

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

Ferro Flash Namur



1944-2004 : 60^{ème} anniversaire du débarquement du 6 juin

les R.O.B.

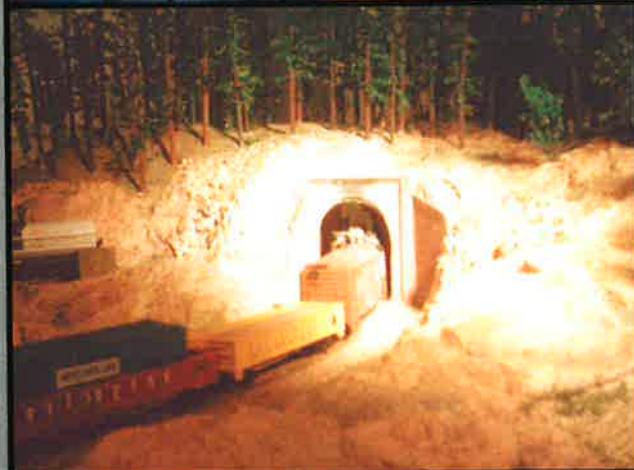
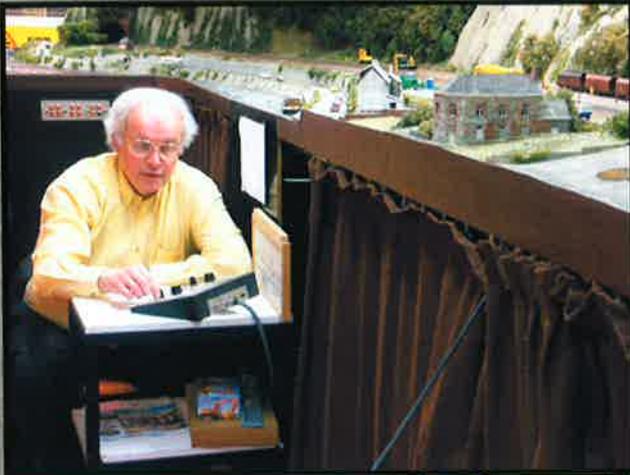


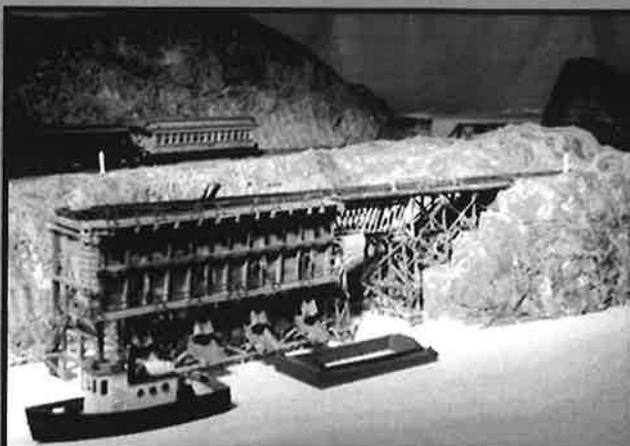
Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

<http://www.club-rmm.be>

n°125 2004-2

Les portes ouvertes du 27 mars au R.M.M.





Photos Patrick Maes

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

(Informations réunies par Jean-Claude Botspoel, l'agenda Fébelrail,
et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

Chaque nouvelle parution de l'agenda est une mise à jour : les dates sont confirmées ou modifiées ! (***) = vaut le voyage.
Toutes les informations connues ne peuvent figurer ci-dessous, veuillez consulter l'agenda plus détaillé figurant sur le site du club
et plus précisément à l'adresse directe : <http://users.skynet.be/etudesup.ccb/agenda.htm>.

Bourses et activités revenant régulièrement

Tous les 3e dimanches du mois : WOLUWE-SAINT-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2e dimanches du mois d'avril à octobre : LA LOUVIERE : circulations par l'Association Vaporiste du Centre, rue G. Boël, Institut technique; 10>18h.

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B; 1190 Bruxelles.

Tous les dimanches (en saison) : LIGNE DU BOCQ (ex-ligne 26) : circulations de l'autorail 4602 du PFT (Dorinne - Spontin - Ciney).

Du 1 avril au 30 octobre du mercredi au dimanche 13>18h, en juillet et août tous les jours 10>12h et 13>18h : JEMELLE, exposition permanente consacrée au rail et à la pierre au Centre du Rail et de la Pierre.

Tous les dimanches du 1 avril au 1 octobre et tous les samedis du 1 juillet au 1 septembre : THUIN, circulation de tramways anciens et vivite du Centre de la Découverte du Vicinal à l'ASVi.

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/clic.htm>

Avril 2004

..16 .. Réunion mensuelle du RMM :

Diapositives sur "les réseaux exposés à Genk (B) et Sedan (F08)" par André Delsemme et Luc Monaux.

..17 .. Souper annuel du R.M.M.

Au restaurant "Le Terminus" situé dans l'ancienne gare de Bauche (Yvoir). Menu à 28,00 €. Sur inscription.

..17 et 18 .. FOREST : grande fête de la vapeur Chaussée de Neerstalle, 323b, 1190 Bruxelles. 10>18h. Inauguration de la nouvelle gare, expo, circulations de nombreuses locomotives vapeur, diesel et électrique, originaires de différents pays, sur le réseau 5 et 7"1/4. <http://www.ptvf.be/f>

..21 au 24.. DORTMUND (D) : exposition de modélisme toutes disciplines ***. Déplacement du R.M.M. en autocar le jeudi 22. Inscriptions clôturées.

.... 23..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, SNCF-CFL-CFF-FS, ép.IV et V.

..23 au 25.. AC SALZINNES : portes ouvertes, à l'occasion du centième anniversaire de l'atelier namurois, avec la participation du réseau N du RMM.

.... 30..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

Mai 2004

..... 2..... SLESSIN : 10ème bourse ferroviaire organisée par l'ALAF. Ancienne école du Château, rue de Berloz. 09>13h.

.... 7..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs et Marchandises en traction vapeur, toutes nationalités, époque III.

..... 8..... SAINT-GHISLAIN : bourse organisée par la section modélisme du PFT, à l'abri-musée du PFT. 10>18h.

.... 8 et 9 WALCOURT : salon du modélisme et bourse au Centre Culturel, rue de la Montagne, 3; 11>19h.

.... 8 et 9 NAMUR (Salzennes) : exposition de figurines et maquettes à l'Institut Saint Aubin, organisée par le "Club Maquettes et Figurines de Namur", avec une participation restreinte du RMM.

..... 9..... VILVOORDE, bourse, Starzaal, De Brauwesraat; 09>13h.

..... 9..... EDEGEM : vente aux enchères, par la "Collector's Bank". Auditorium de l'hôtel "Hof ter Elst", Prins Baudewijnlaan.

.... 14..... Réunion réseaux + modélisme.

..14 et 15.. LONDON (GB) : 75ème anniversaire du train "Flèche d'Or" (Golden Arrow). Train spécial.

..21 .. Réunion mensuelle du RMM :

Démonstration de modélisme : "le moulage en silicone" par Marc Crucifix.

..... 23..... HOESELT : bourse, Cultureel Centrum; 9>13h.

..... THUIN : inauguration officielle du Centre de la Découverte du Vicinal.

.... 28..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US"; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..... 30..... MERKSEM : bourse organisée au Fort par l'ATA.

Juin 2004

.... 4..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : TEE + TGV + ICE, toutes nationalités, époques III, IV et V.

...6 ... NAMUR : 1ère bourse de modélisme ferroviaire organisée par le R.M.M. et l'Institut Technique Henri Maus en l' Institut Technique Henri Maus, 6 place des Cadets. 09>13h.

.....11..... Réunion réseaux + modélisme.

..18 .. Réunion mensuelle du RMM :

19 et 20..... NANCY (F) : Exp'0'Rail 2004. Première exposition internationale de l'échelle 0 sur le sol européen. Organisation Arge Spur 0 et Cercle du Zéro.

.... 25..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US"; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

Juillet 2004

.... 2..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.

.... 9..... Réunion réseaux + modélisme.

..16 .. Réunion mensuelle du RMM :

.... 23..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Voyageurs, SNCB, époques IV et V.

.... 25..... MONS : Europ'Minis, bourse aux Casemattes. 09>13h.

.... 30..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US"; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

.... 31..... HOUTEN (NL) : grande bourse de trains miniatures à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.

Août 2004

.... 6..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.

.... 8..... AMAY : 21ème bourse de jouets anciens, rue de l'Hôpital, 1. Organisation CAJA. 09>13h.

.... 13..... Réunion réseaux + modélisme.

.. 14 et 15 .. THUIN : festival du vicinal à l'ASVi. Animation spéciale au Centre de la Découverte du Vicinal. <http://www.asvi.org>

..20 .. Réunion mensuelle du RMM :

.... 27..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US"; circulations sur le réseau H0 "Mosan" avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

Septembre 2004

.... 3..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs et Marchandises en traction Diesel et électrique, toutes nationalités, époque III.

.... 4 et 5 EDEGEM : vente aux enchères, par la "Collector's Bank". Auditorium de l'hôtel "Hof ter Elst", Prins Baudewijnlaan.

.... 4 au 11 ... Congrès du MOROP à Brigue (CH). <http://www.morop.org> (En 2005, il sera organisé en Norvège).

..... 5..... HOESELT : bourse, Cultureel Centrum; 9>13h.

..... 5..... ERPENT : bourse d'échange de jouets anciens : International Toys organisé au Collège N.D. de la Paix. 09>13h30.

.... 10..... Réunion réseaux + modélisme.

.. 10 et 11 .. THUIN : festival du vicinal à l'ASVi. Animation spéciale au Centre de la Découverte du Vicinal. <http://www.asvi.org>

.. 11 et 12 .. DEURNE : "Modelspoor 2004" au local du club, Van Perborglei, 15b. 10>18h.

..17 .. Réunion mensuelle du RMM :

..... 19..... MERKSEM : bourse organisée par l'ATA au Fort. 09>13h.

.... 24..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US"; circulations sur le réseau H0 "Mosan" avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

Octobre 2004

.... 1..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Voyageurs, DB et ÖBB, époques IV et V.

.... 2 et 3 ... COUDEKERQUE BRANCHE (F62) : exposition de modélisme ferroviaire organisée par le Rail Modélisme Coudekerquois à l'Espace Jean Vilar. Samedi 14>19h, dimanche 10>18h.

.... 8..... Réunion réseaux + modélisme.

..15 .. Réunion mensuelle du RMM :

.... 22..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.

.... 29..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

Novembre 2004

.... 5..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, SNCF-CFL-CFF-FS, époques IV et V.

.... 12..... Réunion réseaux + modélisme.

..12 au 14.. LEIDEN (NL) : "RAIL 2004", 12ème salon international de modélisme ferroviaire ***. Groenordhallen, Willem de Zijgerlaan 2. 10>18h, dimanche 10>17h. <http://www.rail.nl>

..19 .. Réunion mensuelle du RMM :

.... 26..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

Décembre 2004

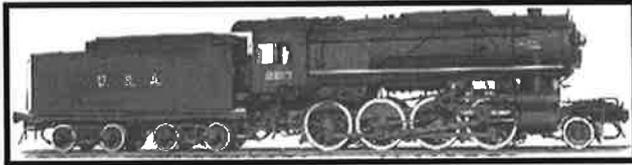
.... 3..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, grands rapides et internationaux, toutes nationalités, toutes époques.

..... 6..... HOESELT : bourse, Cultureel Centrum; 9>13h.

.... 10..... Réunion réseaux.

GI's Railroaders

Les cheminots de l'US Army Transportation Corps 1944-1945



To Bill, Henry, Lorimer, Dave and Louise and all R.O.B. Veterans

Etienne Labar

Avant-propos.

Il y a presque 20 ans, lors d'un périple en Turquie, je découvrais une vénérable locomotive à vapeur manœuvrant à la gare de triage de Kayseri.

Cette petite "consolidation", qui avait servi dans nos contrées en 1944-1945 sous la bannière étoilée, allait susciter mon intérêt pour l'histoire des troupes ferroviaires de l'**U.S Army Transportation Corps**.

Ma passion pour les chemins de fer ne se résumant pas aux seuls côtés matériels, il me semblait opportun de raconter l'histoire de ces cheminots-soldats qui ont contribué à leur manière à la libération de l'Europe il y a 60 ans.

Après plusieurs courriers postaux restés sans réponses et quelques courriels, qu'elle ne fut pas ma surprise d'être contacté via Internet par des vétérans d'un bataillon, le 744^{ème}, stationné en 1944-1945 à Charleroi !

Je tiens à leur exprimer ma gratitude pour leur gentillesse et leur collaboration à la rédaction de cet article.

C'est leur histoire que je vous propose de découvrir.

Une formidable organisation.

L'United States Army Transportation Corps, créé en juillet 1942, avait comme tâche l'organisation de la logistique militaire dans tous ses aspects : réhabilitation et exploitation de ponts, routes et de l'infrastructure ferroviaire qui était dévolue à une unité spécifique le M.R.S.

Le Military Railway Service (**M.R.S**) s'inspirait de l'organisation et des modes d'exploitation des grands réseaux américains structurés en division (terme qui désignait la plus petite composante d'un réseau civil U.S)

En prélude au débarquement en France, il convenait de disposer d'unités fiables pour le rétablissement et l'exploitation des réseaux libérés.

De plus à tort ou à raison, les Américains avaient une confiance limitée aux conditions d'exploitation du réseau français qu'il considérait comme archaïque.

Les délais d'organisation étant courts, il fut décidé de faire appel à l'expérience des cheminots.

L'organigramme du M.R.S se présentait comme suit :

M.R.S. commandé par un général	
1 ^{er} MRS Général GRAY ensuite le Colonel A. STRODDARD (10-02-1945)	2 ^{ème} MRS Général BURPEE
Railway Grand Division (R.G.D.) l'équivalent d'une région de chemin de fer : 100 officiers et hommes de troupe	
4 ou 5 Railway Operating Battalions (R.O.B.)	1 Railway Shop Battalion (R.S.B.)

Les "Railway Grand Division" étaient au nombre de 10.

RGD 701en Afrique du Nord
RGD 702en Iran
RGD 703-704 . . .en Afrique du Nord puis en Italie
RGD 705en Inde et Birmanie
RGD 706 à 710 . .en Europe

Le "Railway Shop Battalion" avait la charge d'atelier principal : entretien et réparation des locomotives.

Il y avait 11 RSB numérotés 753 à 758, 760 et 762 à 766.

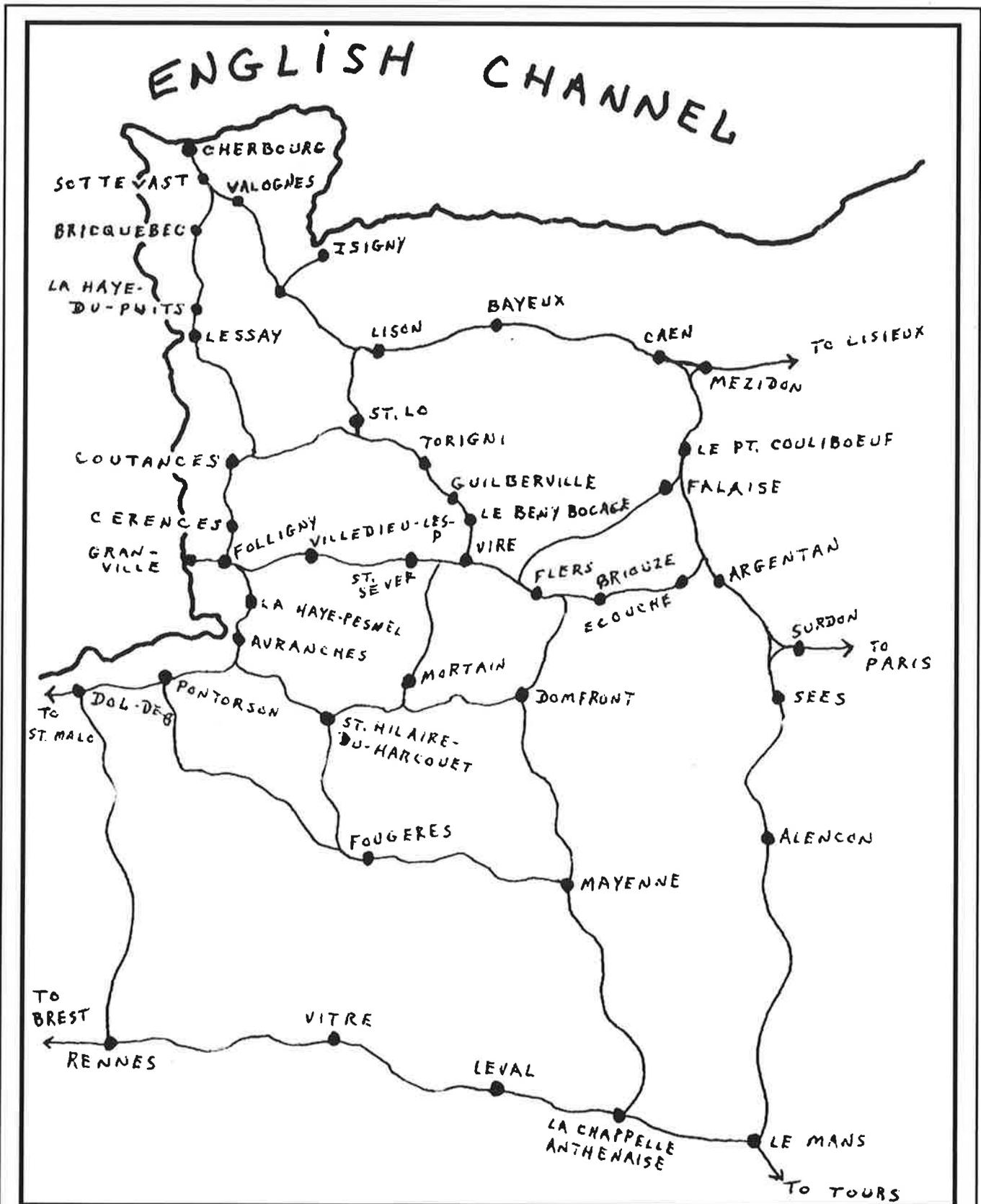
Le "Railway Operating Battalion" constituait la force opérationnelle, son effectif comprenait 24 officiers et 850 sous-officiers et soldats, ainsi qu'un détachement médical : 1 docteur, 1 dentiste et 10 hommes de troupe.

Chaque R.O.B était subdivisé-en :

- Quartier général du bataillon (Hq) : 4 officiers
- Quartier général compagnie (HQ Co) 4 officiers et 150 hommes chargés de ravitaillement, logement, agents de gares, dispatchers, communication et administration du personnel.
- compagnie A (A Co) 5 officiers et 200 hommes : compagnie de maintenance, voie, ponts, etc...
- compagnie B (B Co) 4 officiers et 150 hommes : maintenance de l'équipement locomotives et wagons.
- compagnie C (C Co) 6 officiers et 350 hommes : équipe de conduite d'accompagnement de trains, personnel de manœuvre.

En pratique les ROB atteignaient un effectif de 40 officiers et 1.000 hommes.

Les ROB étaient classés de 711 à 752 + 759, 770, 791.

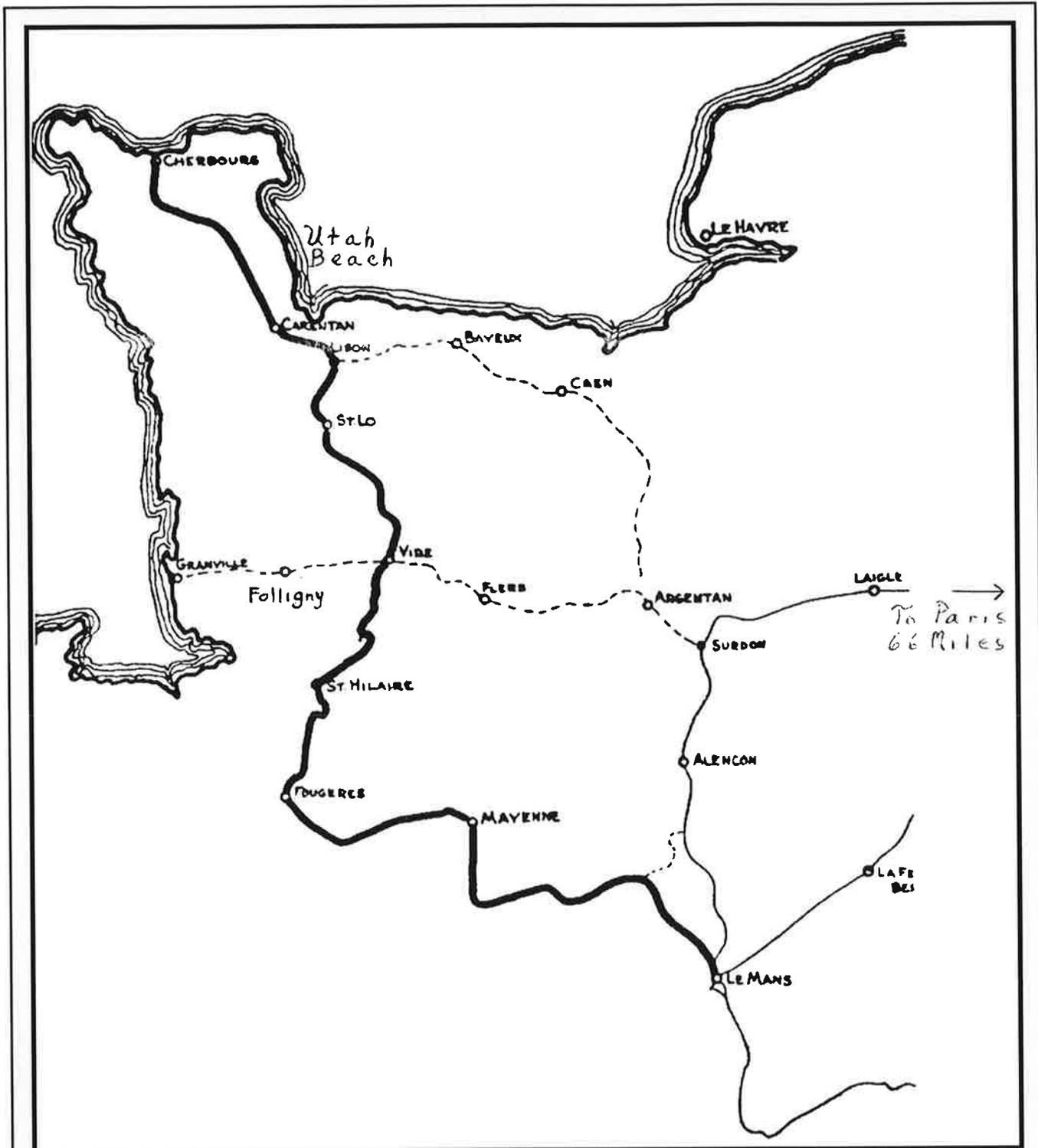


Carte des lignes ferroviaires de Normandie en 1944 (dessin D. Greenfield)

Ces unités étaient parrainées par les grands réseaux américains dont le personnel occupait une grande part des effectifs.

On peut citer quelques parrains célèbres :

- l'Union Pacific Railroad pour le 702^{ème}, 723^{ème} et 731^{ème} ROB;
- le New-York Central Railroad pour le 721^{ème} ROB, 736^{ème} et 737^{ème};
- le Baltimore and Ohio Railroad pour le 708^{ème};
- le Denver and Rio Grande western pour le 751^{ème};
- le Chicago, Milwaukee, St Paul and Pacific Railroad pour le 744^{ème} ROB dont nous reparlerons plus en détail.



Lignes de chemin de fer de Cherbourg au Mans - Railroad Lines from Cherbourg to Le Mans

L'entraînement de ces unités comportait deux parties :

- une instruction militaire de base,
- une formation ferroviaire active sur le réseau "sponsor".

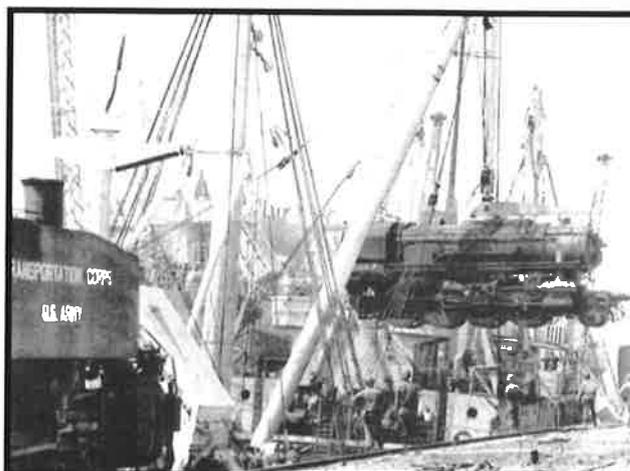
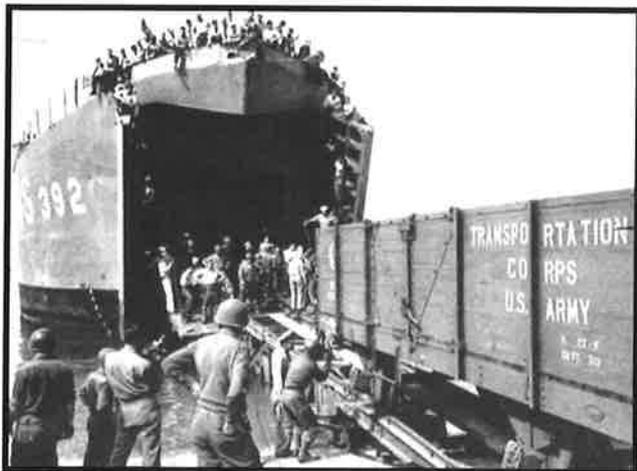
Les premières unités arrivèrent en Écosse en septembre 1942, pour atteindre un effectif de 2 RGD, 6 ROB et 4 RSB à la veille du débarquement de Normandie le 6 juin 1944.

Les unités du MRS en Grande-Bretagne avaient pour tâche la supervision des mouvements de troupe US, les manœuvres dans les dépôts, la gestion des stocks, l'assemblage du matériel. Très vite les dépôts anglais

allaient regorger de locomotives vapeur, diesel-électriques et de wagons de tous types.

Pour préciser le degré de préparation à l'approche du "jour J", notons que les chaudières des locomotives à vapeur étaient remplies d'eau et le bois d'allumage disposé dans le foyer !

Bien qu'en dehors du cadre de cet article, mentionnons que le 1^{er} MRS avait été engagé en Afrique du Nord dès novembre 1942, en Sicile en juillet 1943 et en Italie en octobre 1943.



**A gauche : débarquement des premiers wagons du TC sur une plage normande.
A droite : déchargement de la 140 S 160 n°2867 au port de Cherbourg. Au premier-plan une 030T
(collection D.I.T.E, photos extraites de la brochure MRS 1944-1994 publiée par l'A.A.A.T.V. 141 R 840).**

Le 2^{ème} MRS était responsable des opérations dans le reste de l'Europe, excepté le sud de la France confié au 1^{er} MRS.

Les opérations en France et en Belgique

Le 729^{ème} ROB, premier bataillon débarqué en France le 2 juillet s'installa à Cherbourg (tombée le 27 juin) et exploita, après remise en état, la ligne à double voie vers Lison via Sottevast-Valognes-Montebourg et Carentan.

Un premier train composé de matériel français roula de Cherbourg à Carentan le 11 juillet (locomotive SNCF du dépôt de Cherbourg).

La première locomotive allumée en France libérée fut la 141 C 168, du dépôt de Cherbourg.

Cet établissement disposait de douze locomotives de ligne au 29 juillet (140 A Pershing, 141C, 231D, 030C).

Ce sont donc les locomotives françaises qui assurèrent les premiers trains militaires.

Le quartier général du 2^{ème} MRS arriva le 8 juillet 1944, bientôt suivi par 3 RGD, 5 ROB et 3 RSB.



La gare de Saint-Lô le 29 juillet 1944 (Collection Conseil Régional de Basse-Normandie-National Archive USA)

Les unités du 2^{ème} MRS devaient suivre la progression de la 1^{ère} armée US (Général Hodge) et de la 3^{ème} armée (Général Patton).

Dès le 10 juillet 1944, deux locomotives diesel-électriques de 25T et 150 CV du Transportation Corps amenée d'Angleterre à bord d'un LCT (LANDING CRAFT TANK) étaient déchargés sur la plage d'UTAH BEACH grâce à des voies posées à même le sable.

Après la prise de Cherbourg et la remise en état du port, les ferries du Southern Railways et les "Liberty ship" débarquèrent en quantité dès le 4 août, locomotives et wagons du War Department de l'armée britannique et de l'US Army Transportation Corps.

(Les locomotives 140 S 160 seront abordées dans un prochain article).

Ainsi le 12 août, 74 locomotives dont 25 diesels avaient été livrées au dépôt de Cherbourg.

Le 4 août, les blessés des combats de Saint-Lô étaient évacués par rails. Le même mois, les lignes de Caen vers Bayeux à l'ouest et Mézidon étaient rétablies.

La logistique ferroviaire utilisait les lignes d'Ouistreham à Courcelles et Port-en-Bessin à Bayeux ainsi que la ligne principale de Bayeux à Caen.

Avec la percée des alliés en Normandie, le front se déplaça vers l'ouest, la tâche assignée au 2^{ème} MRS était de transporter quotidiennement 20.000 tonnes ↓

Bien souvent, suite aux destructions, des itinéraires secondaires étaient utilisés telle la ligne Avranches-Pontaubault - Fougère - Mayenne - La Chapelle - Le Mans, rétablie en 3 jours par les troupes du MRS.

Paris fut libéré le 25 août et le 30 le premier train du Transportation Corps, tracté par un diesel Whitcomb, entra dans la capitale. Le 2^{ème} MRS y établit son quartier général peu-après.

Quant au 1^{er} MRS, il avait la charge des lignes au départ de Marseille vers les têtes de pont ferroviaire de Montbéliard, Vesoul et Epinal.

Mi-septembre la Belgique était totalement libérée.

A cette époque le 2^{ème} MRS comprenait 4 RGD, 12 ROB et 3 RSB pour un total de 472 officiers et 9.993 hommes.

Le ravitaillement du front allait s'effectuer en deux étapes de la Normandie à Paris par route et rail et de Paris vers le Nord et l'Est par rail.

Début 1945 les effectifs du 2^{ème} MRS atteignaient 17.500 hommes soit 750 officiers et 16.750 soldats et sous-officiers.

En novembre, 999 trains de marchandises étaient expédiés vers le Nord et l'Est de la France. ↓



Carentan : passage de la locomotive 140 S 160 n°2636 (Baldwin 1943) en tête d'un train sanitaire composé de matériel britannique. Locomotive cédée aux CF polonais en 1946-47 (PKP Tr201-69) collection D.I.T.E (photo extraite de la brochure MRS 1944-1994 publiée par l'A.A.A.T.V 141 R 840).

de ravitaillement des plages et ports vers les dépôts et la ligne de front.

A la mi-août, en 6 jours, 31 trains chargés de rations munitions et essence furent acheminés de Cherbourg au Mans via Saint-Lô, Flers et Mayenne pour ravitailler la 3^{ème} armée de Patton en route vers Paris.

A partir du 20 août, les 712 et 740^{ème} ROB réhabilitèrent la gare de triage du Mans ravagée par les bombardements alliés. Le 1^{er} septembre, le 764^{ème} R.S.B s'attela à la remise en route des ateliers.

De grands dépôts de ravitaillements étaient installés aux alentours de Paris puis à Liège où dès janvier 45 transitait 75 % de l'approvisionnement sur le continent.

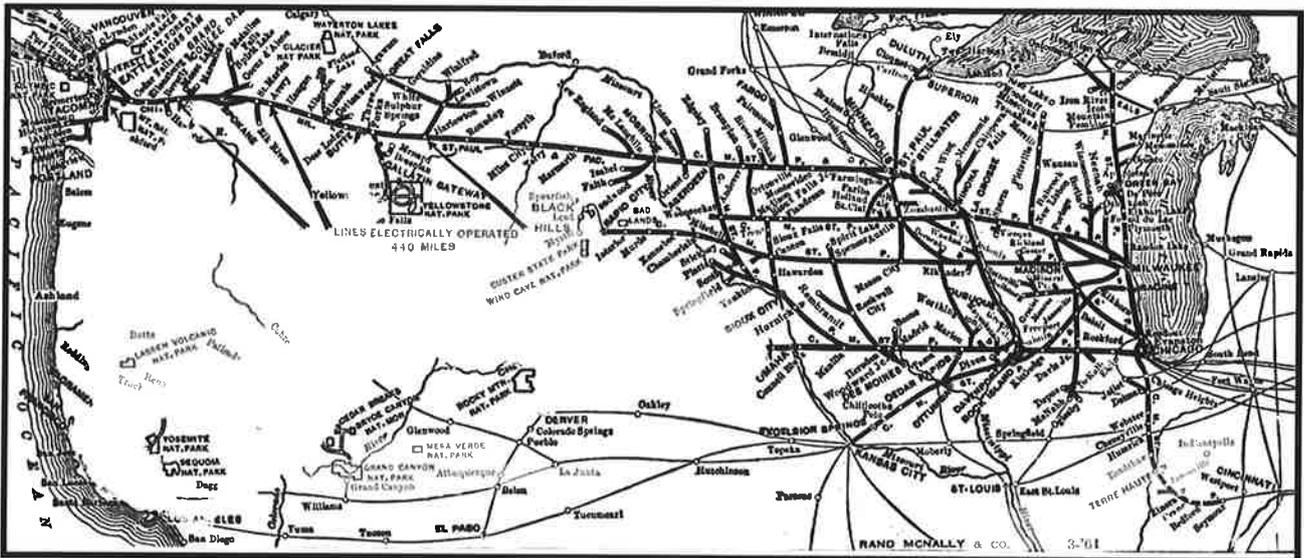
Notre pays allait jouer un rôle important dans la logistique alliée avec la réouverture du port d'Anvers entre le 20 et le 28 novembre 1944.

Une nouvelle structure de commandement (QG) regroupant les 1^{er} et 2^{ème} MRS sous l'autorité du Général Gray s'installa à Bruxelles le 25 février 1945.

L'état major gardait le contact avec tous les bataillons grâce à un réseau radio spécifique et des estafettes motorisées. Ce même mois, le 2^{ème} MRS opéra sur le sol allemand. A la cessation des hostilités le 8 mai 1945, les R.O.B étaient éparpillés sur les territoires français, belge et allemand. →

Début 1946, toutes les unités étaient démobilisées et rapatriées aux USA.

N.B. Pour une description détaillée des opérations en Belgique, je vous recommande le tome II de "Vapeur en Belgique" de feu M. Phil DAMBLY.



The Milwaukee Road... Route of the Super Dome Hiawathas and Western "Cities" Domeliners

Le 744th ROB du Middle West au Pays Noir

Introduction

Comme tous les R.O.B., le 744^{ème} ROB était parrainé par un grand réseau, dans son cas, le Chicago, Milwaukee, St Paul and Pacific Railroad – plus simplement dénommé MILWAUKEE ROAD. (M.R.)



Ce réseau s'étendait de Seymour (Indiana à l'est) vers Chicago (Illinois) et Milwaukee dans le Wisconsin ensuite vers le nord-ouest à St Paul, Minneapolis (Minnesota) vers l'ouest à travers les états de Dakota du Sud et du Nord-

Montana, Idaho et finalement à Seattle, Tacoma et Washington.

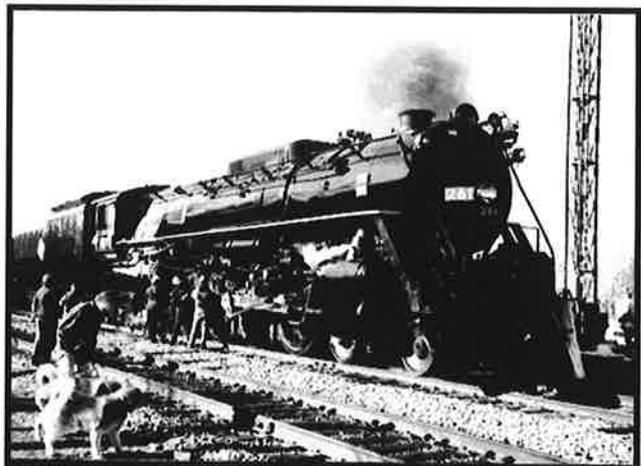
Ce réseau avait une vocation "marchandises" : transport de céréales du Dakota, de l'Iowa et de l'Illinois ; de charbon d'Indiana ; produits manufacturés de Chicago, Minneapolis et St Paul et bois de l'Etat de Washington.

Le Milwaukee Road a cessé d'exister en 1985, plusieurs lignes furent fermées et le reste du réseau racheté par la compagnie SOO Line (filiale du Canadian Pacific - CP). Depuis le CP a absorbé la SOO Line.

La plupart des officiers étaient issus du MILWAUKEE ROAD (les cadres du réseau) ainsi que la majorité des engagés cependant comme nous le verrons plus loin certains n'avaient aucune expérience dans le domaine ferroviaire. →

L'instruction

Le 744^{ème} ROB fut activé le 21 décembre 1943 à Fort Sam Houston, San Antonio (Texas) pour 2 mois 1/2 d'entraînement militaire de base. L'unité était commandée par le lieutenant Colonel Walter.J HOTCHKISS, Division superintendant du MILWAUKEE ROAD. Début mars 1944, le bataillon déménagea à Fort Snelling-Minneapolis, St Paul dans le Minnesota pour initiation et entraînement en mode réel sur le réseau "sponsor" du MILWAUKEE ROAD.



Le Milwaukee-Road avait des caractéristiques bien différentes des réseaux européens, à l'image de cette superbe 242 classe S3 construite par Alco en 1944. (photo collection Bill Plattenberger)

Mais laissons la parole à un vétéran, le soldat **William F. Plattenberger dit "Bill"** qui m'a très gentiment confié ses souvenirs.

Avant mon engagement, je travaillais depuis deux ans comme manoeuvre et serre-frein au M.R. dans ma ville natale de Savana dans l'Illinois. Mon père était aussi cheminot.

En 1943, après une affectation dans un RSB et une instruction de base à la Nouvelle-Orléans en Louisiane, j'obtiens du Lt Colonel Walter Hotchkiss, ayant fait valoir mon expérience ferroviaire dans le domaine de l'exploitation, mon transfert au 744th ROB en formation. Je fus affecté à la compagnie C du bataillon.

Après l'instruction de base, ma compagnie se retrouva sur le M.R. pour initiation à la conduite et aux opérations de manoeuvre. Durant notre séjour, nous étions divisés en deux groupes : une semaine un groupe travaillait avec les équipes du M.R, marchandises et voyageurs, l'autre étudiait les règles d'exploitation.

Les équipes régulières de conduite étaient anxieuses de confier leurs machines aux mains d'un laitier ou d'un jeune mineur de l'Indiana... Mais tout le monde fit de son mieux !

A la même époque entraient également sous les drapeaux : Lorimer Mc Callister appelé "Mac" de Rochester Hills dans le Michigan.

Avant guerre, j'étais chauffeur civil pour l'armée dans la région de Détroit, je conduisais aussi des camions.

Au 744th ROB j'occupais une place de conducteur de camions pour le transport du ravitaillement et des équipes de conduite.

Et Dave Greenfield :

Avant mon enrôlement (j'avais 18 ans), je travaillais dans une manufacture de la défense.

Normandie (août-novembre 1944)

Le débarquement de Normandie le 6 juin 1944 allait accélérer le départ du 744^{ème} ROB vers l'Europe.

Le bataillon embarqua à New-York sur le HV John Ericsson, un paquebot qui transportait plus de 5.000 hommes de diverses unités. Après 10 jours de traversée de l'Atlantique-nord, le bataillon débarqua à Liverpool le 22 août 1944. Le soir, le bataillon prenait un train de nuit à destination de Southampton, sur la côte sud de l'Angleterre. Après deux nuits dans la ville portuaire, le 744^{ème} embarqua sur le navire britannique SS Neuralia. Le 25 août les hommes débarquaient en Normandie à UTAH BEACH.

Le 26, l'unité fut transférée par route à Folligny, localité du département de la Manche située à proximité de Granville et point de croisement des lignes de Paris - Granville et Rennes - Caen via Lison.

Mais retrouvons Bill :

La compagnie C s'installa dans un verger sous des abris de fortune. Pendant notre séjour à Folligny, le temps fut froid et pluvieux.



**Normandie : les cabanons du 744th R.O.B dans un verger à Folligny
(photo collection Bill Plattenberger)**

Après quelques jours, je fus appelé pour mon premier service en tant que chef de train. Le personnel du train comprenait deux serre-frein et deux équipes de conduite. Au départ de Folligny, le train tracté par deux locomotives à vapeur SNCF était composé de citernes d'essence, de tombereaux de charbon et de wagons fermés remplis de munitions, soit près de 40 wagons.

Deux équipes de tractionnaires français assuraient le service et tentaient malgré la barrière de la langue d'initier nos hommes à la conduite.

Nos instructions étaient de rouler vers l'Est jusqu'à ce que quelqu'un nous informe que nous étions relevés !

Aucun des machinistes et chauffeurs US n'avaient d'expérience ferroviaire autre que les trois mois d'instruction à Fort Snellings. Un était coiffeur et l'autre laitier !

Les choses se passaient bien jusqu'à l'arrivée dans une petite gare où après avoir fait de l'eau et du charbon, les équipes françaises prirent leurs vélos sur le tender et partirent sans un mot...

A la nuit tombée, nous repartîmes avec le laitier et le coiffeur aux commandes !

Nous ne savions pas où nous étions et de plus notre visibilité était nulle, l'éclairage du train n'étant pas autorisé (1). Le parcours fut des plus épiques avec une traction chaotique, des chocs d'attelage et pour finir le déraillement des trois wagons de queue suite à un tamponnement violent d'une locomotive d'allège.

Ce n'est que le lendemain que nous fûmes relevés et rapatriés à Folligny par un train de wagon fermés vides.

Bien souvent les convois de retour étaient chargés de prisonniers allemands.

Ils semblaient avoir des réserves inépuisables en argent et bracelets-montres pour acheter nos cigarettes vendues à 10 \$ le paquet, somme énorme si vous pensez qu'elles nous coûtaient 10 cents le paquet et

que la solde d'un sergent était de 78 \$ par mois ! Une vraie mine d'or !

Au passage des trains sanitaires revenant du front, nous étions impatients de parler aux infirmières américaines, une d'entre elles était une proche voisine !

(1) seule une lanterne rouge placée sous le wagon de queue, donc hors de vue des avions, signalait le convoi.

Lorimer Mc Callister (Mac) : débrouille à Folligny

A Folligny, nous n'avions qu'une eau de pluie, toujours sale, pour notre toilette.

Heureusement, pour le prix d'une savonnette le coiffeur local nous lavait le visage et la nuque à l'eau chaude avant de nous raser de près.

Le bistrot avait un sol en pierre, de longues tables de bois, un feu ouvert et un éclairage à la bougie.

Nous achetions un steak à la boucherie pour le prix d'un paquet de cigarettes ensuite pour un autre paquet le tenancier du café nous le cuisinait ! Le tout servi avec des pommes de terre et une pinte de cidre. Après des mois de repas froids (rations militaires), cette nourriture nous enchantait.

Les parcours s'effectuaient en marche à vue, les locomotives à vapeur étaient souvent forcées de s'arrêter dans de petites gares dépourvues d'installations hydrauliques ou détruites du fait des combats.

Les pompiers et la population locale étaient appelés à la rescousse pour actionner des pompes à bras.

Le bataillon se déplaça à Vire où la compagnie A s'attela, grâce à ses bulldozers, à niveler l'assiette du faisceau de marchandises et à reposer les voies.

Vire avait été totalement dévasté par les bombardements alliés et les combats de l'été 1944. Au départ d'Argentan, le 744^{ème} exploitait les lignes vers Caen au nord puis Cherbourg et retour à la manière d'un triangle vers Folligny et Vire.

Les affectations suivantes furent Argentan (Hq et Hq Co) Mézidon et Surdon pour des détachements des compagnies.

Les équipes de roulants assuraient les services de trains chargés au départ de Cherbourg vers Surdon et les retours à vide.

Une autre unité prenait le relais vers Paris.

Les équipes de train avaient bien souvent 70 à 80 heures de service ! Ces services ininterrompus permirent de résorber la congestion du trafic en Normandie. Le 744^{ème} gagna ainsi le surnom de "queue-busters".



Ci-dessus : le soldat William (Bill) F. Plattenberger photographié au carrefour de Coulonces (D 296), au nord de Vire. A noter les noms de localités, lieux de combats acharnés durant l'été 1944.



Ci-dessous : le Lieutenant Gongaware de la Co C (au centre) avec des prisonniers allemands en gare de Vire. Ce gradé était un authentique cheminot du MR où il occupait le poste de Chef de train.

(Collection William -Bill- F. Plattenberger).

Louise Greenfield, auteur de l'ouvrage "744th ROB-Memories of second World War", évoque ces journées en ces termes :

Aucun d'entre-nous n'a oublié ces mois de service fastidieux : lignes inconnues, noms étrangers, équipements insuffisants, longues nuits humides et les heures de manœuvres, les attentes pour l'eau et le charbon, des voies précaires et les machines maltraitées. Cependant, nous apprenions.

Belgique (décembre 1944 – septembre 1945)

Le 12 décembre 1944, le 744^{ème} déménage une nouvelle fois. Le quartier général de la compagnie ainsi que la compagnie C s'établissent à Charleroi. La compagnie B est envoyée à Bruxelles et la compagnie A à Louvain.

Les "roulants" du 744^{ème} assuraient des services vers Bruxelles et Mons ainsi que vers Ronet, Namur et Liège. La remise de Montignies hébergea les locomotives 140 S 160 et 030T du Transportation Corps.

Un important détachement de la compagnie C avait été envoyé à Anvers pour aider à la remise en état des docks. Ces équipes subirent les bombardements des fusées V1 et V2.

Le bataillon était à peine installé en Belgique que l'offensive Von Runstedt débutait...

Des hommes de la Compagnie C partirent à Namur et Libramont pour évacuer les dépôts d'armes et de munitions menacés par l'avance allemande.

Dave Greenfield :

Pendant cette période, je fus le seul G.I à accompagner un train vers le front des Ardennes. J'étais serre-frein de fin de convoi. Je faisais équipe avec des belges qui ne parlaient que français. A un croisement avec un train qui retournait à Charleroi, notre équipe apprit que ce convoi avait été mitraillé par un avion allemand.

A l'approche d'une ville, nous pouvions entendre le bruit des bombardements. Il faisait noir et dans le caboose mon compagnon belge rallumait sans cesse sa lanterne qui s'éteignait par le souffle des explosions ! En gare après un rapide tête à queue, je me retrouvais dans un wagon fermé juste derrière la locomotive. Notre train démarra pour attaquer une rampe située à la sortie de la gare.

Le chauffeur belge enfournait du charbon, ce qui eut pour conséquence de signaler la locomotive.

Tout à coup des éclairs d'armes légères partirent du bois proche. Les Belges fermèrent rapidement la porte du foyer et refoulèrent le train en gare. Avec l'aide d'une locomotive d'allège, nous repartîmes à l'assaut de la rampe, cette fois sans coup de feu. Cet épisode se déroula quand deux hommes du bataillon stationnaient à Ciney.

Bill Plattenberger :

A 10 ou 15 nous fûmes envoyés par route à Libramont où se trouvait un grand dépôt d'essence.

A notre arrivée les renforts en hommes et matériels traversaient la ville vers les collines, quelques-uns à



Les GI's avec le Lt Gongaware (1^{er} rang au centre) à Châtelineau devant la consolidation S 160 n°2350, du Transportation Corps, construite par Baldwin en 1943, louée à la SNCB le 28-09-1945 (dépôt de Landen) vendue aux CF Hongrois en 1946-47 (MAV 411.123) (Collection Bill Plattenberger).



Ci-dessus : Châtelineau, hiver 1944/45, Ed Kelley soldat du 744^{ème} ROB devant la 140 n°3895 de la SNCB du dépôt de Luttre (future 38.065) construite en 1920 par Baldwin et radiée à Taminés en décembre 1952.

Ci-dessous : Bill au travail à Châtelineau pendant le redoutable hiver 1944-45.

(photos collection Bill Plattenberger)





La locomotive 2317, basée à la remise de Montignies et conduite par du personnel du 744^{ème} ROB, manoeuvre dans la gare de formation de Châtelineau-Châtelet le 30 mars 1945 (photo parue dans "Vapeur en Belgique" tome 2 de Phil Dambly).

qui nous parlions venaient d'arriver des States juste à temps pour participer à la bataille des Ardennes.

La journée, nous préparions le matériel pour l'évacuation et la nuit nous dormions dans un bâtiment à même le sol ou dans un hôtel de l'autre côté de la rue.

Nous étions armés d'une carabine, je vous laisse imaginer les difficultés pour accrocher les attelages et les conduites de frein avec un fusil à l'épaule !

Un soir vers minuit, nous fûmes réveillés, on nous demanda de nous rendre à la gare de toute urgence.

Les combats se rapprochaient !

Pendant que nous préparions les trains, l'artillerie et les tanks avaient déjà quitté la région et les fantassins se battaient dans les collines aux alentours de la ville.

Nous avons compris que le chemin de fer était la seule porte de sortie et qu'il fallait évacuer au plus vite le stock d'essence.

Un premier train d'essence quitta la gare, je suivais dans un autre train de wagons fermés occupés par quelques civils qui fuyaient l'avance allemande.

Le jour de Noël, le soleil perça les nuages et le ciel se remplit d'avions alliés. Le lendemain nous étions de retour dans nos unités.

Mon cantonnement pour le reste de la guerre fut Châtelineau-Châtelet, avec 23 autres GI's,

Dans cette gare se trouvait un dépôt de nourriture pour la 3^{ème} armée, nous travaillions 12 heures par jour, sept jours sur sept à manoeuvrer des wagons, formant des trains à destination du front.

J'occupais une place de "yard conductor" (chef des manoeuvres). Ce fut un hiver froid et neigeux et nos pieds étaient froids et mouillés du matin au soir.

Une partie de la compagnie C était stationnée à Charleroi dans une rame de wagons couverts transformés en dortoirs avec couchettes et poêle au charbon.

A Châtelineau, nous étions sous les ordres du Lt Gongaware qui recevait ses directives du commandant de la compagnie C le capitaine Winfrey.

Tous les GI's de Châtelineau étaient hébergés chez l'habitant.

Je logeais avec quatre autres GI's au n°190 de la rue Gendebien chez Victor et Aline Bonnejonne.

Pour notre hébergement, ils recevaient du charbon mais j'ai su plus tard qu'ils n'avaient jamais reçu la compensation financière promise.



Un wagon fermé transformé en dortoir, à noter le poêle au charbon. (Photo collection Henry Falconio)

Nous prenions notre repas de midi à notre entrepôt et le souper au mess de l'armée situé à un mile (environ 1.600 m) de la maison.

Avec l'accord du Sergent responsable du mess, nous emportions des céréales, des boîtes de lait du sucre et du café. Comme cela, Aline nous préparait le petit-déjeuner.

Le dimanche après-midi, Victor nous amenait à son club privé pour jouer aux cartes et boire quelques bières. Je dois dire que nous étions une réelle nouveauté pour les filles du voisinage.

Le 8 mai jour de la victoire, Victor déboucha sa meilleure bouteille de vin.

Par après, les Belges nous relevèrent, je restais cependant à Châtelineau comme "yardmaster", initiant les équipes locales.

Je fus le dernier des 23 GI's à rester à Châtelineau. J'ai eu mon 21^{ème} anniversaire à Châtelineau et je n'oublierai jamais le dîner préparé à cette occasion par Aline, elle avait invité les voisins et des membres de sa famille.

Victor et Aline étaient des personnes bien attachantes, nous étions accueillis comme de la famille et ce fut une expérience unique de partager leur culture et leur mode de vie.

A cette même époque se trouvait également à Charleroi Lorimer Mc Callister (Mac).

En tant que RTO (Rail Transport Office) à Charleroi, je me rendais au quartier général du bataillon installé à l'Hôtel des Chemins de Fer situé en bordure de la Sambre (le bâtiment de la direction du groupe de Charleroi).

Henry Falconio, âgé de 18 ans, originaire de Westville dans l'Illinois :



Un diesel Whitecomb 325cv de l'US Army garé à Charleroi devant l'hôtel des chemins de fer, Quartier Général du 744th ROB et siège de la direction régionale SNCB (Photo collection Henry Falconio)

Lors de mon engagement, je venais de terminer mes études secondaires et je n'avais jamais emprunté le chemin de fer ! Les gens voyageaient très peu à cette époque, mon seul horizon était ma petite ville minière de 3.500 habitants.

Affecté à la compagnie C, j'étais serre-frein (fin de convoi). Au début, nous avions des wagons et des fourgons (caboose) US mais comme ces derniers étaient trop légers pour rester sur la voie, nous dûmes très vite les garer.

Nous étions en équipe de cinq : le machiniste, le chauffeur, le chef de train, un serre-frein en tête du train et un autre en fin de convoi.

J'ai parcouru beaucoup de lignes en Belgique.

Pendant une affectation à Bruxelles, je me souviens d'un garage de plus de 200 nouvelles locomotives à vapeur de l'US Army.

Outre nos locomotives, nous utilisions des vieilles locos Belges, Britanniques et Allemandes.



Henry Falconio (main devant son visage) sur la 140 S 160 n°2234 dépôt d'attache Caen. Construite par Lima en 1943 et vendue aux CF Polonais (PKP) en 1946/47 (Tr 203-278).

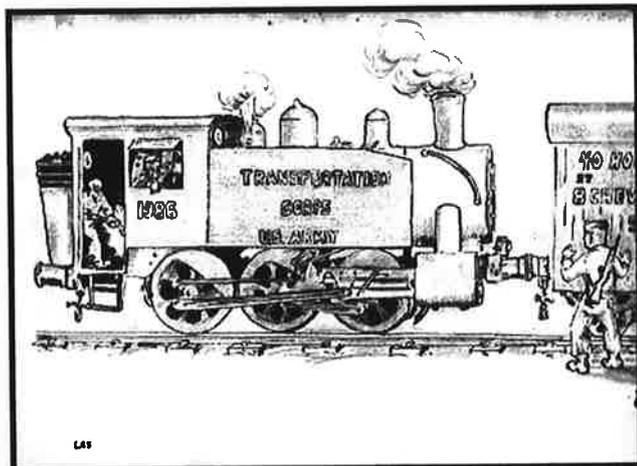
Le 744^{ème} eut à déplorer un accident spectaculaire en gare de Châtelineau-Châtelet le 16 février 1945.

Une 030 T de l'armée (1) conduite par le machiniste Ben Tate et son chauffeur Clarence Chandler manœuvrait à Gilly, lieu d'un dépôt POL (Petroleum, Oil and Lubricants). Contre la volonté de Tate, un officier lui ordonna d'amener son train, chargé de jerrycans d'essence, vers la ligne principale située au pied d'une déclivité importante (2). Le frein vapeur de la locomotive ne pouvait retenir la charge importante et la vitesse commença à augmenter, (3) Chandler sauta de wagons en wagons pour actionner les freins à mains, en vain... Arrivé à Châtelineau-Châtelet, le train se trouva sur une voie occupée par une autre machine, la collision était inévitable ! Tate et Chandler sautèrent en marche.

Le chargement d'essence s'enflamma, envoyant en l'air les jerrycans comme des fusées (4).

Sous ce déluge de feu, le machiniste Edward Porter réussit à découpler du train fou 23 wagons d'essence, évitant ainsi plus de pertes et de dégâts.

Résultat de cet accident : 14 wagons détruits, une 030T et une nouvelle locomotive diesel détruite à 75% mais heureusement aucune victime. Edward Porter reçut la médaille du soldat pour son action de bravoure. ↓



Une 030 T (Vulcan) dessinée par un soldat du ROB

(1) 030 T standard du Transportation Corps construite aux USA à 382 exemplaires par Davenport, Porter et Vulcan en 1942-43.

(2) Il s'agit de la ligne 119 Luttre (Km 0) - Jumet-Brulotte - Gilly-Sart-Allet (Km 18) - Châtelineau-Châtelet (Km 21).

(3) Ces 030T ne possédaient que le seul frein vapeur agissant uniquement sur la locomotive.

(4) Dave Greenfield m'a communiqué des photos de ces explosions (photo malheureusement difficile à reproduire), une scène digne d'un violent bombardement.

Le 744^{ème} ROB eut malheureusement à déplorer plusieurs victimes :

-le premier lieutenant Foster J.Philips tué dans une collision aux environs d'Aulnoye en janvier 1945;

-le chauffeur Leon.R. Lee Barter happé par un train à Bruxelles en mai 1945;

-le chauffeur Frank Hosterman tué dans un déraillement à Bonn en Allemagne le 22 juin 1945.

A partir de janvier 1945, le bataillon prit part à l'exploitation du "Toot Sweet express" (1) un train de ravitaillement "haute priorité" à destination de Liège.

En mai 1945 un détachement de 25 équipes de "roulants" fut envoyé à Bonn (Allemagne) pour renforcer le 740^{ème} bataillon.

Une de ces équipes inaugura, le 3 juin 1945, le "Burpee Bullet" (2) le premier train voyageur régulier du MRS sur le sol allemand, au départ de Bad-Godsburg et à destination de Bruxelles.

Après la fin de la guerre, le 744^{ème}, transporta du ravitaillement et du matériel militaire mais aussi des troupes, des personnes déplacées et des prisonniers de guerre.

Le 12 septembre 1945, le bataillon tint une grande parade à Montignies.

Par après, des hommes du 744^{ème} commencèrent à rentrer à la maison et d'autres furent transférées à diverses unités en Allemagne.

Le 744^{ème} retourna aux Etats-Unis en décembre 1945.

(1) traduction phonétique américaine de l'expression familière des cheminots français «tout de suite» !

(2) du nom du général à la tête du deuxième Military Railway Service

L'après-guerre

Dès 1947, les anciens du 744^{ème} ont formé une association qui au départ concernait la compagnie C. Plus tard, toutes les composantes du bataillon se retrouvèrent.

La première réunion a été organisée à Minneapolis (Minnesota), ensuite dans différentes villes du Midwest et de l'Est .

Afin de perpétuer le souvenir du bataillon, l'épouse d'un des vétérans, Louise Greenfield, a publié en 1985 un ouvrage reprenant les mémoires et anecdotes de guerre des officiers et soldats. (1)

La prochaine réunion se tiendra en juin 2004 à Chicago (Illinois).

(1) Cet ouvrage est disponible à la bibliothèque de notre club.

Que sont-il devenus ?

Bill (80 ans)

Après la guerre, Bill réintégra le Milwaukee Road comme aiguilleur et peu après comme chef manœuvre. Un an plus tard, il fut promu chef de train à Terre Haute dans l'Indiana et progressa dans sa carrière pour occuper lors de sa retraite en 1985 la fonction de Assitant Vice President au General Manager du Milwaukee Road. Il vit actuellement à Itasca dans l'Illinois.

Henry (78 ans)

A son retour d'Europe, Henry s'est lancé dans le commerce radio et TV et plus tard est devenu co-propriétaire de la chaîne câblée locale.

Lorimer

Signa un nouvel engagement de trois ans, il avait de bonne raison de prolonger son service car il s'est marié en novembre 1945 avec une de nos compatriotes originaire de Montignies-sur-Sambre.

Ils forment toujours un couple heureux.

Dave

Après sa démobilisation, il entreprit des études de comptable. Il entra au département comptable de la Ford Motor Company à Dearborn dans le Michigan. Il termina sa carrière en 1981 comme Superviseur de la division exportation. Le chemin de fer a toujours été sa véritable passion et il est aussi modéliste ferroviaire.

Sources:

-Allied military locomotives of the Second World War by R Turrett/Tourret Publishing.

-The transportation corps- operation overseas by Joseph Bykosky and Harold Larson US Department of the army - Washington DC 1957.

-Railroading in eighteen countries- the story of American railroad men by Carl R.Gray.Jr major general (Director General MRS 1942-45) Charles Scribner's sons New-York 1955.

-The 744th Railway Operating Battalion memories from WWII by Louise Greenfield 1985.

- 6 juin 1944 - 6 juin 1994, Le Military Railway Service et les locomotives à vapeur type 140 de l'armée des Etats-Unis d'Amérique

- Michel Pennaneac'h-denis Pasquier AAATV- Cosne-sur-Loire.

-The U.S Army Transportation Museum and Miss Carolyn D.Wright Museum Technician-Fort Eustis Virginia.

-<http://www.angelfire.com/va2/worldwar2family/744.html>

Etienne LABAR, mars 2004



Ex-charbonnage "Orange-Nassau" n°26, cette locomotive a été construite par Davenport en 1943. Restaurée, et repeinte dans sa livrée originelle n°4389 de "l'US Army Transportation Corps". Elle est conservée par le Stoomtram de Goes-Borsele (NL).

Le conducteur se frotte les mains, il va pouvoir conduire sa machine (Photo Etienne Labar, 6 juin 1998). (Voir la page de couverture).

Les remises à locomotives de la SNCB

Suite de FFN 122, 123 et 124

Le service des locomotives au 5 octobre 1947

57 remises réparties en 8 groupes pour assurer 1.709 services-locomotives					
Groupes		Remises			
Noms et nombre total de services locomotives à gérer	Nombre de remises affectées	Noms	Abrév. télégraph.	Nombre de services-locomotives à assurer	Types de locomotives y affectés et (le nombre de services-locomotives à assurer par les types)
Antwerpen 210	6	Antwerpen-Dam	FNDM	80	53 (27) - 81 (6) - 90 (23) - 93 (15) - 98 (1) - 99 (8)
		Antwerpen-Zuid	FNSD	29	15 (2) - 41 (6) - 53 (3) - 58 (5) - 81 (13)
		Berchem	FCV	30	15 (4) - 57 (2) - 64 (20) - 69 (4)
		Dendermonde	FT	26	11 (1) - 16 (4) - 38 (10) - 41 (9) - 57 (2)
		Muizen	FYM	31	51 (4) - 53 (5) - 81 (20) - 94 (2)
		Sint-Niklaas	FSN	14	11 (1) - 41 (13)
Bruxelles 145	2	Bruxelles-Midi	FBM	57	1 (9) - 7 (13) - 29 (10) - 57 (15) - 60 (8) - 62 (2)
		Schaerbeek	FSR	88	10 (6) - 12 (4) - 29 (26) - 31 (9) - 44 (1) - 53 (30) - 58 (10) - 82 (2)
Charleroi 202	8	Baulers	FSU	17	16 (9) - 40 (7) - 93 (1)
		Luttre	FLU	17	57 (2) - 81 (15)
		Mariembourg	LMG	5	15 (3) - 81 (2)
		Monceau	LNC	43	38 (18) - 51 (7) - 53 (16) - 57 (2)
		Montignies	FMY	46	22 (8) - 31 (2) - 48 (8) - 51 (1) - 53 (19) - 81 (8)
		Saint-Martin	NZ	22	22 (9) - 51 (4) - 71 (1) - 81 (8)
		Tamines	FTM	35	24 (5) - 38 (17) - 53 (4) - 64 (9)
		Walcourt	LWC	17	15 (5) - 81 (9) - 93 (3)
Gent 246	12	Aalst	FLS	29	29 (17) - 41 (8) - 51 (2) - 94 (2)
		Adinkerke	FDK	4	41 (4)
		Brugge	FR	29	7 (6) - 16 (8) - 41 (6) - 44 (2) - 81 (6) - 93 (1)
		Denderleeuw	FDD	8	41 (6) - 51 (1) - 53 (1)
		Eeklo	FCO	2	96 (2)
		Gent-Zeehaven	FGNF	21	51 (1) - 53 (9) - 81 (11)
		Ieper	FY	7	11 (1) - 44 (6)
		Kortemark	FTK	7	44 (7)
		Kortrijk	FC	31	15 (5) - 38 (10) - 44 (15) - 91 (1)
		Merelbeke	FKR	77	7 (9) - 31 (20) - 51 (3) - 53 (12) - 64 (10) - 66 (10) - 81 (13)
		Oostende	FSD	20	1 (6) - 31 (6) - 53 (2) - 93 (6)
		Oudenaarde	FDN	11	41 (11)
Hasselt 182	6	Aarschot	FRST	26	38 (17) - 41 (7) - 93 (2)
		Hasselt	FHS	55	29 (18) - 41 (4) - 53 (3) - 58 (3) - 64 (7) - 81 (20)
		Landen	FLD	25	9 (11) - 57 (2) - 81 (12)
		Leuven	FLV	44	31 (28) - 51 (1) - 53 (5) - 81 (10)
		Mol	LML	9	41 (8) - 44 (1)
		Tienen	FTL	23	15 (5) - 31 (10) - 41 (6) - 53 (2)
Liège 227	10	Ans	ANS	17	51 (1) - 53 (6) - 81 (10)
		Gouvy	FVY	8	41 (2) - 96 (6)
		Herbesthal	FHR	34	1 (6) - 29 (4) - 53 (3) - 81 (11) - 97 (10)
		Liège	FL	50	10 (8) - 48 (9) - 57 (3) - 64 (15) - 98 (9) - 99 (6)
		Montzen	GMN	4	81 (4)
		Pepinster	FPS	14	57 (2) - 81 (4) - 97 (8)
		Renory	RY	58	26 (13) - 53 (19) - 81 (26)
		Statte	LHY	15	41 (9) - 81 (6)
		Trois-Ponts	FNO	19	41 (10) - 81 (9)
		Visé	FVS	8	81 (6) - 89 (1) - 96 (1)

Mons 231	6	Ath	ATH	26	64 (10) - 81 (8) - 93 (8)
		Braine-le-Comte	FBC	20	40 (10) - 57 (4) - 81 (6)
		Haine-Saint-Pierre	GT	68	16 (9) - 29 (23) - 51 (4) - 53 (10) - 64 (12) - 81 (10)
		Mons	FMS	46	31 (19) - 40 (16) - 51 (4) - 53 (7)
		Saint-Ghislain	FGH	40	16 (6) - 53 (7) - 81 (26) - 93 (1)
		Toumai	FTY	31	7 (9) - 15 (6) - 40 (11) - 51 (3) - 53 (2)
Namur 266	7	Bertrix	MBX	35	26 (26) - 51 (1) - 53 (2) - 64 (6)
		Ciney	LC	7	41 (3) - 81 (4)
		Jemelle	LJ	41	10 (6) - 29 (31) - 53 (4)
		Latour	MUT	42	25 (6) - 26 (27) - 40 (6) - 51 (1) - 53 (2)
		Ottignies	LT	41	29 (28) - 41 (4) - 64 (9)
		Ronet	FEO	62	29 (50) - 51 (1) - 53 (11)
		Stockem	MKM	38	10 (9) - 29 (23) - 53 (6)

Un effectif de 3.340 locomotives pour assurer 1.709 services-locomotives

Locomotives			Nombre de services-locomotives assurés par les remises
Type	Effectif	Nombre total de services-locomotives assurés	
1	34	21	FBM : 9, FHR : 6, FSD : 6
5	4	-	
6	5	-	
7	73	37	FR : 6, FBM : 13, FKR : 9, FTY : 9
8	29	-	
9	42	11	FLD : 11
10	49	29	LJ : 6, FL : 8, FSR : 6, MKM : 9
11	21	3	FT : 1, FY : 1, FSN : 1
12	6	4	FSR : 4
14	27	-	
15	46	30	FNSD : 2, FCV : 4, FC : 5, LMG : 3, FTL : 5, FTY : 6, LWC : 5
16	59	36	FSU : 9, FR : 8, FT : 4, GT : 9, FGH : 6
18	17	-	
19	3	-	
20	10	-	
22	34	17	FMY : 8, NZ : 9
24	12	5	FTM : 5
25	21	6	MUT : 6
26	88	66	MBX : 26, MUT : 27, RY : 13
27	3	-	
29	300	230	FLS : 17, FBM : 10, GT : 23, FHS : 18, FHR : 4, LJ : 31, LT : 28, FEO : 50, FSR : 26, MKM : 23
30	38	-	
31	162	94	FLV : 28, FKR : 20, FMS : 19, FMY : 2, FSD : 6, FSR : 9, FTL : 10
33	8	-	
35	4	-	
36	93	-	
38	147	72	FRST : 17, FT : 10, FC : 10, LNC : 18, FTM : 17
40	68	50	FSU : 7, FBC : 10, MUT : 6, FMS : 16, FTY : 11
41	212	116	FLS : 8, FRST : 7, FDK : 4, FNSD : 6, FR : 6, LC : 3, FDD : 6, FT : 9, FVY : 2, FHS : 4, LML : 8, LT : 4, FDN : 11, FSN : 13, LHY : 9, FTL : 6, FNO : 10
44	314	32	FR : 2, FY : 6, FTK : 7, FC : 15, LML : 1, FSR : 1
48	34	17	FL : 9, FMY : 8
49	5	-	
51	100	39	FLS : 2, ANS : 1, MBX : 1, FDD : 1, FGNF : 1, GT : 4, MUT : 1, FLV : 1, FKR : 3, LNC : 7, FMS : 4, FMY : 1, FYM : 4, FEO : 1, NZ : 4, FTY : 3

53	318	217	ANS : 6, FNDM : 27, FNSD : 3, MBX : 2, FDD : 1, FGNF : 9, GT : 10, FHS : 3, FHR : 3, LJ : 4, MUT : 2, FLV : 5, FKR : 12, LNC : 16, FMS : 7, FMY : 19, FYM : 5, FSD : 2, RY : 19, FEO : 11, FGH : 7, FSR : 30, MKM : 6, FTM : 4, FTL : 2, FTY : 2
57	59	34	FCV : 2, FBC : 4, FBM : 15, FT : 2, FLD : 2, FL : 3, FLU : 2, LNC : 2, FPS : 2
58	38	18	FNSD : 5, FHS : 3, FSR : 10
59	1	-	
60	16	8	FBM : 8
62	5	2	FBM : 2
64	133	98	ATH : 10, FCV : 20, MBX : 6, GT : 12, FHS : 7, FL : 15, FKR : 10, LT : 9, FTM : 9
66	39	10	FKR : 10
67	1	-	
69	13	4	FCV : 4
71	6	1	NZ : 1
72	2	-	
76	5	-	
77	4	-	
80	1	-	
81	442	283	ANS : 10, FNDM : 6, FNSD : 13, ATH : 8, FBC : 6, FR : 6, LC : 4, FGNF : 11, GT : 10, FHS : 20, FHR : 11, FLD : 12, FLV : 10, FLU : 15, LGM : 2, FKR : 13, FMY : 8, GMN : 4, FYM : 20, FPS : 4, RY : 26, FGH : 26, NZ : 8, LHY : 6, FNO : 9, FVS : 6, LWC : 9
82	2	2	FSR : 2
83	2	-	
88	2		
89	5	1	FVS : 1
90	35	23	FNDM : 23
91	2	1	FC : 1
92	6	-	
93	58	37	FRST : 2, FNDM : 15, ATH : 8, FSU : 1, FR : 1, FSD : 6, FGH : 1, LWC : 3
94	6	4	FLS : 2, FYM : 2
96	15	9	FCO : 2, FVY : 6, FVS : 1
97	25	18	FHR : 10, FPS : 8
98	11	10	FNDM : 1, FL : 9
99	20	14	FNDM : 8, FL : 6

Un effectif de 11 locomotives attribuées aux ateliers centraux

Type	Effectif attribué	Nombre total de locomotives de ce type à l'effectif de la SNCB
50	5	5
51	3	103
57	3	62

Un peu d'histoire

C'est le 31 décembre 1945 que la SNCB prit en écritures, sous l'appellation type 29, la première des trois cent locomotives commandées à l'industrie américaine. Une présentation à la presse fut organisée afin de faire connaître au public ce nouveau type de machines. Jusqu'en septembre 1946, les 299 autres locomotives débarquèrent au port d'Antwerpen et peu après rejoignirent leurs remises d'affectation.

La livraison de ces locomotives permit à la SNCB de mettre fin à la location de locomotives amenées, lors de la libération du territoire, par le "War Department" britannique et par "l'US Army Transportation Corps". En plus de ces 300 nouvelles locomotives, la SNCB possédait à son effectif, au service-locomotives du 5 octobre 1947, 100 nouvelles machines livrées par l'industrie belge (12 du type 25 et 88 du type 26).

Comme au 5 octobre 1947 la SNCB avait enregistré un nombre plus important que prévu de locomotives revenues d'Allemagne, elle décida de mettre hors-service des types de locomotives soit jugées surannées, soit de conduite assez compliquée, soit d'un entretien coûteux ou considérées comme grosses consommatrices du précieux charbon. C'est ainsi qu'on remarqua pas moins de 22 types de locomotives n'assurant plus aucun service.

Pour pouvoir caser dans sa renumérotation les 300 locomotives du type 29, la SNCB se vit dans l'obligation de procéder, au 1 janvier 1946, à la renumérotation de son parc de locomotives à vapeur. A cette occasion, différents types de locomotives changèrent de numéro, à savoir :

Jusqu'au 31 décembre 1945, les locomotives du type...	A partir du 1 janvier 1946, deviennent le type...
28	27
29	82
34	83
74	71
75	72
95	96

Le nombre de groupes et de remises

Au service-locomotives du 8 octobre 1945, établi cinq mois après la capitulation allemande du 8 mai 1945, la SNCB possédait cinquante-huit remises réparties en huit groupes.

Au service-locomotives du 5 octobre 1947, l'un des premiers établi après la prise en écritures en 1946 des trois cent locomotives type 29, les remises étaient toujours réparties en huit groupes mais leur nombre ne s'élevait plus qu'à cinquante-sept, soit une de moins qu'au service du 8 octobre 1945.

Cette diminution provenait de la suppression, le 5 août 1946, de la remise de Winterslag. Rappelons que cette dernière était déjà fermée en mai 1934 mais avait été, sur ordre de l'occupant, rouverte en mai 1942. Après la libération, la remise de Hasselt, endommagée par les bombardements alliés, y avait abrité un certain nombre de ses locomotives.

L'effectif des locomotives mis à la disposition de la SNCB au service-locomotives du 5 octobre 1947

Au service-locomotives du 8 octobre 1945, la SNCB disposait d'un effectif de 3.049 locomotives dont 3.038 étaient attribuées aux remises et 11 aux ateliers centraux.

Au service-locomotives du 5 octobre 1947, l'effectif s'élevait à 3.351 machines dont 3.340 attribuées aux remises et 11 aux ateliers centraux soit une différence positive de 302 machines à justifier comme suit :

A. Entre le 8 octobre 1945 et le 5 octobre 1947, la SNCB a mis 20 locomotives hors-écritures à savoir une du type 6, une du type 8, trois du type 14, trois du type 16, deux du type 41, deux du type 44, une du type 48, trois du type 51, une du type 87 et trois du type 91.

B. Egalement la mise hors-écritures de dix locomotives du type 26 (neuf en 1946 et une en 1947) cédées aux chemins de fer luxembourgeois (CFL).

C. Fin de la location au cours de 1946 de 191 locomotives auprès de "War Department" britannique et de 304 auprès de "l'US Army Transportation Corps".

D. Entre le 8 octobre 1945 et le 5 octobre 1947, la SNCB a pris en écriture 404 locomotives dont huit du type 25, nonante-six du type 26 et trois cents du type 29.

E. Egalement prise en écritures de sept locomotives considérées comme "prise" de guerre 1944-45. Il s'agissait d'une BR39, d'une BR44, trois BR50, une BR55, et d'une BR93. A la SNCB, elles reçurent les appellations type 25 (BR44 et BR50), type 67 (BR39), type 81 (BR55), type 97 (BR93).

F. Entre le 8 octobre 1945 et le 5 octobre 1947, la SNCB a enregistré 416 locomotives revenues d'Allemagne, à savoir : une du type 1, une du type 31, trois du type 40, quatorze du type 53, cinq du type 62, cent trente-deux du type 64, une du type 66, deux du type 71, une du type 72, une du type 80, cent quarante-trois du type 81, dix du type 90, cinquante-huit du type 93, neuf du type 96, vingt-trois du type 97, onze du type 98 et une du type 99.

N.B. Entre les services locomotives du 8 octobre 1945 et du 5 octobre 1947, trente-cinq locomotives remisent en service par l'occupant sous l'appellation type 30, avaient été transformées et rejoignirent l'effectif du type 31. Au 5 octobre 1947, il en restait 38 à transformer. Elles ne le seront jamais car la SNCB avait pris la décision de mettre fin à cette transformation.

Michel Herbiet

Modifications et précisions sur FFN 124

Page 13 : "Du boulot pour la 29.013 le 5 septembre"

A ajouter : ...Avec une rame composée de trois voitures (train réservé aux officiels) et ensuite navettes entre La Hulpe et Genval pour le grand public.

Page 19 : "Un effectif de 3.038 locomotives..."

Type 36 : "FEO : 4" est indiqué 2 fois. Supprimer une des deux.

Page 28, deuxième colonne

"Tintin un jeune reporter de 75 ans"

Il faut préciser que les BR n'existaient que depuis 1946 et qu'avant le réseau anglais était géré par des compagnies privées. Dans le cadre de notre article, il s'agissait de la Compagnie du LNER "London & North-Eastern Railway".

Le RMM expose à l'AC Salzinnes lors des P.O. du 100^{ème} anniversaire du 23 au 25 avril

Le réseau N y sera exposé. Nous disposerons d'une vitrine où les membres pourront y exposer leurs réalisations. Le matériel sera assuré.

Prendre contact avec Michel Herbiet, responsable de cette action. 081.30.22.54. en dehors de l'heure de sieste (13h-15h).

En 2004, un raccordement vicinal ?

Au n°44 de la rue Raymond Noël, à Bois-de-Villers, sur la RN 951 (Wépion - Lesves), chacun d'entre nous peut encore distinguer clairement un embranchement à voie métrique entrant dans un petit hangar à toiture métallique fermé par une grille ancienne. Nous sommes au lieu-dit "Le Bâti" à 100 mètres du site de la gare vicinale de Bois-de-Villers, sur la ligne se dirigeant vers Malonne.

Il s'agit du raccordement "Marchal-Collart", marchand de charbon, grains et engrais. La maison de briques de terre (faites sur place : la taille des caves correspond à la masse d'argile qu'il a fallu mettre en forme et cuire) date d'il y a 100 ans. Sa photo est publiée dans le livre sur la Wallonie d'Hervé Hasquin.

Lors de l'enterrement du grand-père, un tram spécial fut affrété pour réunir la parentèle la plus lointaine. L'entreprise s'appela ensuite "Marchal-Frères" et cessa son

activité à la création de la Tva, en 1970, nous disent les descendantes du fondateur.

La ligne date de 1895. Elle reliait Namur - Bois-de-Villers - Lesve - Saint-Gérard.

En 1908, celle venant de Warnant et se dirigeant vers Lesves s'y raccorde au lieu-dit "Les Anges" : c'est là que se fait l'échange de wagons entre les deux itinéraires. Les derniers voyageurs y passeront vers 1953.

La liaison vers Bioul est démontée en 1954, quelques trajets carriers subsisteront vers Warnant jusqu'en 1960.

Mais le raccordement "Marchal" de Bois-de-Villers pourrait encore accueillir aujourd'hui un ou deux wagons à haussettes de la défunte SNCV !

Jean-Pierre Lobet



**La maison "Marchal" rue Raymond Noël à Bois-de-Villers.
A l'avant-plan le coupon de voie métrique du raccordement originel.**

(photo Jean-Pierre Lobet)

La briqueterie de Marly

Au cœur du Valenciennois (Nord-Pas-De-Calais), dans un écrin de verdure, se niche une perle de l'archéologie industrielle.

Par une belle journée d'automne, Etienne et moi-même participâmes à une journée vapeur organisée par «Le p'tit train de la Haute Somme». Cette association, membre de l'APPEVA (Association Picarde pour la Préservation et l'Entretien des Véhicules Anciens), possède une merveilleuse ligne à voie de 60, qui entre Froissy et Dompierre, longe prés et bois, étangs et ruisseaux. Elle desservait autrefois une sucrerie aujourd'hui abandonnée.

Au cours de cette journée pleine de surprises ferroviaires, nous avons rencontré un membre de l'APPEVA, qui devant notre intérêt passionné pour la voie étroite et l'archéologie industrielle, nous renseigna l'existence d'une briqueterie qui utilisait encore des locotracteurs circulant sur voie Decauville.

Quinze jours plus tard, impatients, nous partîmes vers Marly, petite commune sise dans la banlieue de Valenciennes. Comme toute perle rare, la briqueterie se fit désirer car nous mîmes près d'une heure pour la découvrir. Nous ne fûmes pas déçus.

Au détour d'un chemin, à l'orée de la ville, entourée d'arbres séculaires, elle apparût, inchangée depuis un siècle. Le bâtiment principal, surmontée d'une haute cheminée de briques et abritant le four Hoffmann, les

ateliers, les séchoirs, rien n'a changé depuis le début du 20^{ème} siècle.

Nous connaissons peu de choses sur l'histoire de cette entreprise car les documents ont été dispersés lors de sa faillite en 1985. Nous savons qu'elle fut construite en 1904, par trois frères, Anthéor, Alphonse et Arthur CHIMOT. L'un était entrepreneur, l'autre maçon et le troisième agent commercial.

Ils emportèrent le marché de la restauration de l'église saint Michel à Valenciennes. Devant faire face au besoin énorme de briques, ils construisirent une briqueterie qui fonctionne toujours à ce jour.

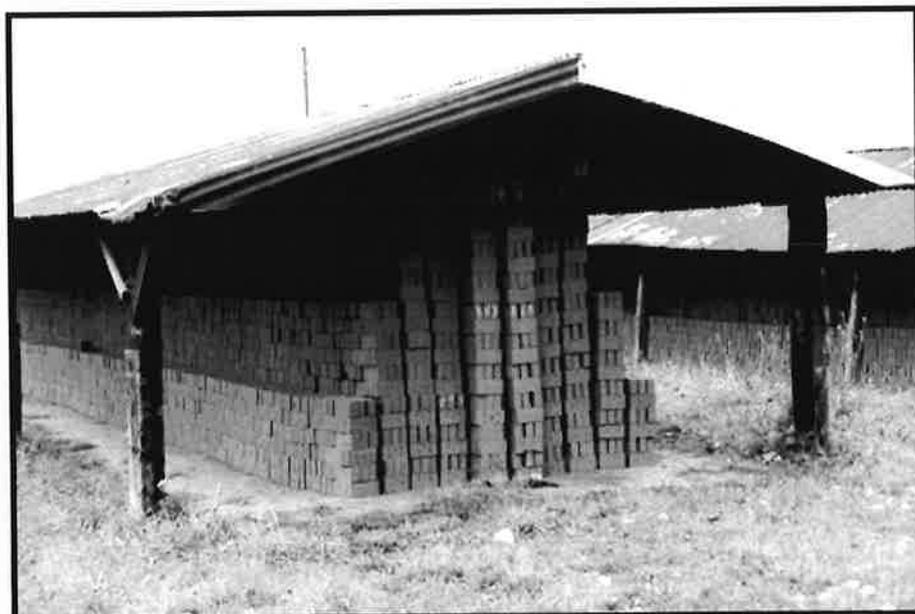
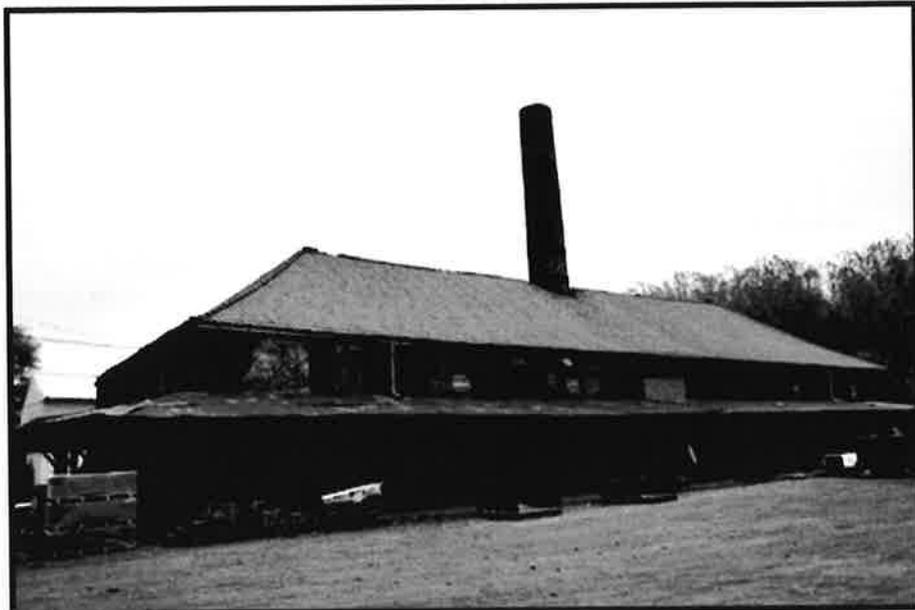
Comme cette entreprise fut créée pour les besoins d'une église, on dit dans le pays qu'elle est bénie par la naissance.

En 1985, elle fut reprise par M. et Mme. Pierre GOETHALS, qui la dirigent encore à ce jour.

Cette briqueterie fonctionne de manière très simple. De mars à octobre, l'argile est extraite d'un champ situé à proximité de l'entreprise (l'hiver est consacré essentiellement à la cuisson). L'argile crue est amenée dans un dépôt par des wagonnets tirés par un locotracteur diesel, roulant sur des voies Decauville, déplacées selon les besoins. Les briques sont façonnées sans aucun additif (un produit bien écologique) et ensuite transportées par wagonnets vers les séchoirs, avant



La locomotive n°4 du CFCO : une 040 T Krauss, type Feldbahn (photo Paul Delescaille).



d'être cuites dans le four Hoffmann. Ce dernier fonctionne toujours de la même manière depuis 100 ans.

Le four est gorgé de briques, ensuite on boute le feu, lequel est lentement entretenu en charbon s'écoulant par des orifices percés dans la voûte. L'alimentation se fait par de sorte d'entonnoirs mus par un mécanisme lent de courroies et de poulies. La cuisson dure une quinzaine de jours et ce sont de magnifiques briques, couleur terre de sienne, dures et résistantes qui en sortent.

L'archéologie industrielle et la voie étroite constituent un merveilleux sujet d'inspiration pour un diorama ou un petit réseau en H0e plein de poésie (Roco propose un matériel intéressant).

Et pour terminer, avis aux amateurs de douceurs, le 20 décembre 2003, fut créée "La brique de Marly", une délicieuse praline au chocolat et à la crème au café !

Paul Delescaille

Merci à M. Pierre Goethals pour les renseignements si aimablement communiqués.

En haut : le four Hoffmann et sa cheminée.

Au centre : le séchoir à briques.

En bas : les curieux entonnoirs qui alimentent le four à charbon.

(photos Paul Delescaille)



Les briques séchées sont amenées en wagnonnets vers le four (photo Paul Dolescaille).

Courrier des lecteurs

Dans Ferro Flash Namur n°124, page 16, article "Des membres du RMM en visite au Pier"

Il est indiqué que Märklin n'a pas produit de voitures C.I.W.L. A ce sujet, notre membre M. Scoyer, nous fait remarquer que Märklin a bien fabriqué deux modèles C.I.W.L. : le n°4011, ex-383/j, années 1951-1957 et le n°4029 années 1960-1963.

NAMUR

A l'Institut Technique Henri Maus

Place de l'Ecole des Cadets, 4

Dimanche 6 juin de 9h à 13h

1^{ère} bourse de Modélisme Ferroviaire

organisée par

le Rail Miniature Mosan et l'Institut Technique Henri Maus

Réservation des tables : rmmsecretaire@hotmail.com

Avec le soutien de l'agence FORTIS-BANQUE, rue Deneumostier à Belgrade

Les "Bumpers" (les heurtoirs)

suite de FFN 124 page 17 "Un Bumping post"



Los Angeles, Union station, avril 2000



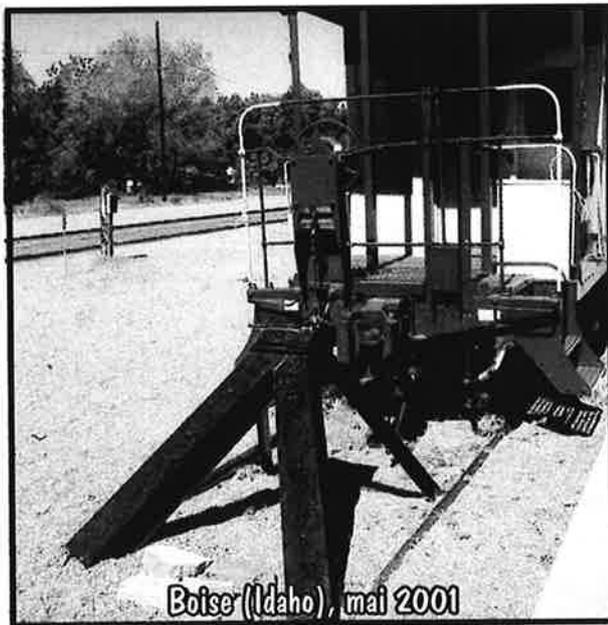
Los Angeles, Union station, avril 2000



Caney Fork & Western, 1999



San Francisco (Californie), mars 2000



Boise (Idaho), mai 2001

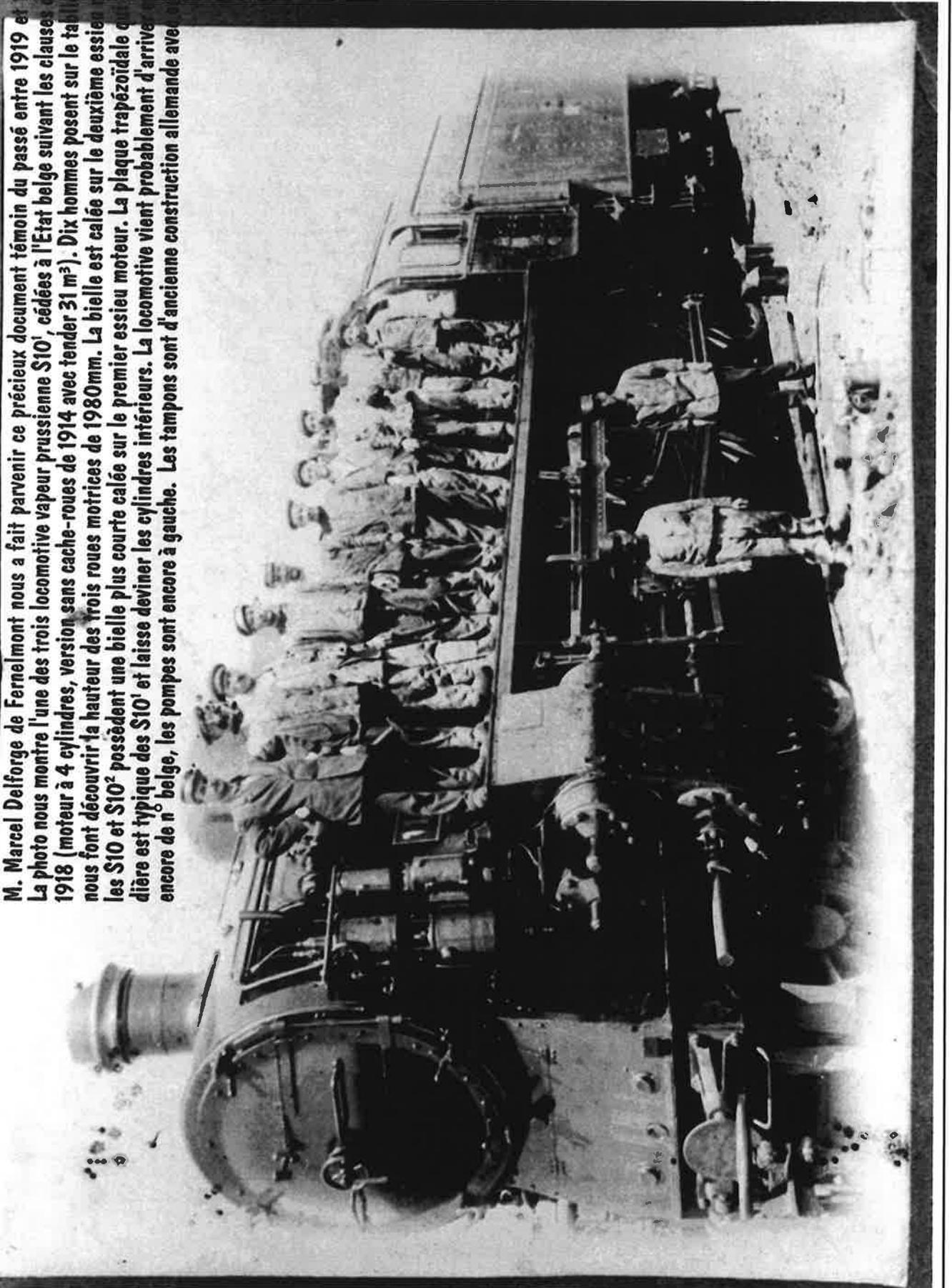


Caney Fork & Western, 1999

Voici une documentation extraite de la revue mensuelle "Railroad Model" venant compléter l'article de Michel Marin paru dans FFN 124 page 17.

M. Marcel Delforge de Fernelmont nous a fait parvenir ce précieux document témoin du passé entre 1919 et 1924. La photo nous montre l'une des trois locomotives vapeur prussienne S10¹, cédées à l'Etat belge suivant les clauses de l'Armistice de 1918 (moteur à 4 cylindres, version sans cache-roues de 1914 avec tender 31 m³). Dix hommes posent sur le tablier et deux autres nous font découvrir la hauteur des trois roues motrices de 1980mm. La bielle est calée sur le deuxième essieu moteur alors que les S10 et S10² possèdent une bielle plus courte calée sur le premier essieu moteur. La plaque trapézoïdale qui soutient la chaudière est typique des S10¹ et laisse deviner les cylindres intérieurs. La locomotive vient probablement d'arriver et ne possède pas encore de n° belge, les pompes sont encore à gauche. Les tampons sont d'ancienne construction allemande avec ouverture dans les boisseaux. La lisse du tablier est directe jusqu'à la cabine où elle s'incurve avant de continuer sous la cabine ce qui n'est pas le cas des saxonnes où il y a rupture à partir de la cabine et le marche-pied sous la lisse.

NDLR : Le 1 janvier 1925, elles reçurent l'appellation type 61 et numérotées 6110, 6111, 6127. Elles furent reprises par l'occupant en 1942 et aucune des trois ne revint en Belgique. En Allemagne, lors de la constitution de la DRG en 1925, ce type de locomotive fit partie de la BR 17.







La CFL 3609 au dépôt de Luxembourg-Bonnevoie, le 7 mars 2004. En arrière-plan l'automotrice 2008
(photo Christian Auquière)



La Dispolok immatriculée aux CFL : ME26-03 au dépôt de Luxembourg-Bonnevoie, le 7 mars 2004
(photo Christian Auquière).



4 février 2004, gare de Rebaix, l'automotrice "break" 301 dans la nouvelle livrée (photo Patrick Maes).



29 décembre 2003, gare de Mechelen, l'automotrice 306



19 février 2004, Yvoir, l'automotrice "break" 328



24 janvier 2004, gare de Sclaigneaux, l'automotrice 728



24-01-2004, Marche-les-Dames, passage de l'automotrice 599-(ex-Sabena) en direction de Namur



12 février 2004, gare d'Andenne, l'automotrice 674



Automotrice 245 à Mechelen-Nekkerspoel, 16 avril 2004



2 mars 2004, gare de Bressoux, l'automotrice 215 à quai

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 fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2004) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Guy Lahaye
 Trésorier, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Communication(s), Secrétaire adjoint Jean-Pierre Lobet
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Rédac'chef FFN Claude Carpet

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Michel Archambeau,
 et Claude Riguelle.
 Réseau H0 "US" Jean-Claude Botspoel,
 et Jules Falque.
 Réseau N "Athus-Meuse" Jacques Quoitin,
 et Didier Delfosse.
 Bibliothèque Claude Carpet,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur 45,00 €.
 Membre ordinaire * 30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.

Abonné à Ferro Flash Namur,
 (uniquement le service Ferro Flash) 18,00 €.
 Pour l'étranger 22,00 €.

* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président Jean-Claude Botspoel Rue Saint Hadelin, 21 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60. GSM : 0477.39.69.99. Courriel : botspoel@skynet.be

Secrétaire Guy Lahaye Rue Fostrie, 60 5530 YVOIR.
 Tél : 082.61.01.04. GSM : 0495.90.45.72. Courriel : rmmsecretaire@hotmail.com

Trésorier Didier Delfosse Rue de Furnaux, 26 B 5640 METTET
 Tél bur : 065.58.31.68. GSM : 0477.65.64.86. Courriel : didier.rmm@skynet.be

Compte Banque ..360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".
 De l'étranger BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.be>.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, c/o "BUREAUTIQUE & MODELISME sa", Allée des Fougères, 435;
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 071.72.95.61. Courriel : ffn-rmm@skynet.be
 URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

Diffusion Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. Voir "Trésorier" ci-dessus.

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

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

Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être inféodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme.

Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

Vie du club

La Porte Ouverte du 27 mars	
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs"	2

Rétro rail

Les remises à locomotives de la SNCB	18
--	----

Documentation

La briqueterie de Marly	23
Les photos de... ..	28
Les photos de Patrick Maes	30

Histoire

Le 60 ^{ème} anniversaire du débarquement du 6 juin 44 : Les R.O.B.	4
Une S10 ¹ prussienne en Belgique	27

En raison de l'importance de l'actualité formée par le 60ème anniversaire du débarquement en Normandie, l'article concernant les R.O.B. a pris une bonne partie de la place disponible.

Les articles prévus pour FFN125 seront dans le numéro 126 qui paraîtra en juin 2004.

La rédaction espère la compréhension de leurs auteurs respectifs et les remercie d'avance.

ferro flash Namur n°125 (2004-2)

Ce deuxième numéro de l'année 2004 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des photos, des articles ou toute autre collaboration : Christian Auquière, Jean-Claude Botspoel, Paul Delescaille, Marcel Delforge, Etienne Labar, Jean-Pierre Lobet, Patrick Maes, Michel Marin et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait peut-être bien moins fournie !...

ferro flash Namur :

Infographie : "Bureautique & Modélisme sa", Allée des Fougères, 435; 5621 Morialmé. 071.72.95.61.
Impression : "Impaprint sprl" ; 5651 Thy-le-Château. 071.61.11.12.

**Photos de couverture : la 030 T n°4389 de "l'US Army Transportation Corps", construite en 1942-43 par Davenport, vendue, après-guerre, par l'Us Army aux charbonnages "Orange-Nassau" (NL).
Sur la ligne du Stoomtram de Goes-Borsele (NL) (photos Etienne Labar, 6 juin 1998).**