)			31.092	
5193	3193	3036		30.036	31.093 (07/46)
5194	3194 (04/37)			31.094	
5195	3195 (10/37)			31.095	
5196	3196	3037		30.037	
5197	3197 (05/37)			31.097	
5198	3198 (08/36)			31.098	
5199	3199 (12/37)			31.099	
5200	3200	3038		30.038	
5001	3201 (06/37)			31.101	
5002	3202	3039		30.039	31.102 (10/46)
5003	3203	3040	3203 (07/45)	31.103	
5004	3204	3041		30.041	31.104 (03/47)
5005	3205	3042	3205 (03/42)	31.105	
5006	3206	3043	3206 (09/45)	31.106	
5007	3207 (/38)			31.107	
5008	3208 (/37)			31.108	
5009	3209	3044		30.044	

5010	3210	3045	30.045	
5011	3211 (06/38)		31.111	
5012	3212	3046	30.046	
5013	3213 (02/37)		31.113	
5014	3214	3047	3214 (d�but42)	31.114
5015	3215 (/39)			31.115
5016	3216 (11/37)			31.116
5017	3217	3048	30.048	31.117 (12/46)
5018	3218	3049	30.049	
5019	3219	3050	30.050	
5020	3220 (/37)			31.120
5021	3221 (11/37)			31.121
5022	3222 (12/36)			31.122
5023	3223 (/38)			31.123
5024	3224	3051	30.051	
5025	3225 (06/38)			31.125
5026	3226 (03/37)			31.126
5027	3227 (/38)			31.127
5028	3228	3052	30.052	31.128 (06/46)
5029	3229	3053	3229 (12/45)	31.129
5030	3230	3054	30.054	31.130 (07/46)
5031	3231 (05/38)			31.131
5032	3232	3055	30.055	
5033	3233	3056	30.056	
5034	3234 (05/41)			31.134
5035	3235	3057	30.057	31.135 (05/46)
5036	3236	3058	30.058	
5037	3237	3059	3237(�t�42)	31.137
5038	3238	3060	30.060	31.138 (03/47)
5039	3239	3061	30.061	
5040	3240 (11/37)			31.140
5041	3241	3062	30.062	31.141 (08/46)
5042	3242	3063	30.063	
5043	3243	3064	30.064	31.143 (12/46)
5044	3244 (01/38)			31.144
5045	3245 (fin37)			31.145
5046	3246 (09/41)			31.146
5047	3247 (11/37)			31.147
5048	3248	3065	30.065	
5049	3249	3066	30.066	31.149 (04/46)
5050	3250	3067	30.067	31.150 (03/46)
5051	3251 (11/37)			31.151
5052	3252	3068	30.068	
5053	3253 (06/38)			31.153
5054	3254 (/37)			31.154
5055	3255	3069	3255 (05/42)	31.155
5056	3256 (03/37)			31.156
5057	3257	3070	30.070	31.157 (03/46)
5058	3258	3071	30.071	
5059	3259 (�10/40)			31.159
5060	3260	3072	30.072	
5061	3261	3073	3261 (/42)	31.161
5062	3262	3074	30.074	
5063	3263 (12/37)			31.163
5064	3264	3075	3264 (10/41)	31.164
5065	3265	3076	3265 (11/45)	31.165
5066	3266 (06/38)			31.166
5067	3267 (�10/40)			31.167

5068	3268 (/37)			31.168	
5069	3269	3077			31.169 (10/46)
5070	3270	3078			31.170 (01/46)
5071	3271 (01/37)			31.171	
5072	3272 (07/37)			31.172	
5073	3273 (/37)			31.173	
5074	3274 (03/37)			31.174	
5075	3275 (09/41)			31.175	
5076	3276 (/38)			31.176	
5077	3277	3079	3277 (01/42)	31.177	
5078	3278 (07/41)			31.178	
5079	3279 (06/37)			31.179	
5080	3280 (/37)			31.180	
5081	3281	3080		30.080	
5082	3282	3081	3282 (12/45)	31.182	
5083	3283 (12/37)			31.183	
5084	3284	3082	3284 (06/42)	31.184	
5085	3285 (07/37)			31.185	
5086	3286	3083		30.083	31.186 (06/46)
5087	3287	3084		30.084	
5088	3288	3085		30.085	
5089	3289 (01/38)			31.189	
5090	3290 (10/40)			31.190	
5091	3291 (/37)			31.191	
5092	3292	3086		30.086	31.192 (07/46)
5093	3293	3087		30.087	
5094	3294	3088		30.088	
5095	3295 (/38)			31.195	
5096	3296	3089	3296 (02/42)	31.196	
5097	3297	3090	3297 (11/45)	31.197	
5098	3298 (/37)			31.198	
5099	3299	3091		30.091	

M.Herbiet A suivre...

LES (IN) EVITABLES ERRATA.

Numéro 9 "les consolidations Type 31" page 7, 2° ligne (...les locomotives) à ajouter : qui seront appelés Type 37 (deviendront Type 31 lors de la renumérotation du 1/10/31.)

Numéro 10 "Nos pacifcs sur la relation BRUXELLES-PARIS" page 12, 2° ligne
il y a : sorti le 23/8/1984.
il faut: sorti le 23/8/1964.

"les consolidations Type 31" page 14, dépôts d'affectation :
il y a : RNET (FED) il faut : RNET (FEO)
il y a : MOMIGNIES (FMY) il faut : MONTIGNIES (FMY)

page 15, les 1° et 2° lignes sont à supprimer.
3° ligne : il y a : "évolution de l'effectif..."
il faut: "évolution des mises hors écritures.

page 15 et 16, remplacer les abréviations FLU par FLV, FTI par FTL.

la dorsale wallonne

CHAPITRE IV : LA LIAISON DIRECTE LIEGE-TOURNAI EST RETABLIE COMME AVANT LE HOSTILITES.

Un dernier supplément avant la parution du premier indicateur d'après-guerre (c.à.d. celui des horaires d'hiver 45-46 annonçait la bonne nouvelle.

Un soir, fin de septembre 45, suivant l'horaire prévu on vit s'amener seule la loco 700 (devenue 7016) oui, seule avec son tender 20031. Elle portait en toutes lettres le nom de son dépôt : TOURNAI. Et elle suivant scrupuleusement l'horaire qui sera imposé dès le lendemain au train n°1075 TOURNAI-LIEGE. Cette loco fut donc la première d'après-guerre en service sur la grande dorsale wallonne.

En série de 6 elle faisait partie du rôle suivant : 700, 766, tender 20052, 772 tender 20058, 707 tender 20028, 771 tender 20032, 701 tender 24123. La rame se composait des voitures ex NB : 1701, 1302, 1203, 1002, 1303, 1702 (FLN 101); en réserve la voiture L33006. De plus, 2 voitures allemandes à bogies à couloir central et à banquettes de bois, devenues propriété de la SNCB sous les n°s 87301 et 87306 (Type de l'époque 0), constituaient la navette entre LIEGE et CHARLEROI, mais seulement du vendredi soir à mardi matin (FCR 0 501).

Ces voitures furent rebaptisées par après, avec la 87307 qui constituait la réserve sous les n°s 22801, 22802, 22803. Dès 1953 elles effectuèrent les services du rapide BRUXELLES-NORD-LUXEMBOURG, puis furent désignées pour le dépôt de LIEGE qui les fit circuler entre LIEGE et GOUVY sur les trains pour LUXEMBOURG.

Fin mai 46, les voitures ex Nord Belge furent désignées pour un nouveau semi-direct LIEGE-CHARLEROI partant une heure plus tard le matin et revenant 1 heure plus tôt le soir.

Le parcours était criblé de ralentissements. Jugez-en d'après les données suivantes : le 1070 partait de LIEGE-GUILLEMINS à 7h16 et atteignait NAMUR (où il restait 10' pour permettre du Type 7 de se ravitailler en eau) à 8h28 voie 3. Il en repartait à 8h38 pour atteindre CHARLEROI à 9h46 et en repartir à 9h58 pour MONS arrivée 11h00 via HAINE SAINT PIERRE (nouveau ravitaillement en eau. A 11h05 départ de la cité du Doudou vers SAINT GHISLAIN, BLATON, PERUWELZ, BONSECOURS, ANTOING et TOURNAI à 12h17.

N'était-ce pas merveilleux ? le 1070 avait rarement un retard supérieur à 10' et ce n'était que très exceptionnellement qu'il atteignait un retard dépassant les 20'.

Au retour l'on partait de TOURNAI en voie latérale à 15h18, puis à 15h37, puis 15h43. MONS à 16h42, HAINE SAINT PIERRE arrêt de 17h11 à 17h21, CHARLEROI : pose de 1754 à 18h05, NAMUR arrêt de 18h54 à 19h05 et à 20h16 on retrait à LIEGE-GUILLEMINS, par après à LIEGE-VIVEGNIS. Où les machnistes prenaient une nuit de repos bien méritée.

Les voitures Type L (rames FTY L 101) remplacèrent donc à l'horaire d'été 46 les ex NB, mais elles avaient souffert de la guerre. Certaines possédaient encore pas mal de traces de l'occultation imposée pendant les dures années qui venaient de s'écouler. On y voyait de la peinture verte sur les vitres, des lampes badigeonnées en bleu, des vitres opaques et parfois remplacées par des planches. Ces voitures rentrèrent à tour de rôle pour une révision complète et reprirent alors leur aspect normal confortable pour l'époque.

6 années durant, la rame FTY L 101 assura les services des trains 1071, 1074 qui aux fêtes étaient renforcés et même dédoublés 10 minutes avant entre LIEGE et MONS et vice versa. Mais les dédoubléments étaient souvent composés de vieilles voitures en bois Type P ou de voitures à bogies jumellées (bavaroises).

Composition de la rame FTY L 101 : fourgon 44017 devenu 77010, voiture de 3° classe 33105 devenue 32094, voiture de 3° classe 33093 devenue 32084, voiture de 1° et 2° classe 30044 devenue 33015, voiture de 2° classe 32003 devenue 31103, voiture de 3° classe 33002 devenue 32001, enfin la voiture fourgon de 3° classe 43323 devenue 39022. En réserve il y eu primitivement la L 33158 devenue 32146, la 30043 devenue 33014, la 32017 devenue 31112 et 43312 devenue 39012. Quant au fourgon sa réserve était 44050 devenu 17301.

Grâce à l'amabilité de la SNCB et particulièrement à la compréhension et à la gentillesse de certains fonctionnaires de cette société, nous avons pu photographier fin 77 certaines de ces voitures en voie de disparition.

Il n'y a pas si longtemps, le fourgon 44017 a circulé sur la ligne 154 NAMUR-GIVET ainsi que la voiture 30044. Il se trouve souvent en fourgon postal à la gare de TOURNAI.

La 33158 a circulé longtemps sur les lignes du dépôt de GENT SINT PIETERS. La 30305 après un très long séjour à LIEGE échoua à SCHAERBEEK. Quant à la 33093 Mr. HERMANN du groupe de NAMUR nous a donné une autorisation pour la photographier. Transformée en wagon du service ES en gare de FLAWINNE après avoir transité sur la ligne BRUXELLES-NORD-ZOTTEGEM et ayant appartenu en fin de carrière au dépôt d'ANTWERPEN.

La rame FN L 102 assurant 2 omnibus par jour (1 dans chaque sens) entre NEDERDOKKEN et DENDERMONDE. Les omnibus en question étaient du lundi au vendredi, les trains de la ligne 52 n° 9308, 2° classe seulement. DENDERMONDE 6h11, NEDERDOKKEN 7h29 et retour par le train 9366 NEDERDOKKEN 15h51, DENDERMONDE 17h07.

La 32003 nous avons pu la photographier grâce à la collaboration de l'atelier de CUESMES et de Monsieur LARTILLER, chef de dépôt à HAINE SAINT PIERRE, qui nous a fourni Mr DUTRIEUX chef visiteur et ses adjoints comme guides. Coopérants d'une façon exemplaire, nous avons passé avec eux une agréable matinée d'un samedi d'automne 77. La 32003 prêtée par MUIZEN assurait une réserve aux rames L d'HAINE SAINT PIERRE. Et par chance se trouvait la voiture fourgon ex 43323 de ce dépôt. Ces 2 voitures constituaient une partie d'une rame LHP L faisant partie d'un roulement de 4 rames assurant des services vers GERAARDSBERGEN, DENDERLEEUEW, AALST etc...

Quant à la 33002, je l'avais vue l'été 76 au dépôt de GENT SINT PIETERS. Au paravant je l'avais aperçue à HASSELT. L'ayant perdue de vue, je l'ai surprise à l'atelier de CUESMES en mai 77. Après quelques passages en solitaire à CUESMES sur la ligne 96A j'écrivis à la direction de cet atelier car il n'était pas possible d'en obtenir une photo satisfaisante ni d'un train régulier ni du pont surplombant la ligne 96A et l'atelier. L'amabilité et le dynamisme de fonctionnaires de cet arsenal, un admirable photographe et la gentillesse d'un contre-maître ont permis de prendre 1 semaine avant que cette voiture ne finisse en fumée. Car elle fut brûlée fin octobre 77. Il était temps pour nous. Merci à la Providence d'avoir songé à cette époque à prendre un cliché de ce véhicule qui a tant circulé sur notre grande ligne de Wallonie.

Fin septembre 46 un deuxième LIEGE-TOURNAI plus rapide ne déservant que les arrêts d HUY-NORD, NAMUR, CHARLEROI, HAINE SAINT PIERRE, MONS, SAINT GHISLAIN est mis en service.

Celui-ci portant le n° 481 fait arrêt à NAMUR entre 7h19 et 7h21 et atteint TOURNAI à 10h15. Et le soir l'arrêt à NAMUR, train 494, se situe aux environ de 20h05.

Pour cela le roulement des Type 7 FTY passe à 10 au lieu de 6. Il y a 2 découchés à LIEGE. Le Type 7 part de TOURNAI remorquant le 1074. Le lendemain il effectue le 481 puis le même soir le 494 avant de regagner TOURNAI par le 1071 où il sera affecté le autres jours à la ligne 94.

Aux 6 Type 7 en série étaient déjà venus s'ajouter en réserve le 726, 746, 753.

Enfin, dès à présent je tiendrai compte de la numérotation des locos vapeur en vigueur depuis le 1° janvier 46.

Je vous dirai que la série des 10 Type 7 se constituait des 7002, 7033, 7050, 7038, 7039, 7019, 7036, 7037, 7041, 7042.

En réserve on vit apparaître dans l'ordre les 7052, 7048 (portant sur son tender 20025 le slogan gouvernemental de l'époque : "achetez tout au plus bas prix", "koop tegen lagere prijs"), 7060, 7014, 7035, 7028, 7014. Certains étaient déjà disparus vers d'autres dépôts de Type 7 (FR, FKR, FCV, FBM).

On vit plus tard, presque à la fin du règne des Type 7 : les 7021, 7032, 7056. Les tenders série 20 furent remplacés par des tenders de la série 24 d'une plus grande capacité. Certains Type 7 changèrent plusieurs fois de tender même dans le même modèle. Ainsi le record fut tenu par la 7036 qui possédait le tender 20015, puis reçut successivement les 24294, 24463, 24035.

Quant à la rame effectuant l'express (car à présent on pouvait parler d'express) elle était composée des voitures L 33064, 33041, 30005, 43220 (FTY L 102).

Auparavant la 30005 avait servi de réserve à FTY. Avant la guerre sur notre cher tronçon wallon elle effectuait déjà un service.

Avec les ex NB. la 30005 constitue un des piliers de cette relation de presque 200 kms. La 30005 est devenue par la suite la 32504 (affectation GENT SINT PIETERS).

En stage plus tard pour transformations en wagon de service aux ateliers de NIMY c'est là que l'équipe de CUESMES de la SNCB nous en a fait un très beaux cliché.

On avait aussi immédiatement après la guerre les relations matinales TOURNAI-MONS-LIEGE et vespérales en sens inverse. Celles-ci reçurent successivement des voitures Type M, puis L enfin des K1. Les locos employées à la traction furent des 48, ensuite des 29.

Et l'on coula des jours paisibles dans l'euphorie de l'après-guerre au son des sambas et des ranguènes porte-bonheur ambassadrices de saine joie de Jacques HELIAN et de nombruses autres vedettes. Déjà en 48 une grosse ombre venait assombrir les cieux : la guerre de COREE. On engageait des volontaires et l'on vivait dans le traumatisme d'un nouveau conflit mondial. Il n'en fut rien pour nous heureusement.

Juillet 50 on connut pourtant une période de grèves. La Wallonie dans sa majorité de citoyens ne voulait plus du Roi Léopold III. Le 481 était bloqué à QUAREGNON (loco 7014), le 1071 à JEMAPPES (loco 7060). Après l'abdication il y eut une bonne semaine de bouleversement dans les rames. Ainsi les 1071-1074 se servaient d'une rame FL L 101 (44028, 33055, 33104, 30041, 33058) à laquelle on avait ajouté : 33006, 33105.

La rame FTY L 101 servait cette semaine au MONS-LIEGE du matin et retour le soir. Une nuit on remit les rames aux dépôts respectifs et tout rentra rapidement dans l'ordre.

Fin septembre 52 on applique pour les trains 1071-1074 un roulement de 3 rames N. FCR 101, 102, 103. Composition 1 fourgon + 2° classe ex NB, 2 voitures N 3° classe, 1 voiture de 2° classe Type K (22007, 22019 et 22048), 1 voiture internationale d'avant guerre à 11 compartiments de 3° classe (banquettes de bois encore l'époque) donc du type I (13005, 13013, 13038). Les rames bien entendu assuraient d'autres services Même parfois en omnibus et ce spécialement entre LIEGE et CHARLEROI. La gare de LIEGE-LONGDOZ va disparaître ainsi que bien entendu les semi-directs de la ligne 125A. La réserve de ces 3 voitures I était constituée de 3 voitures L de 3° classe. Les Types 7 n'assuraient plus que les services du 481-494. Le 1071 était assuré pendant 2 semaines par des Type 26 du dépôt NK. On y vit dans l'ordre numérique les locos 26005, 19, 20, 53, 65, 66, 69, 70, 72, 83, 84, 85, 97. Le service 1071 fut ensuite assuré par un roulement de 10 Type 29 FE0 (29097, 102, 147, 273, 78, 43, 79, 285, 74, 243. En réserve 29056, 72, 87, 115, 299.

Les autres parcours des 3 rames sont le plus souvent tractés par des Type 64 soit de NK, soit de FTM, soit de FMY.

Le soir, le 1074 est assuré par un roulement de 10 Type 29 du dépôt d'HAINES SAINT PIERRE (GT). Ce sont les engins de traction suivants : 29190, 162, 163, 168, 233, 232, 234, 149, 122, 113. En réserve on vit 29148, 158, 160, 186, 295, 175.

A titre d'information la composition des 481-494 est modifiée. Il y a à présent les voitures suivantes : 33114, 33064, 33041, 41209. (41204 en réserve). Comme on le voit on a sensiblement diminué la capacité offerte aux places de 1° et 2° classe pour laisser une plus grande part aux places de 3° classe. Plus de 1° d'ailleurs sur ces convois.

Dès l'été 56 (je crois inutile de le rappeler) il n'y aura plus que 2 classes sur les réseaux européens : la 2° étant à mi-distance entre l'ancienne 3° et l'ancienne seconde, et la 1° actuelle qui se situe entre le confort offert jusque là soit par l'ex-première ou par l'ex-seconde.

J'ajoute que depuis 1977 il y a des 2° classes qui n'ont presque rien à envier aux anciennes premières... Du moins c'est mon impression personnelle qui est partagée par de nombreux usagers du rail.

La France assurait depuis mai 47 le service rapide PARIS-LIEGE au moyen d'un autorail de luxe. Le premier service fut confié à l'AR X 4626 "SAMBRE ET MEUSE". Ce nom fut d'ailleurs conservé avant d'être converti en PARIS-RHUR à la naissance des TEE. Le service fut assuré respectivement par les AR série 25 du dépôt de NOISY LE SEC puis par des BUGATTIS doubles de ce dépôt, ensuite par les TAR de PARIS-NORD (les triples comme avant la guerre) puis par des AR doubles de la série 2771 à 2781.

L.Dasset (A suivre...)

CALENDRIER LOCO 85 (42 x 30 cm)

janvier	Voiture pilote SNCB (couleurs)
février	Locomotives à vapeur SNCB type I.001
mars	Autorail SNCB type 600
avril	Locomotive à vapeur SNCB type 64 (couleurs)
mai	Locomotive électrique SNCB série 23
juin	Locomotive à vapeur SNCB type 26
juillet	Locomotive diesel SNCB type 230
août	Locomotive à vapeur SNCB type 30
septembre	Locomotive diesel CFL série 900 (couleurs)
octobre	Locomotive à vapeur SNCB n°94
novembre	Locomotive à vapeur SNCB type 99
décembre	Automotrice électrique SNCB série 06 (couleurs)

EN VENTE AU CLUB AU PRIX DE 320 FRs

FERRO FLASH NAMUR N° 9 RÉALISATION D'UN WAGON TRÉMIE À BOGIES TADS

- Les pages 24 et 25 ont été interverties lors de la confection de la maquette : il faut lire la page 25 puis la page 24.
- Page 25 : il faut scier à 83,5 mm de l'extrémité gauche du châssis, puis à 103 mm (et non 93) de l'extrémité de droite.

FERRO FLASH NAMUR N°10 RÉALISATION D'UN WAGON PLAT À BOGIES REMMS

- Page 19 : les dimensions indiquées sur le plan de découpage de la caisse (2 x 58 mm) sont inexactes. Il faut 70 mm d'un côté et 77 mm de l'autre (côté indifférent).

Les auteurs, confus, espèrent que vous aurez décelé ces deux erreurs avant que la scie ne fasse son office.

1929, une année noire

3 ans après sa constitution, (1926), la SNCB a dû enregistrer sur son réseau 3 graves accidents qui firent de nombreuses victimes et occasionnèrent des dégâts matériels très importants.

17 avril 1929 : collision de 2 trains en gare de HALLE.

C'est dans la matinée du 17 avril que l'express PARIS-BRUXELLES roulant à du 80 km/h, s'est jeté contre un train de marchandises, et ce à la bifurcation des lignes de MONS et de TOURNAI. C'est sous un amas confus de wagons éventrés, de ferrailles tordues, d'éclats de vitres et de boiserie émiettées que les sauveteurs retrouvèrent 10 tués et 30 blessés.

Parmi les victimes, 9 postiers qui se trouvaient dans la première voiture postale qui, sous la violence de la collision, s'enfonça dans la seconde voiture postale. Quant à la locomotive du train tramponneur, elle se coucha sur le flanc. Il s'agissait de la locomotive type 64 n° 6411 du dépôt de MONS (FMS).

25 juin 1929 : collision de 2 trains à VIANE-MOERBEKE.

C'est dans la matinée du 25 juin que les trains MANAGE-GENT et GENT-MANAGE entrèrent en collision à VIANE-MOERBEKE, localité située à 5 kms de GERAARDSBERGEN sur la ligne 123 (ENGHIEN-GERAARDSBERGEN). Cet accident, dû à un tassement de la voie, a eu lieu au moment du passage de 2 trains de voyageurs. Les 2 locomotives (type 81) se sont penchées vers l'intérieur et de ce fait se sont jettées l'une contre l'autre.

Si la locomotive du MANAGE-GENT dérailla mais resta debout, il n'en fût pas de même de celle du GENT-MANAGE qui se coucha sur le flanc. Le fourgon du train MANAGE-GENT se cabra lors de la collision et retomba sur la première voiture en aplatissant les 8 premiers compartiments.

C'est dans ces derniers que les sauveteurs retrouvèrent 9 tués et 28 blessés.

18 décembre 1929 : déraillement du train BRUXELLES-NAMUR à l'entrée de la gare de NAMUR

Suite à une mauvaise utilisation du frein dans la descente de RHISNES vers NAMUR, le train 1202 venant de BRUXELLES, remorqué par la locomotive Type 7 n° 4622 (renumérotée 722 le 01/10/31 et 7.022 le 01./01/46) du dépôt de BRUXELLES-NORD (FBN), acquit une vitesse de plus en plus élevée et c'est à du 90 km heure qu'il entra en gare de NAMUR, sautant des rails à l'aiguillage de la ligne vers CHARLEROI.

Cet accident fit une dizaine de tués et une cinquantaine de blessés qui se trouvaient principalement dans une voiture complètement aplatie par 2 autres voitures restées engagées l'une dans l'autre.

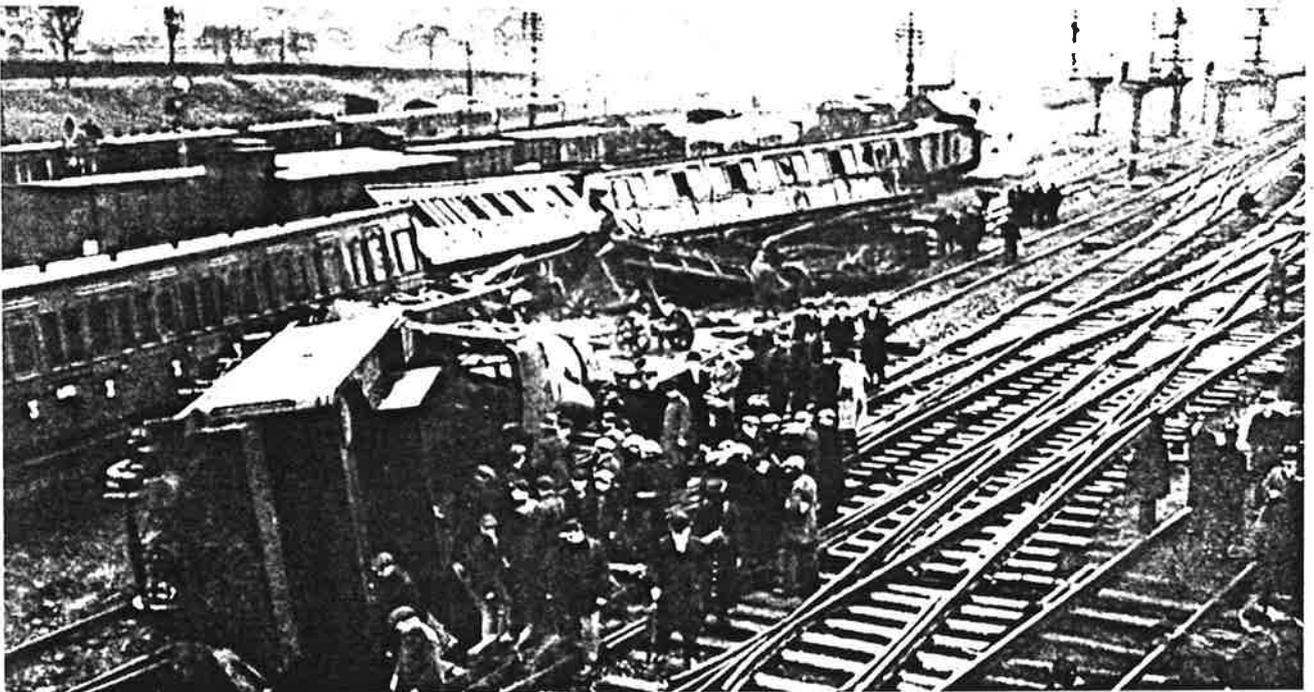
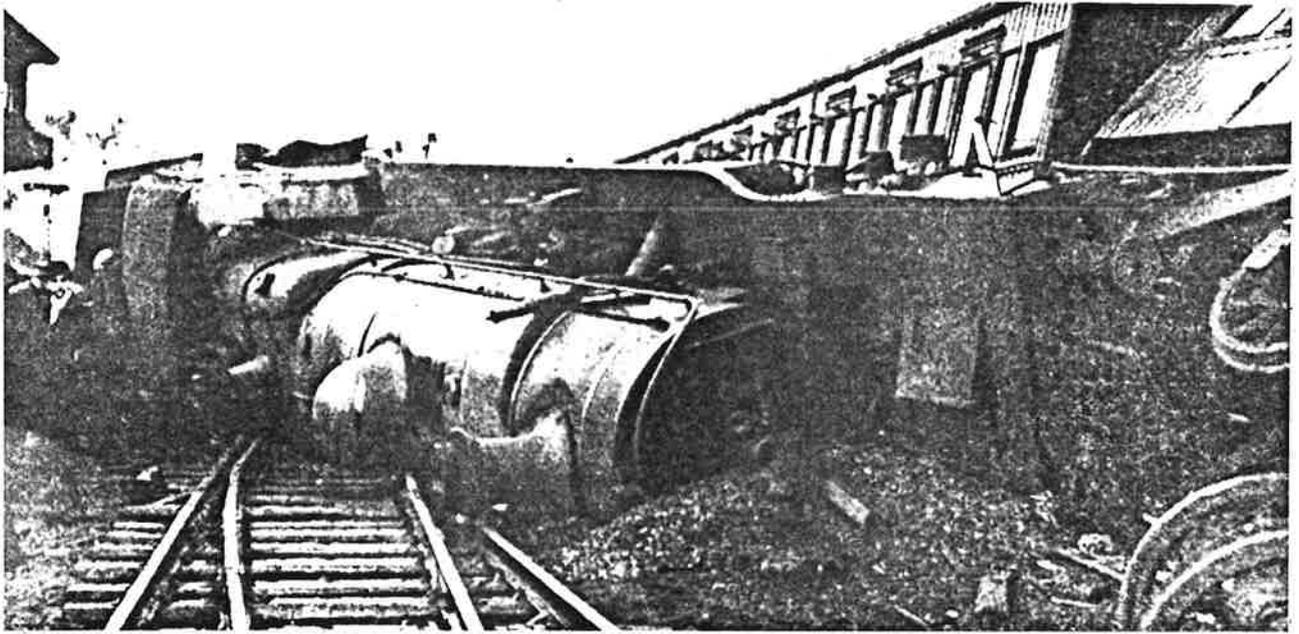
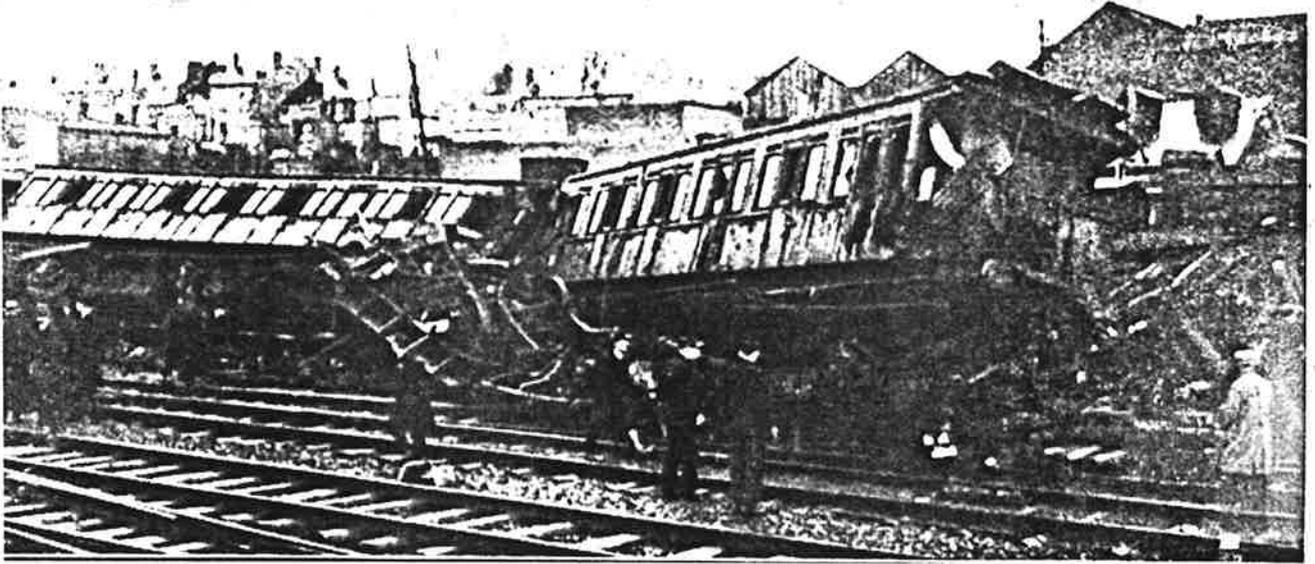
Nous reproduisons ci-après les photos parues dans "le Patriote Illustré" n° 50 du 15/12/29 et qui nous font découvrir un bien triste spectacle.

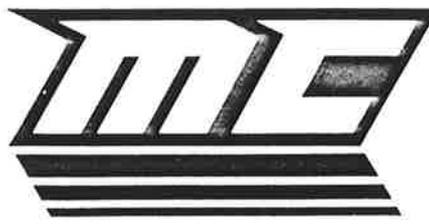
Photo du haut : il ne reste plus qu'un tas de ferrailles de la voiture aplatie : cloisons, banquettes, vitres ont été balayés par la violence du choc.

Photo du centre: la locomotive Type 7 couchée sur le flanc et enfoncée dans le ballast dans lequel elle a ouvert une tranchée.

Photo du bas : vue d'ensemble de l'accident qu'eurent sous les yeux le Roi Albert Ier et son ministre des chemins de fer.

M. Herbiet





Modellbahn- Center am Markt

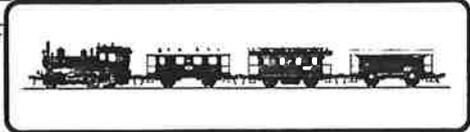
Markt 2-12 · D5100 Aachen

Tel.: 0241/33921

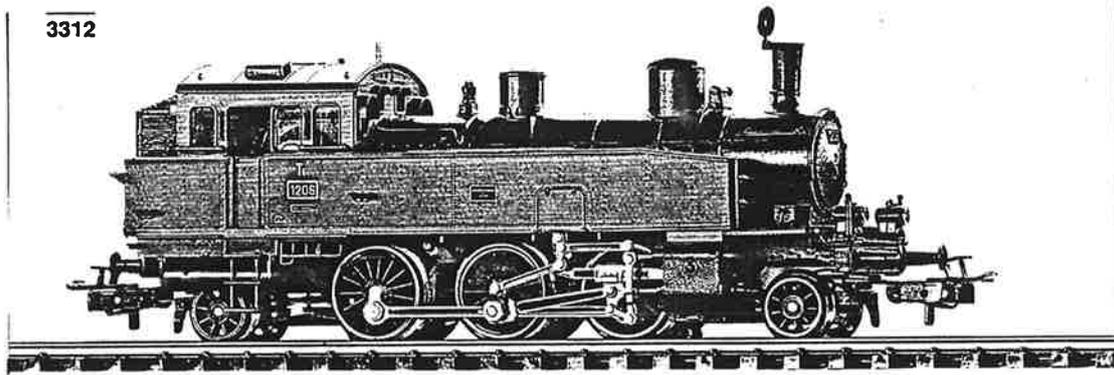
M. Hünenbein oHG

Weihnachtsangebote

Offres spéciales pour la Noel



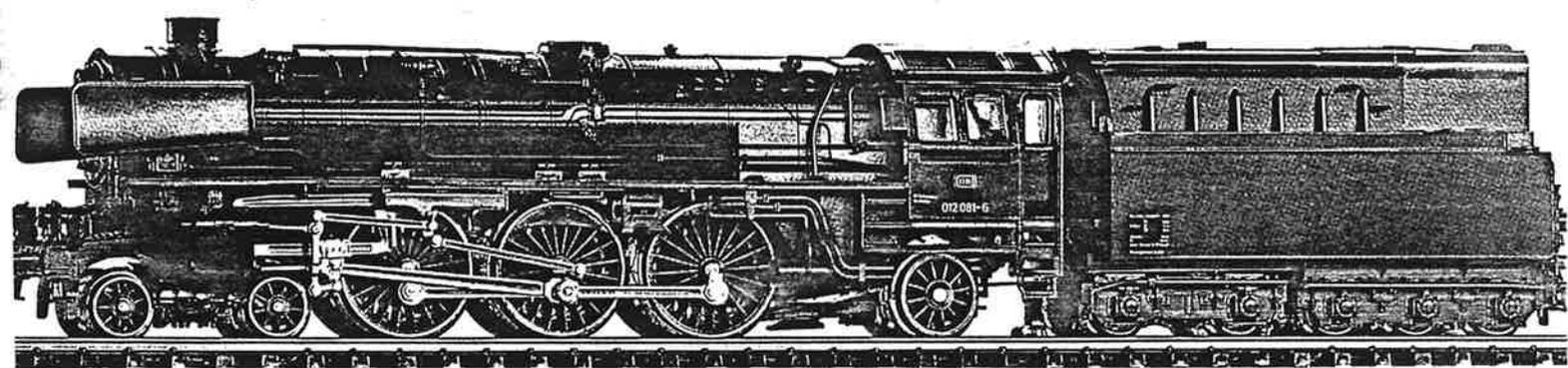
3312



MÄRKLIN 3312 T5

DM ~~216,-~~

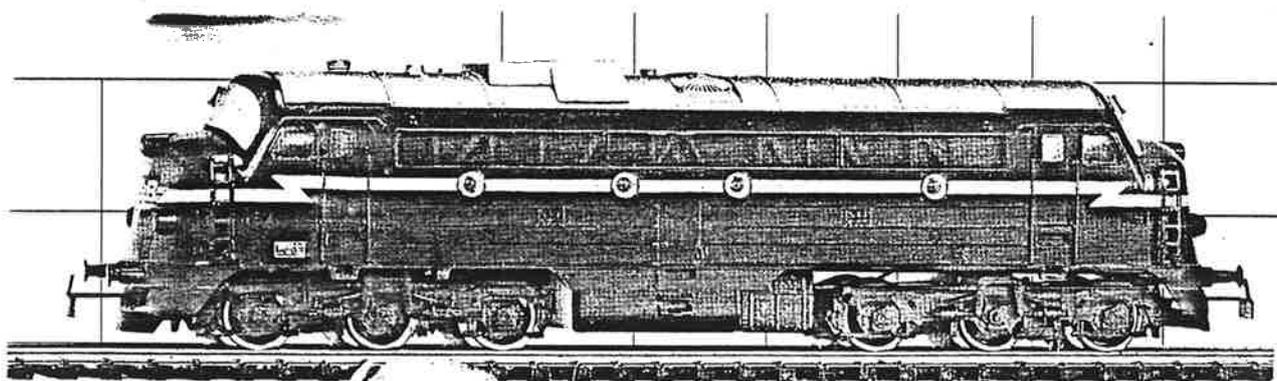
DM 169,-



HAMO 8310 BR 12

DM ~~259,-~~

DM 198,-



MÄRKLIN 3143

Sonderserie / Série hors catalogue

DM ~~155,-~~

DM 99,-

JOCADIS

Rue de Bruxelles 53 Brusselstraat

ENGHIEN 1390 EDINGEN

T 02/395 22 96

02 395 22 96

en exclusivité
in eksklusiviteit



TYPE 40

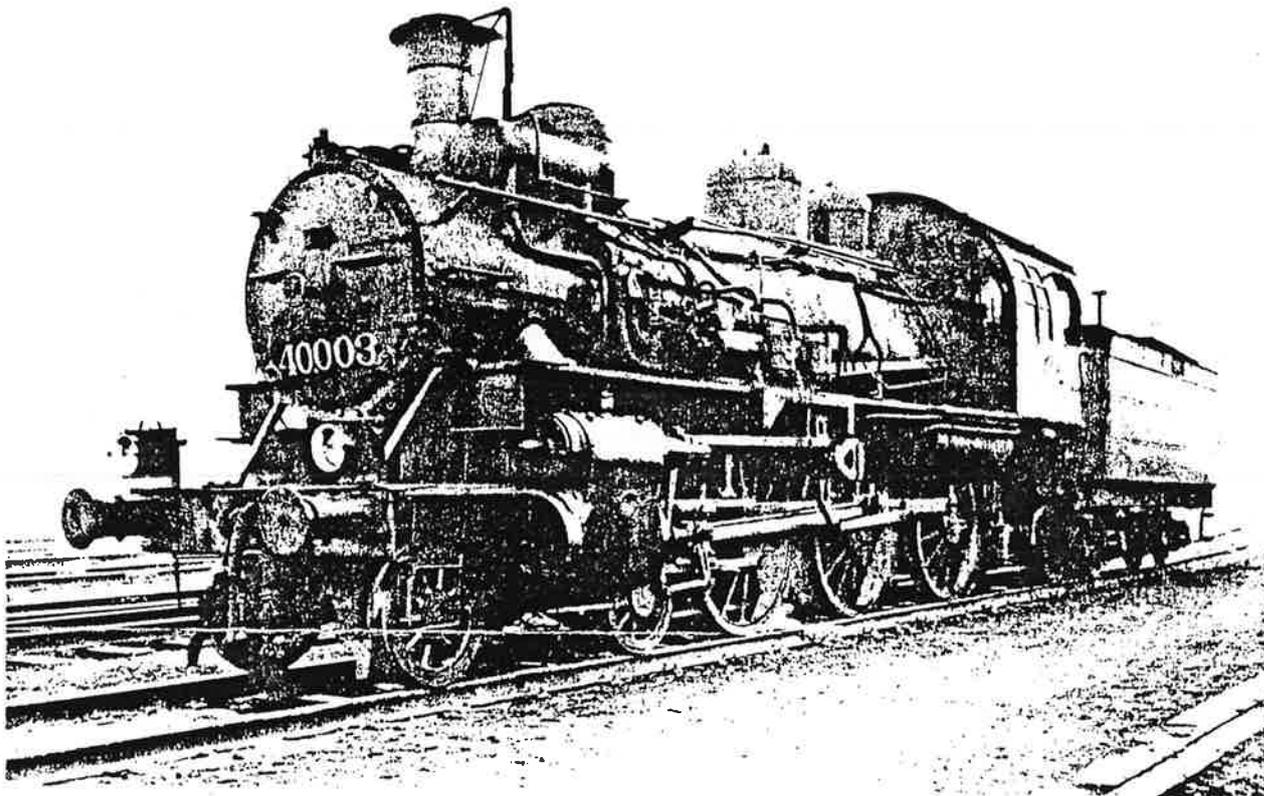


DjH

en/in Stock

Série limitée à 250 EXEMPLAIRES

Beperkte reeks tot 250 EXEMPLAREN



K
I
T
HO

à cabine arrondie

Un kit complémentaire sera disponible début 1985 avec les pièces permettant de réaliser les versions avec cabine droite.

kabine met afgeronde zijwanden

Begin 85 zal een kleine kit leverbaar zijn met de nodige onderdelen voor de bouw van een kabine met rechte wanden.

Prix jusqu'au 20/12/84

Prijs tot 20/12/84

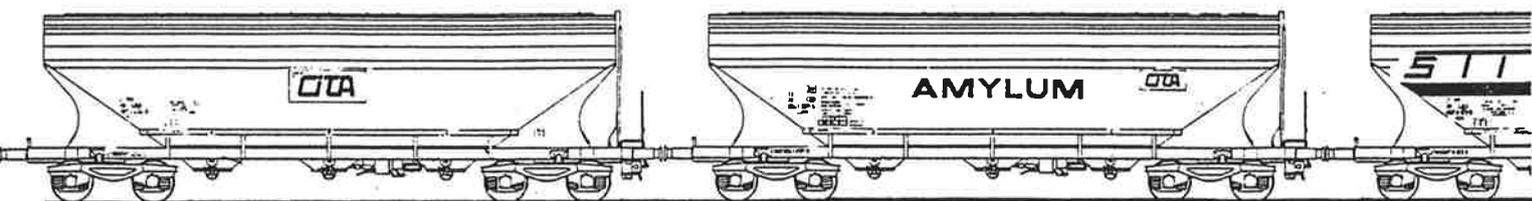


7.950,-

après cette date

na deze datum

9.750,-



test: céréalier dacker

UN CHOIX HEUREUX

C'est ce qu'a fait DACKER en nous proposant la maquette de ce wagon très répandu et aux livrées variées et attrayantes.

Huit versions belges et neuf françaises sont dès à présent disponibles, de même qu'une italienne.

En tout, 62 (oui, soixante-deux!) versions différentes doivent voir le jour.

Ces modèles se marieront dans vos convois avec les céréaliers à parois bombées de JOUEF ou du RMA, par lots de 2 ou 3 wagons ou par trains complets. Il n'est pas rare qu'on ne trouve pas deux wagons de la même raison sociale dans un convoi. On pourra donc composer un train de wagons identiques mais aux livrées variées.

Merci à DACKER d'avoir ainsi comblé un gouffre dans le matériel moderne à marchandises disponible en modélisme.

UN MONTAGE FACILE

Le montage du kit (une soixantaine de pièces par wagon) ne pose pas de réels problèmes. De plus, il est facilité par une notice très claire appuyée de photos et schémas.

Chose heureuse, l'ensemble caisse et châssis ne comprend que deux pièces principales : de quoi rassurer les personnes traumatisées par le montage des minéraliers de la marque.

Les pièces à rapporter sont principalement la plateforme, les traverses de tamponnement, les rambardes et les organes de manoeuvre des trappes.

L'ajustage des pièces est assez précis. En outre, toutes les pièces fragiles sont fournies en double : une heureuse initiative!

Attention toutefois aux manettes de réglage des freins, qui sont moulées avec le châssis : elles sont très fragiles et ne résistent pas aux premières manipulations maladroites.

UN MODÈLE DE QUALITÉ

Si le modèle est assemblé avec patience et méthode (en prenant bien soin de suivre la notice), le résultat est très spectaculaire : c'est du très beau wagon!

On admirera en particulier la gravure des deux types de stries antidérapantes sur le toit.

Le marquage appliqué au tampon est très fin et conforme, comme d'habitude chez DACKER.

A noter les essieux à roues de 10,5mm de diamètre, donc à l'échelle (ce qui n'est pas courant), mais malheureusement presque tous voilés.

Malgré ce défaut (que DACKER ferait bien de corriger), le roulement est très bon (si on a pris soin de suivre scrupuleusement les instructions de la notice de montage). Mais je crains pour les boîtes d'essieux en plastique trop

tendre : résisteront-elles à un usage prolongé ?

Bravo en revanche pour l'attelage court à élongation, comparable au ROCO et parfaitement compatible avec lui. Je trouve cependant les ressorts de rappel un peu durs et préfère les remplacer par des MARKLIN (ref.7194).

QUELQUES REMARQUES

Voici quelques remarques à l'intention des céréalo-pinailleurs (malades un peu moins atteints que les compteurs de rivets) :

Les cadres porte-étiquettes sont en partie gravés à l'envers (en creux) mais cela ne se remarque presque pas.

Il manque une des deux manettes de réglage des freins sur les céréaliers de la SNCF (il n'y en a qu'une par face sur les belges). Si les deux avaient été prévues, il suffisait d'en éliminer une au cutter pour les modèles belges.

La manivelle serre-frein ne doit pas être placée systématiquement comme le prévoit la notice, car quelques unités seulement en sont pourvues.

Je conseille de confectionner les mains montoires en fil de 0,5 mm : cela leur conférera solidité et conformité, car les pièces fournies dans le kit (n°13) n'ont pas ces qualités. Pour ce travail, on se basera sur les photos fournies dans la notice.

Pour ceux qui souhaitent des inscriptions complètes, je conseille d'acquérir les modèles non marqués, fournis avec décalcomanies à l'eau. Ils pourront être repeints au préalable.

Les décalcomanies sont très fines et complètes. Il ne manque que le cadre à inscriptions.

Sur le châssis, on devrait pouvoir lire "verrouillage côté opposé" et non pas "opposé", mais ceci est mineur.

CONCLUSION

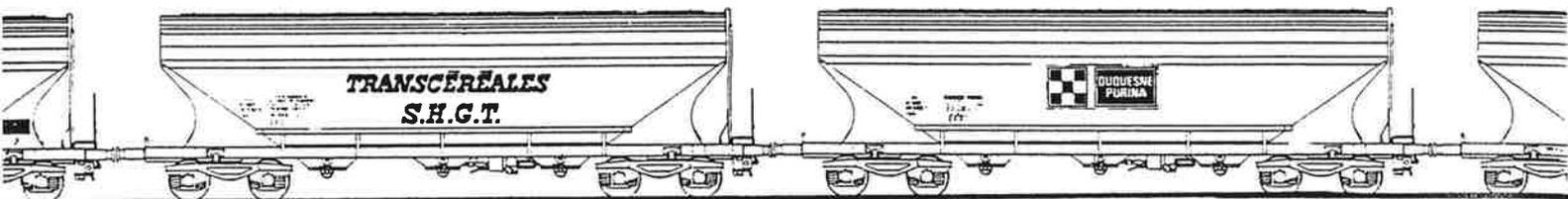
Ce nouveau kit permet d'obtenir un modèle "haut de gamme"; il demeure à la portée d'un modéliste débutant pourvu qu'il soit un peu soigneux.

L'extrême réalisme du modèle provient pour beaucoup de la finesse des rambar-des et de l'échelle. On sait que souvent ces détails un peu trop "solides" gâchent les modèles de grande série.

Un tout dernier point : pour l'assemblage, je conseillerai l'emploi de la colle FALLER-EXPERT, de bonne qualité et dont l'aiguille distributrice est bien pratique.

Quand pourrons-nous admirer vos wagons céréaliers dans les courbes en dévers du réseau club ?

O. FONCOUX



les ouvrages d'art

Deux circonstances m'ont amené à concevoir le présent article. D'abord la question d'un jeune membre : "Je voudrais faire un tunnel pour mon réseau. Comment dois-je m'y prendre ?" Et d'autre part la réalisation en commun d'un pont un peu particulier pour notre réseau club, qui nous a conduits à observer soigneusement les ouvrages d'art de la région et à passer en revue tous les matériaux disponibles dans le commerce modéliste.

Une constatation tout d'abord : des ponts et des tunnels, cela ne manque pas dans les catalogues.

Les ponts ferroviaires en métal sont particulièrement bien représentés, des modèles simples à emboîter (Märklin, Roco, Noch) jusqu'aux merveilles en laiton finement gravé de Brawa (voir catalogue Roco 85 à la page 29).

A moins de vouloir reproduire tel pont bien typique connu de vous (objectif louable s'il en est!), vous trouverez ce qui vous faut sur les rayons des commerçants.

Les ponts en maçonnerie et les portails de tunnels, s'ils sont nombreux, sont en général beaucoup moins satisfaisants.

Pour vous en convaincre, jetez un coup d'oeil dans le dernier catalogue Roco, à la page 13. Il y a quelque chose qui cloche... La locomotive paraît bien fine et la maçonnerie du tunnel bien grossière par comparaison. Dans bien des cas les pierres sont trop grosses et leur grain trop accusé. Le grain de la surface de ces pierres est parfois plus gros que le ballast des voies! Moche. Presque toutes les réalisations commerciales présentent ce défaut, y compris les "hauts de gamme" du genre Wiland.

Il y a des exceptions plus récentes (Kibri B-9640 par exemple), mais leurs possibilités d'emploi demeurent limitées.

Alors, pourquoi ne pas sortir des sentiers battus ? Pourquoi ne pas "oser" un véritable "ouvrage d'art" qui serait le clou de votre réseau ou l'élément central de votre diorama, que nul autre ne posséderait, et qui ferait que peut-être vos amis et connaissances prendraient enfin au sérieux votre hobby ? C'est ce que je vous propose ici. Et les lignes qui vont suivre ont pour but de vous faciliter la tâche en débroussaillant un peu le terrain...

PREMIÈRE PARTIE : GÉNÉRALITÉS, CHOIX D'UN PROTOTYPE.

Lorsqu'une voie ferrée croise une autre voie ferrée, une route ou un cours d'eau, on a un pont. On dira un passage supérieur si la route enjambe la voie et passage inférieur si c'est la voie qui surplombe la route ou la rivière.

Les cours d'eau préexistent à la ligne de chemin de fer. C'est aussi le cas de la plupart des routes et chemins. Si bien que la majorité des ouvrages datent de la construction de la ligne, soit, dans bien des cas, de la fin du siècle dernier ou du début de ce siècle.

A moins que le tracé de la ligne n'ait été modifié depuis (en vue, par exemple de relever la vitesse des convois) ou qu'une autoroute doive croiser la ligne, on ne verra guère d'ouvrages modernes en béton, mais bien des ponts ou viaducs en maçonnerie bien régulière de pierres ou de briques.

Le choix des matériaux n'est pas laissé au hasard mais dépend souvent des ressources naturelles de la région où était situé le chantier.

On a parfois l'impression que le souci esthétique l'emportait autrefois sur les considérations de coûts ou de délais d'exécution. Mais il est vrai que la main d'oeuvre était relativement moins chère alors.

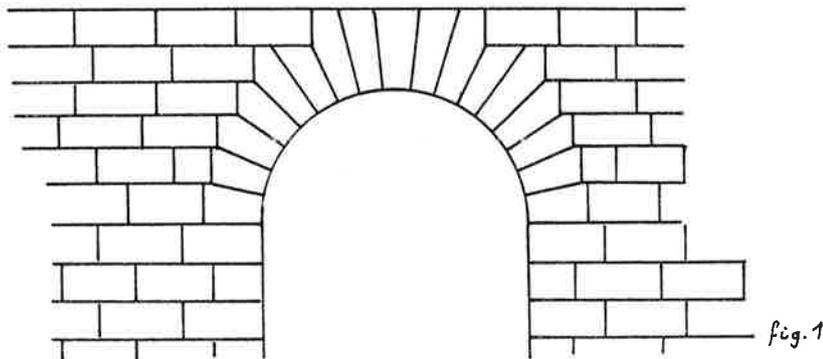
Les compagnies recouraient aussi aux meilleurs matériaux, ce que ne pouvaient pas souvent se permettre les riverains pour construire leurs maisons...

On peut donc dégager quelques lignes directrices quant au choix que nous ferons de tel ou tel type d'ouvrage d'art.

Les passages inférieurs, souvent ménagés dans d'importants remblais (talus), sont en maçonnerie (*). Dans notre région, on a presque toujours utilisé de grosses pierres régulièrement taillées pour les faces et les murs de soutènement, ainsi que pour la partie inférieure de la voûte. A l'intérieur, les voûtes sont tantôt en briques, tantôt en pierres de taille.

Trois beaux exemples, tous situés à Jambes, et sur lesquels nous reviendrons :

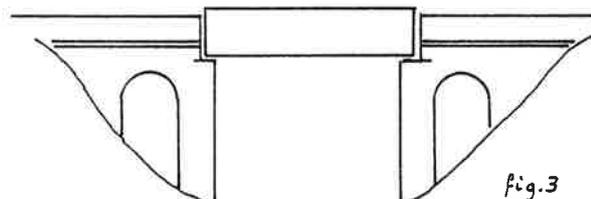
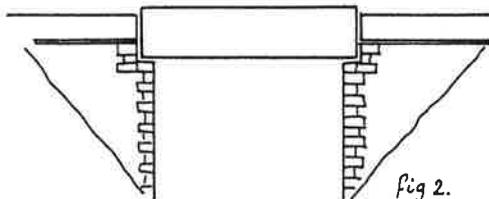
- rue d'Enhaive, sous les lignes d'Arlon et de Dinant, un petit pont tout en pierres de taille, construit en deux temps (la partie la plus ancienne est sous la ligne 162).
- chaussée de Liège, sous la ligne du Luxembourg. Cet ouvrage monumental offre la particularité d'avoir les entrées inclinées de près de 40 degrés par rapport à la disposition normale, perpendiculaire à l'axe de la voûte. La voûte est ici en briques, qui sont disposées en hélice : il mérite un détour. (Ce pont nous a servi de modèle pour le réseau du club.)
- rue de Géronsart, non loin de notre local : tout en pierres mais avec un agencement des pierres comparable au précédent (fig.1).



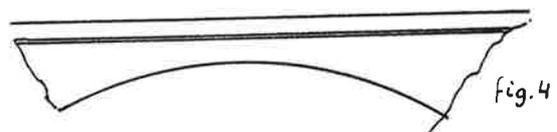
Pour les passages supérieurs, on rencontre plus de variété.

Si la route est étroite et la tranchée à franchir pas trop large, on verra le plus souvent deux culées en maçonnerie supportant un tablier métallique en âme pleine (tôles) (fig.2). Ce tablier a parfois été remplacé par un en béton lors de l'électrification de la ligne ou d'une réfection.

Les exemples sont très nombreux. On peut citer en passant les ponts près des gares de Franière (ligne Charleroi-Namur) ou de Courrière (ligne Namur-Arlon), et des variantes originales comme entre Beauraing et Pondrôme, où les culées comportent une ouverture voûtée (fig.3).



Dans les autres cas, on trouvera des ouvrages en arc, appuyés sur la roche de part et d'autre de la tranchée, ou sur des culées de maçonnerie (fig.4). Ces ouvrages sont particulièrement nombreux entre Dinant et Gendron, où ils sont réalisés en briques.



(*) sauf lorsqu'il faut franchir de larges rivières comme la Meuse ou la Sambre.

Des constructions moins anciennes font appel aux poutres de béton, sur piliers de béton (comme au pont de Flawinne) ou de maçonnerie (Moustier), ou au métal (ancien pont d'Heuvy, à Namur).

Dans le prochain article, nous verrons comment on peut réaliser les ouvrages voûtés (ponts et tunnels), quels matériaux utiliser, etc.
Par la suite nous aborderons les ouvrages à tablier droit, métallique ou en béton.

D'ici là, arrêtez-vous, observez, photographiez, car le sujet en vaut la peine, et surtout... admirez le travail de nos ancêtres!

A-M. DUCARME

La Boitatrain

RUE DU PONT
5000 NAMUR
TEL 22 21 34

TOUTES LES MARQUES DE TRAINS ET ACCESSOIRES POUR LE RÉSEAU,
MAQUETTES PLASTIQUE,

OUTILLAGE POUR LE MODÉLISME,

GRAND CHOIX DE MATÉRIAUX : PROFILÉS LAITON OU PLASTIQUE,

BALSA,

PLASTICARD,

FIL DE CUIVRE OU D'ACIER,

PEINTURES ET VERNIS PACTRA, REVELL, HUMBROL, DACKER,

MAQUETTES CEJI-REVELL: LOCOS VAPEUR ET VOITURES CIWL,

DÉPOSITAIRE

rail MAGAZINE **loco revue**

Roco

TELECOMMANDE MCS 120 EN DÉMONSTRATION.

-10 % EN PLUS DE LA CARTE DE FIDÉLITÉ
SUR TOUTE LA GAMME "BELGE"
JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE.

EXPOSITIONS :

- 4 mai au 2 juin : exposition ferroviaire "Aspects d'une réalité quotidienne"
Palais des Beaux Arts à BRUXELLES.
4 et 5 mai : prévente de 4 nouveaux timbres poste.
4 au 26 mai : exposition "150 ans de progrès techniques"
Gare de BRUXELLES-CENTRAL.
mai 1985 : exposition de matériel ferroviaire ancien.
Gare de BRUXELLES-NORD.

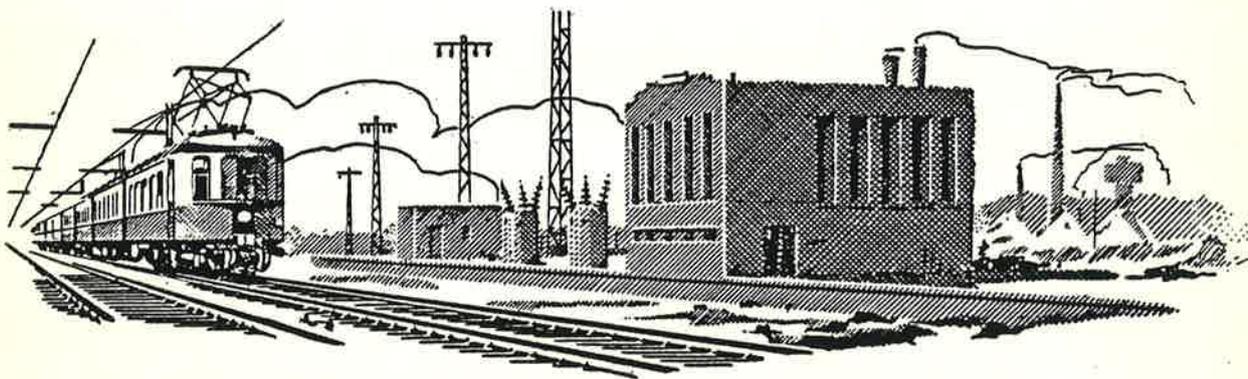
TRAINS-EXPO DANS LES GARES.

Histoire du chemin de fer, l'offre contemporaine, les spots cinéma de la SNCB, expo, shop.

- 23/05 au 28/05 : BRUXELLES-MIDI
31/05 au 31/06 : MONS et HASSELT
05/06 au 07/06 : CHARLEROI-SUD et ANTWERPEN-OOST
09/06 au 12/06 : NAMUR et GENT-SINT-PIETERS
15/06 au 18/06 : ARLON et KORTRIJK
20/06 au 23/06 : LIEGE-GUILLEMINS et BRUGGE
01/07 au 07/07 : SPA et KNOCKE
10/07 au 14/07 : VIELSALM et BLANKENBERG
19/07 au 25/07 : BASTOGNE et OOSTENDE
28/07 au 03/08 : JEMELLE et DE PANNE
06/08 au 11/08 : BERTRIX et L'EPER
14/08 au 19/08 : BEAURAING
15/08 au 19/08 : TURNHOUT
21/08 au 25/08 : NAMUR et DIEST
02/09 au 05/09 : HASSELT
03/09 au 05/09 : GEMBLOUX
06/09 au 07/09 : OTTIGNIES et LANDEN
08/09 au 11/09 : BRUXELLES-MIDI
12/09 au 13/09 : ATH
12/09 au 14/09 : LEUVEN
14/09 au 17/09 : TOURNAI
15/09 au 17/09 : MECHELEN
18/09 au 19/09 : TURNHOUT
18/09 au 20/09 : MONS
20/09 au 24/09 : ANTWERPEN-OOST
21/09 au 24/09 : LA LOUVIERE-SUD
25/09 au 26/09 : SINT-NIKLAAS
25/09 au 27/09 : NIVELLES-EST
27/09 au 30/09 : GENT-SINT-PIETERS
28/09 au 30/09 : MARIEMBOURG
01/10 au 04/10 : CHARLEROI-SUD et BRUGGE
06/10 au 08/10 : CINEY
07/10 au 08/10 : OOSTENDE
09/10 au 10/10 : VEURNE
09/10 au 11/10 : LIBRAMONT
11/10 au 14/10 : ROESELAR

VOYAGES EN PREMIER TRAIN ELECTRIQUE (rame quadruple de 1935, restaurée état d'origine)

06/05 : BRUXELLES-MECHELEN.
11/05 et 12/05 : BRUXELLES-MECHELEN.
18/05 et 19/05 : BRUXELLES-MECHELEN.
25/05 et 26/06 : BRUXELLES-MECHELEN.
01/06 : MONS-SAINT-GHISLAIN.
08/06 : LUTTRE-CHARLEROI-CHATELET.
16/06 : ARLON-MARLOIE.
06/07 et 07/07 : KNOCKE-BRUGGE.
13/07 et 14/07 : BLANKENBERG-BRUGGE.
20/07 et 21/07 : OOSTENDE-BRUGGE.
24/08 et 25/08 : LEUVEN-AARSCHOT.
14/09 : LEUVEN-AARSCHOT.
15/09 : LEUVEN-MECHELEN.
28/09 et 29/09 : MECHELEN-GENT-SINT-PIETERS.
12/10 et 13/10 : ARLON-LUXEMBOURG.
18/10 et 19/10 : LIEGE-GUILLEMINS-VERVIERS-CENTRAL.



Ce calendrier des manifestations est établi sur base des données connues le 1^o juillet 1984. Il a pu être modifié et complété entretemps.

courrier des lecteurs

Dans notre n° 9, d'août 84, nous avons reproduit le texte d'une circulaire que l'on peut se procurer au musée de la Gare du Nord à BRUXELLES.

Un de nos lecteurs, Monsieur R. HUYSMAN nous donne un complément d'informations au sujet de la seule locomotive grandeur nature qui y est exposée. C'est ainsi que nous apprenons que cette locomotive a été restaurée au dépôt de BRUXELLES-MIDI en 1951. De plus cette machine conservée par miracle faisait partie d'une famille de 9 locomotives qui portaient toutes un nom puisé le plus souvent dans la toponymie régionale.

Ces noms, en langue française, ne furent jamais traduits dans d'autres langues. L'exemplaire conservé a toujours conservé le nom de "PAYS DE WAES", et jamais celui de "LAND VAN WAAS".

HL1 : LA FLANDRE.
HL4 : P.VERHEYEN.
HL7 : SAINT NICOLAS.

HL2 : PAYS DE WAES.
HL5 : ANVERS.
HL8 : LOKEREN.

HL3 : RICHAERT.
HL6 : GAND.
HL9 : BEVEREN.

12/10 au 15/10 : ARLON
 15/10 au 16/10 : KORTRIJK
 16/10 au 17/10 : VERVIERS-CENTRAL
 18/10 au 20/10 : LIEGE-GUILLEMINS
 20/10 : AALST

JOURNEES "PORTES OUVERTES" DANS LES GARES

31/05 et 01/06 : MONS et HASSELT
 07/06 et 08/06 : CHARLEROI-SUD
 08/06 : ANTWERPEN-CENTRAAL
 09/06 et 10/06 : NAMUR
 22/06 et 23/06 : LIEGE-GUILLEMINS
 08/09 et 09/09 : BRUXELLES-MIDI
 28/09 et 29/09 : GENT-SINT-PIETERS

JOURNEES "PORTES OUVERTES" DANS LES ATELIERS

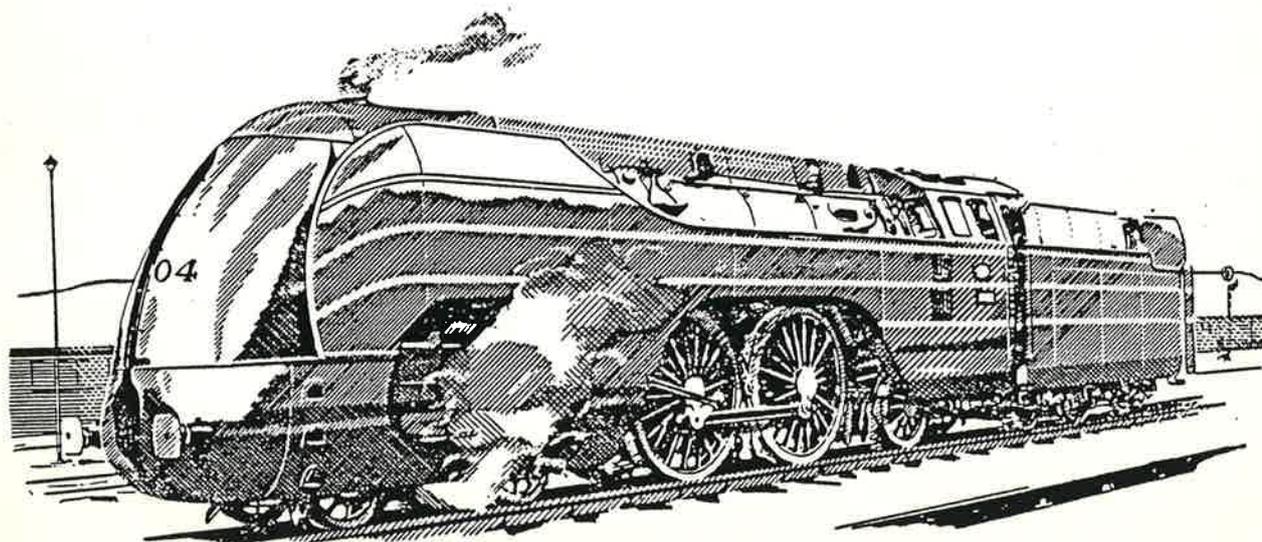
Quelques ateliers SNCB ouvriront leurs portes au public. Au moment de mettre ce calendrier sous presse, les dates de ces journées ne sont pas encore déterminées.

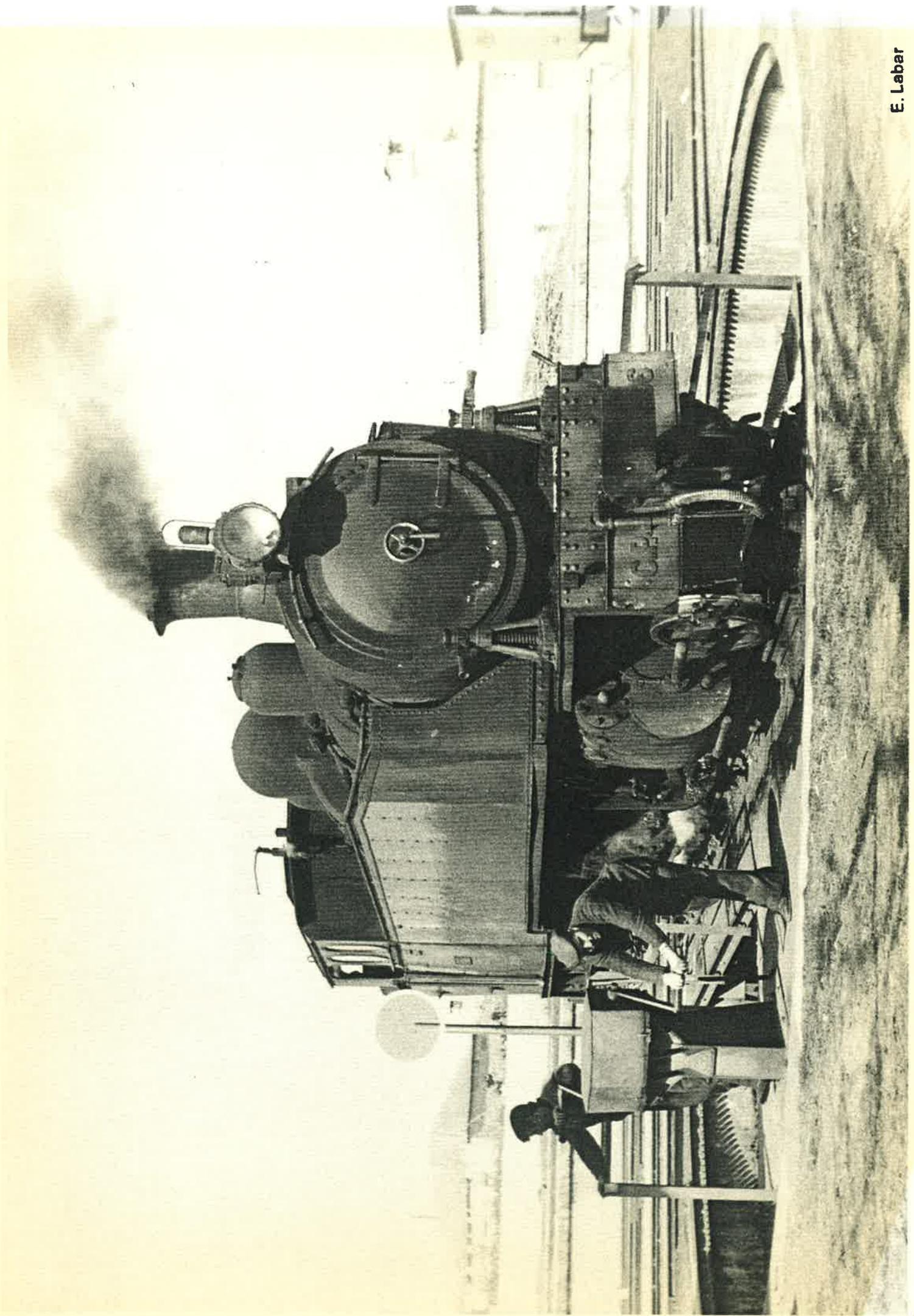
JOURNEES "PORTES OUVERTES" SUR LA LIGNE

05/05 : voyages gratuits sur la ligne BRUXELLES-MECHELEN

VOYAGES EN TRAIN VAPEUR (locomotives 12.004 et 29.013)

11/05 et 12/05 : BRUXELLES-MECHELEN.
 18/05 et 19/05 : BRUXELLES-MECHELEN.
 25/05 et 26/05 : BRUXELLES-MECHELEN.
 01/06 : AARSCHOT-HASSELT.
 09/06 : JEMEPPE-SUR-SAMBRE-NAMUR-FLEMALLE.
 22/06 : LIEGE-GUILLEMINS-FLEMALLE-SERAING.
 06/07 et 07/07 : VERVIERS-SPA.
 14/07 : TROIS-PONTS-VIELSALM-GOUVY.
 21/07 : BASTOGNE-LIBRAMONT.
 10/08 et 11/08 : KORTRIJK-LEPER.
 24/08 et 25/08 : DINANT-NAMUR.
 21/09 : LA LOUVIERE-SUD-CHARLEROI.
 28/09 et 29/09 : GENT-SINT-PIETERS-KORTRIJK.





E. Labar

Ferro Flash Namur

vous présente

ses meilleurs vœux

pour 1985.