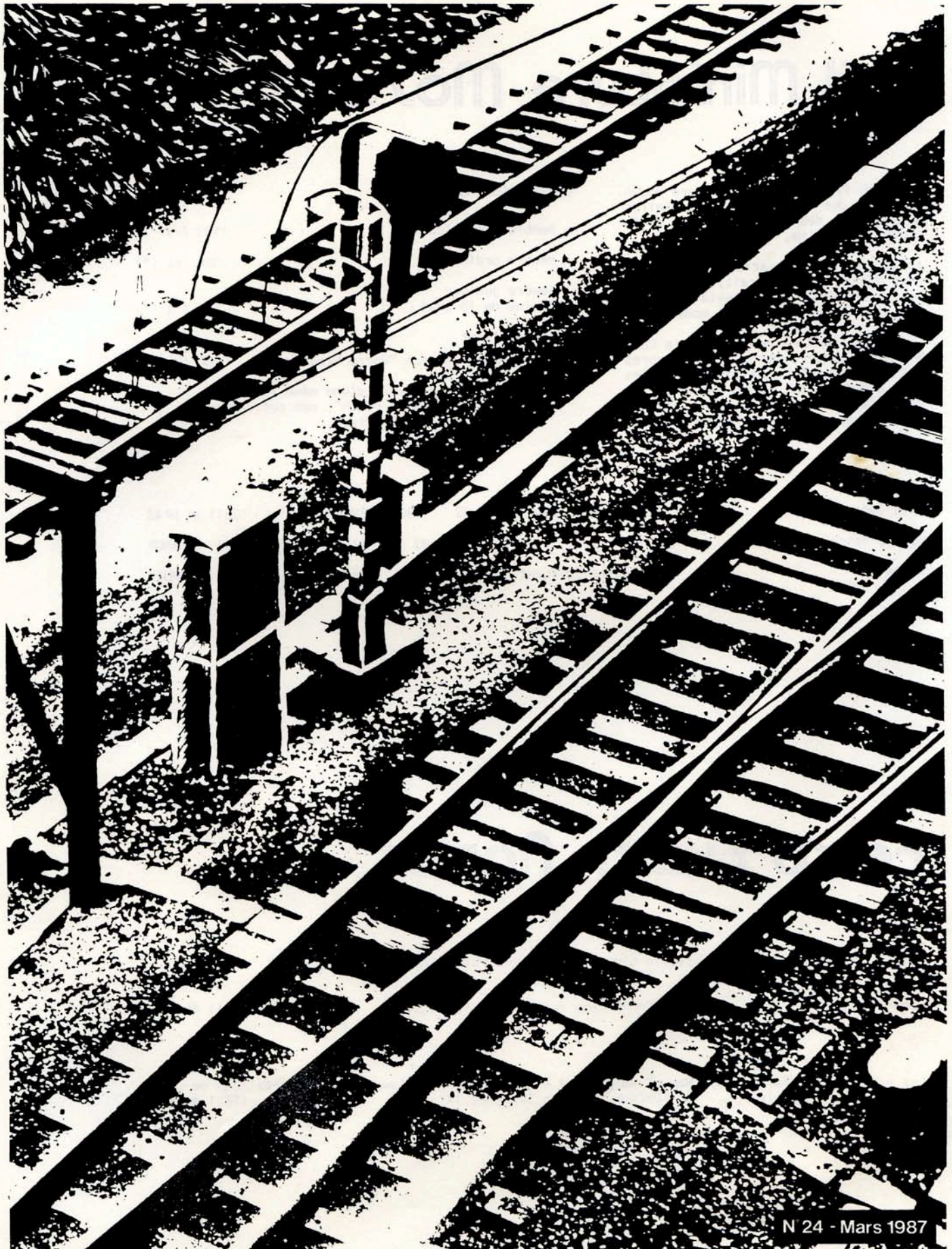


Ferro Flash Namur



N° 24 - Mars 1987

Rail Miniature Mosan

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

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

Outre ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau H0, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

COTISATIONS ANNUELLES :

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

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

Relations publiques : Ph. SEGERS rue des champs, 22 5800 GEMBOUX tel : (081) 61 39 42

Compte bancaire : 350 - 0224332 - 90 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR

Local : Centre Culturel de Géronsart rue du trèfle 5100 JAMBES

Ferro Flash Namur

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

Rédaction : A.M. DUCARME rue de l'église, 53 5150 WEPION tel : (081) 46 08 52

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable : O. FONCOUX rue des Suwagnes, 14 5150 WEPION tel : (081) 46 07 92

vie du club

CALENDRIER DES REUNIONS

Réunions mensuelles

17 avril modélisme : les techniques du réseau RMM
(3) la commande des itinéraires (partie technique)

projections : ?

22 mai exposé : la signalisation SNCB
(1) la signalisation mécanique, par A-M. Ducarme

projections : les TEE, diapos de Wouter Janssens

les réunions suivantes : 19 juin, 24 juillet, 21 août, 18 septembre, 23 octobre,
20 novembre, 18 décembre.

Réunions hebdomadaires

Chaque vendredi (20h00) et chaque samedi (14h00) ouvrable.

Les membres juniors sont particulièrement les bienvenus à ces réunions de travail.

N-B : pas de réunion le samedi qui suit la réunion mensuelle.

FFN

Certains membres nous ont signalé ne pas avoir reçu leur FFN. Nous les prions de nous en excuser. Qu'ils sachent cependant que ce fait est indépendant de notre volonté. Ceux qui sont concernés sont priés de le faire savoir à l'éditeur responsable.

NORMES MODULAIRES

Les normes modulaires semblent intéresser beaucoup de membres, qui en ont demandé la publication. Ces normes sont toujours en cours d'élaboration et ne sont actuellement pas encore officialisées. Quoi qu'il en soit, les planches affichées au local peuvent dès maintenant être considérées comme définitives. Les membres qui désirent en obtenir une copie sont priés de s'adresser à M. Archambeau qui leur donnera également toutes informations complémentaires.

COMMANDES GROUPEES

Laiton (voir FFN 20) : pour ceux qui n'avaient pas réservé, il reste quelques lots disponibles.

Apprêt phosphatant (voir FFN 20) : suite à la réinscription de plusieurs membres, une seconde commande est envisagée dès qu'un nombre suffisant de membres se seront manifestés.
Livraison probable en avril-mai.

Diodes Led's : nous vous proposons des led's de dia 1,8 mm pour équiper signaux et véhicules. Elles seront disponibles en jaune, rouge, vert.

Commandes clôturées le 30 avril 87.

Plasticard : nous serons bientôt en mesure de vous proposer différentes épaisseurs de ce matériau présenté en feuilles de grandes dimensions, à des prix beaucoup plus abordables que dans le commerce spécialisé.
(renseignements complémentaires dans FFN 25)

Pour les commandes groupées, s'adresser à M. Herbiet (trésorier), avenue de la Plante, 47 bis, bte 4, 5000 Namur. Tél. 081/712668

VOYAGES

1- Le samedi 9 mai, ADIEU AUX PICASSOS, avec l'IFC.

Parcours dans un site unique et nombreux arrêts photos prévus.

Trajet : départ de Charleville-Mézières

Givet - Namur (arrêt 1 heure pour dîner)

Charleroi - Maubeuge - Hirson

retour à Charleville-Mézières en fin d'après-midi.

Le club participera à ce voyage. (prix spécial pour un groupe de 20 personnes)

Le prix est encore inconnu à ce jour.

Les personnes intéressées sont invitées à prendre contact avec Ph. Segers

(tél.081/613942)

2- Excursion en train historique spécial Bruxelles - Liège - Köln Deutz avec visite de la grande exposition de trains miniatures organisée dans les halles de la Kölner Messe. Cette exposition est la version "Grand Public" de la foire de Nürnberg. Elle se tient du 22 au 26 octobre 87.

Composition du "Rhein Express" : 5403 ou 1.002 (si possible) + voitures IlB.

Prix : environ 800 fb.

Date non encore fixée, nous vous tiendrons au courant.

PETITES ANNONCES

Afin d'équiper le réseau du club de moyens de télécommunications, le RMM recherche 5 postes téléphoniques + un commutateur ad hoc type "service intérieur".

Contacteur O. Foncoux (081/460792)

actualité

Le point sur l'électrification de la ligne Namur-Dinant.

La fin des travaux, initialement prévue pour le printemps de 1987, a été reportée d'un an, divers chantiers ayant pris du retard. Où en est-on aujourd'hui ? Voyons, tronçon par tronçon, l'état d'avancement des travaux (1).

DINANT - ANSEREMME : Au-delà de DINANT, la caténaire est posée au-dessus des deux voies jusqu'à la bifurcation de Neffe, où un poste de sectionnement a été installé, à côté du passage à niveau.

Le dernier portique posé a reçu les interrupteurs destinés à l'alimentation du tronçon suivant (vers BERTRIX): l'étude a déjà été réalisée pour l'électrification au-delà de DINANT, vers BERTRIX, mais rien n'a encore été décidé.

GARE de DINANT : La caténaire est entièrement posée, mais, ce qui est curieux, pas toujours au-dessus des voies! En effet, des travaux de voie doivent encore intervenir près de l'ancienne cabine et du passage à niveau, du côté sud de la gare : suppression de la traversée jonction simple (liaison entre les deux voies principales et la voie 3), et déplacement de la liaison entre les voies 2 et 3, ce qui obligera à enlever l'extrémité actuelle du quai à cet endroit.

DINANT - YVOIR : La caténaire est entièrement en place au-dessus des deux voies. En raison de la sinuosité du tracé, les portées sont parfois très courtes, jusqu'à 35, et même 28 mètres! Ce qui donne vraiment l'impression d'une "forêt" de poteaux, surtout qu'ils sont neufs et brillants. On ne peut pas dire que les paysages de la vallée y ont gagné!

GARE de YVOIR : Là aussi, la caténaire est entièrement posée, avec ses appareils annexes (interrupteurs). Extérieurement, le bâtiment de la sous-station est achevé. Les portiques destinés à recevoir la ligne haute tension sont en place, mais non équipés. En revanche, les socles de béton destinés à supporter les gros appareils (transformateurs, redresseurs) ne sont pas terminés. Un bâtiment annexe est encore en construction : seuls ses murs sont réalisés. Il semble donc que les travaux de la sous-station prendront encore un bon bout de temps...

YVOIR - LUSTIN : les supports de caténaire sont en place (poteaux et traverses, poinçons et isolateurs de suspension, appareils tendeurs), excepté sur quelques mètres de la voie A dans le tunnel de GODINNE (2).

Ce tunnel a été adapté au gabarit électrique : les deux voies ont été abaissées et les piédroits ont été renforcés. Le portail en briques (côté Yvoir) a reçu un gunitage (projection de béton) après avoir été débarrassé des bouleaux et autres végétations qui ont fait le bonheur des photographes...

Dans ce tronçon, il ne reste donc plus qu'à poser les lignes caténaires. Une courte portion est d'ailleurs déjà en place en gare de LUSTIN, dans la zone des aiguillages.

LUSTIN - JAMBES : tronçon exploité en voie unique, en raison des travaux au tunnel de LUSTIN. Sur ce tronçon, les supports sont en place, mais il y manque encore de-ci de-là un isolateur ou un poinçon, et les appareils tendeurs ne sont pas encore installés.

Au tunnel de LUSTIN, la voie B a été remise en service au début de mars, après avoir été abaissée. Il a fallu pour cela couper la route nationale (d'où détournement des bus par les Fonds de Lustin et Lustin-village). La voie A est aujourd'hui enlevée de part et d'autre et dans le tunnel, et le nivellement a été réalisé au passage à niveau de sorte que la coupure de la route ne devrait plus durer très longtemps.

Les travaux au tunnel de Lustin (le plus long des deux de la ligne) ont été assez lents jusqu'à présent. Il s'agissait, comme à GODINNE, d'abaisser le niveau des voies pour dégager un gabarit suffisant sans toucher aux voûtes. Une portion de ce tunnel possède une voûte revêtue de briques et un portail en pierres (côté TAILFER) tandis que l'autre portion est simplement creusée dans le rocher. De ce côté-là (vers LUSTIN) est en construction une avancée en béton (pour prévenir les petits éboulements, m'a-t-on dit).

Encore un site pittoresque qui disparaît...

En même temps qu'on abaissait la voie, il semble bien qu'on en ait accentué le dévers (pour rouler plus vite?)

La carrière THONE n'est toujours pas raccordée aux voies principales en raison des travaux en cours pour abaisser la voie A.

Le poste de sectionnement de TAILFER (sur l'emplacement de la gare disparue) n'en est pas encore au stade des fondations! Mais il est vrai qu'il ne représente pas un bien gros chantier...

JAMBES - NAMUR : les traverses viennent d'être posées en gare de JAMBES, entre les passages à niveau de la rue de Géronsart et de l'avenue J. Materne, mais pas encore au-delà vers NAMUR, même si les poteaux y sont depuis belle lurette. Cela ne devrait sans doute plus guère tarder. En gare de NAMUR, quelques adaptations semblent avoir déjà été réalisées (pose de supports avec interrupteurs). En revanche, les supports ne sont pas encore placés sur le pont au-dessus de la Meuse.

Beaucoup de changements interviendront dans les mois prochains. Rendez-vous pour un nouveau "point" à l'automne prochain...

- (1) *Au moment où vous recevrez votre numéro, certains travaux seront plus avancés, la situation évoluant rapidement.*
- (2) *Pour rappel, on nomme "voie A" la voie normale du sens correspondant à la désignation officielle de la ligne, par exemple Bruxelles-Namur, ou Angleur-Marloie (donc dans cet article la voie normale du sens Namur-Dinant), et "voie B" l'autre voie.*

A M D

A 160 km/h sur les voies belges.

Avec les prochains horaires (mai 1987), notre réseau verra ses premières circulations à 160 km/h, sur les lignes 75 et 75 A.

La vitesse de référence du tronçon GAND - COURTRAI de la ligne 75 est portée à 160 km/h. Ce n'est pas le cas pour MOUSCRON - TOURNAI (ligne 75 A) bien que cette vitesse y sera également pratiquée.

Dans le premier cas, les installations de signalisation ont été conçues pour la vitesse de 160 km/h, si bien que la signalisation reste conforme aux prescriptions en vigueur ailleurs sur le réseau belge, le sectionnement étant adapté aux vitesses élevées.

Mais dans le cas du tronçon MOUSCRON - TOURNAI, nous voyons apparaître une nouvelle signalisation, appelée sans nul doute à se répandre peu à peu sur d'autres lignes. Sur cette ligne (vitesse de référence 140 km/h), la vitesse de 160 km/h sera autorisée par deux feux verts disposés sur une verticale. Le deuxième feu vert occupe la place du feu blanc lunaire (signal de petit mouvement) dans le bas du panneau. Si le signal peut présenter et le double vert et le blanc lunaire (jamais ensemble, évidemment), le feu vert inférieur et le feu blanc lunaire sont disposés dans une même unité lumineuse. Lorsqu'après un double vert le conducteur rencontre un feu vert seul, il doit réduire la vitesse à 140 km/h (vitesse de référence de la ligne)

A M D

Coup d'œil sur les nouvelles voitures internationales I 10.

Nous devons à l'amabilité de Monsieur Ph. DAMBLY la photo ci-dessous et celle de la page suivante, présentant respectivement une vue d'ensemble de la nouvelle voiture type I 10 de première classe pour trains internationaux, et une vue de l'aménagement intérieur de la même voiture.

Les nouvelles voitures I 10 actuellement en construction sont dérivées des voitures I 6 "Eurofima" bien connues. Elles en ont les bogies (Fiat) et la caisse de 26 m 400, ainsi que la livrée "européenne" C 1. Par contre, la suppression des jupes leur donne un air plus allongé. Les voitures de première et deuxième classes auront des caisses identiques et un même nombre de compartiments. Avec six places par compartiment en première classe (trois de front, 2 + 1) et huit en deuxième classe (2 + 2). Les sièges rappellent ceux des nouvelles voitures à deux niveaux M 5. Leur disposition en deux grands compartiments séparés par une cloison vitrée, avec panneaux décoratifs aux extrémités, rappelle celle des voitures M 4 de première classe. Les fenêtres sont ici aussi celles des voitures M 4 ou des automotrices "Break".

A M D





Rumeurs...

Avec le renouvellement du matériel "Benelux", les anciennes automotrices doubles "tête de chien" perdent leur emploi. Il paraîtrait que la SNCB envisage de transformer les siennes en automotrices postales. Attendre et voir...

A M D

voyages

Circulations „vapeur” en 1987.

Au 16 janvier 1987, les trains "vapeurs" repris ci-après étaient à considérer comme certains :

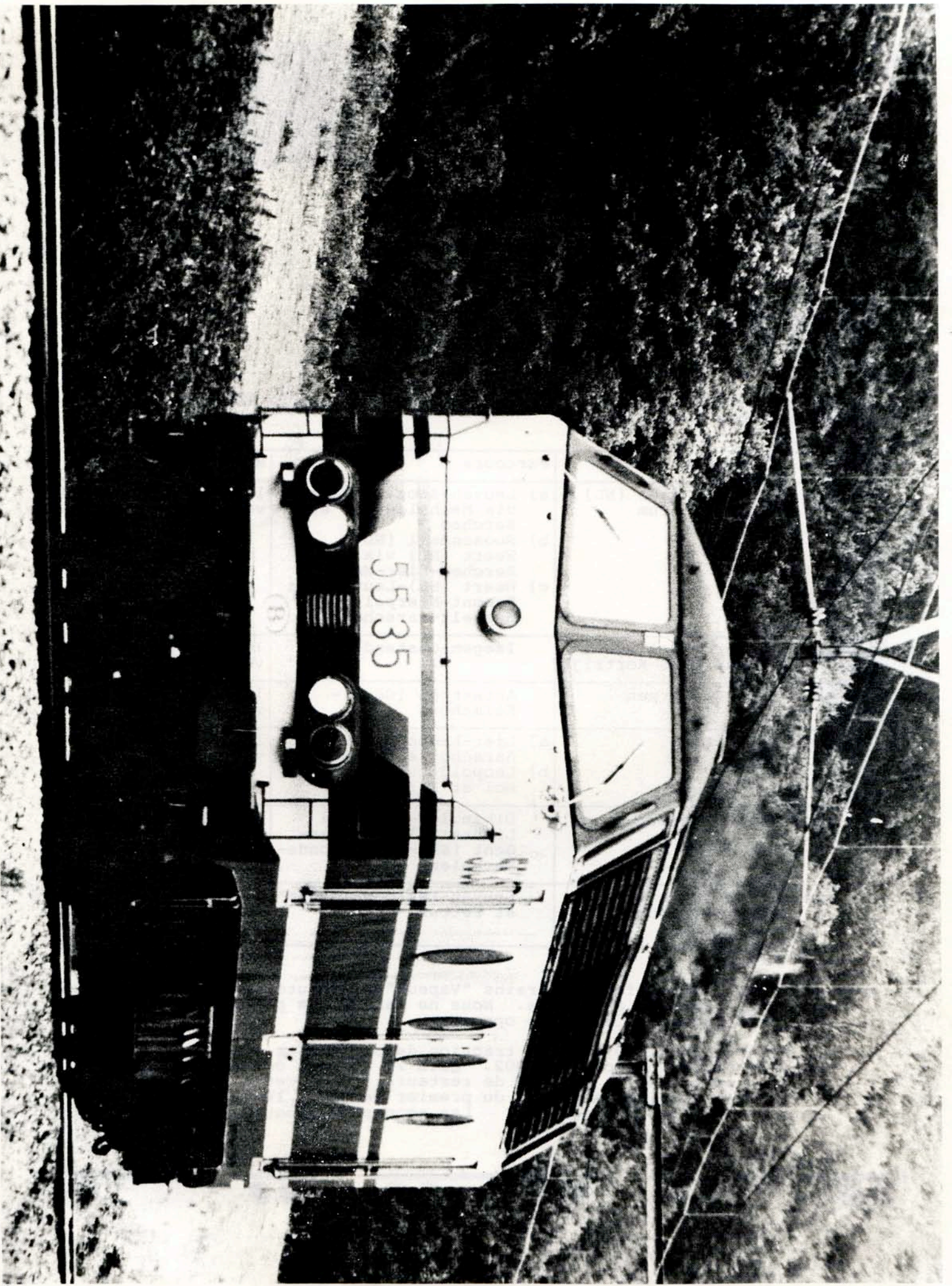
Date	Demandeur	Parcours	Matériel
25 avril	Brabant Rail (NL) + Stoomcentrum Maldegem	a) Leuven-Roosendaal (NL) via Mechelen (N) et Berchem b) Roosendaal (NL)- Weert (NL) via Berchem-Lier-Mol c) Weert (NL)-Leuven via Hamont-Neerpelt-Mol- Hasselt-Aarschot	locomotive : 12.004 voitures : type K
17 mai	Commercieel Agent- schap NMBS Kortrijk	Izegem-Oostende	locomotive : 29.013 voitures : type L
7 juin	GCV Antwerpen	Antwerpen (Oost)- Kalmthout	locomotive : 12.004 voitures : type K
13 juin	Stad Lier	a) Lier-Leopoldsburg via Aarschot et Diest b) Leopoldsburg-Lier via Mol et Herenthals	locomotive : 29.013 voitures : (*)
14 juin	Stad Diksmuide	Diksmuide-Lier via Lichtervelde-Deinze- Gent (SP)-Dendermonde- Mechelen	locomotive : 29.013 voitures : type K
1 août	Stad Eeklo + Stoomcentrum Maldegem	Leuven-Eeklo-Maldegem et retour	locomotive : (*) voitures : (*)

(*) à déterminer

P.S. D'autres circulations de trains "Vapeur" et d'autorails hors-écritures sont actuellement à l'étude. Nous ne manquerons pas de les porter à votre connaissance en temps opportun.

Le matériel désigné pour la traction de ces trains spéciaux ne fait pas mention de la locomotive 1.002. Quid ? Il est dès maintenant à peu près certain que les travaux de restauration de cette locomotive ne seront pas terminés au cours du premier semestre 1987. Le seront-ils au cours du second semestre ? Les pronostics sont ouverts !





rétro rail

En train à travers la Belgique il y a cinquante ans.

par H.G.Hesselinck

12e jour

Nous nous dirigeâmes en tramway vers la gare de Bruxelles-Midi d'où nous partîmes à 7 h 36 avec un train omnibus pour Ecaussinnes-Carières via Halle, Clabecq et Ronquières. Arrivés à 9 h 24, nous avons près d'une heure d'arrêt, ce qui nous permit d'observer à l'aise de petites locomotives qui manoeuvraient dans les carrières d'où l'on extrayait des pierres. A 10 h 17, notre voyage se poursuivit vers Zottegem via Braine-le-Comte, Enghien et Geraardsbergen. Nous croisâmes de nombreux trains principalement dans les deux dernières localités. Notre amusement consistait à identifier le nom des remises auxquelles appartenaient les locomotives tractant ces trains. Nous étions arrivés à Zottegem à 12 h 11 et, après une légère collation, nous montâmes dans un train de la ligne Bruxelles-Denderleeuw-Kortrijk. En consultant l'indicateur, nous remarquions qu'une dizaine de trains "semi-direct" assuraient journellement cette relation. De nombreux trains supplémentaires étaient mis en service aux heures de pointe. Il existait également deux trains "bloc" dans chaque sens qui ne marquaient aucun arrêt entre Bruxelles et Kortrijk. A 14 h 07, nous descendîmes à Anzegem où une locomotive type 11 (avec cheminée carrée) et quelques voitures d'un type très ancien nous attendaient pour nous mener à Ingélmunster via Waregem (ligne 69A). Après notre arrivée à 15 h 02, nous prîmes à 15 h 09 un train de la ligne Brugge-Kortrijk qui nous déposa dans cette dernière localité à 15 h 26. Notre voyage se poursuivit à 16 h 11 vers Tournai via Mouscron. Ici une locomotive-tender 2C2 de la Cie du Nord retint notre plus grande attention. C'était en effet une locomotive faisant partie d'une série de 14 machines qui, en 1914, avaient été à l'origine destinées aux Pays-Bas mais ne pouvant être livrées à notre pays, elles furent prises en charge par le R.O.D. (Railway Operation Division) et transférées en France où elles restèrent après guerre. A 17 h 23, nous atteignîmes Tournai où à 18 h 10 le train en provenance de Boulogne et de Calais via Lille nous emmenait à destination de Bruxelles-Nord que nous atteignîmes à 19 h 42 après avoir fait des arrêts à Leuze, Ath et Enghien. Avant de regagner notre hôtel, nous voulions assister à l'arrivée à 20 h 27 du "Calais-Bruxelles/Pullman-Express". Ce train était tracté par une locomotive type 9 du dépôt de Bruxelles-Nord. Sa composition était d'un fourgon, deux voitures "pullman" et deux voitures-lits. Ces dernières étaient détachées de la rame et ajoutées au train de luxe "Nord-Express" dont le départ était fixé à 22 h 10. L'une de ces voitures-lits avait comme destination Berlin, tandis que l'autre continuait sur Varsovie. Ce n'était qu'après avoir embarqué les voyageurs en provenance de Douvres que le train avait quitté Calais (Gare Maritime) à 17 h 30 pour rejoindre Bruxelles en s'arrêtant seulement à Lille (St-André) et Tournai. A Halle, il avait emprunté la ligne vers Schaerbeek principalement réservée aux trains de marchandises et après avoir bifurqué, il était passé à Etterbeek et Bruxelles (Quartier-Leopold), pour arriver à la gare du Nord. Nous avons appris qu'en cas de forte tempête, le bateau accostait à Boulogne en lieu et place de Calais et dès lors, le départ du train s'effectuait à la gare de Boulogne-Maritime. Le lendemain matin, notre Pullman Bruxelles-Calais s'élançait à 9 h 00 vers Calais-Maritime (arrivée 11 h 54) non sans avoir oublié à Bruxelles-Nord les deux voitures-lits arrivées à 8 h 45 de Varsovie et de Berlin par le Nord-Express.

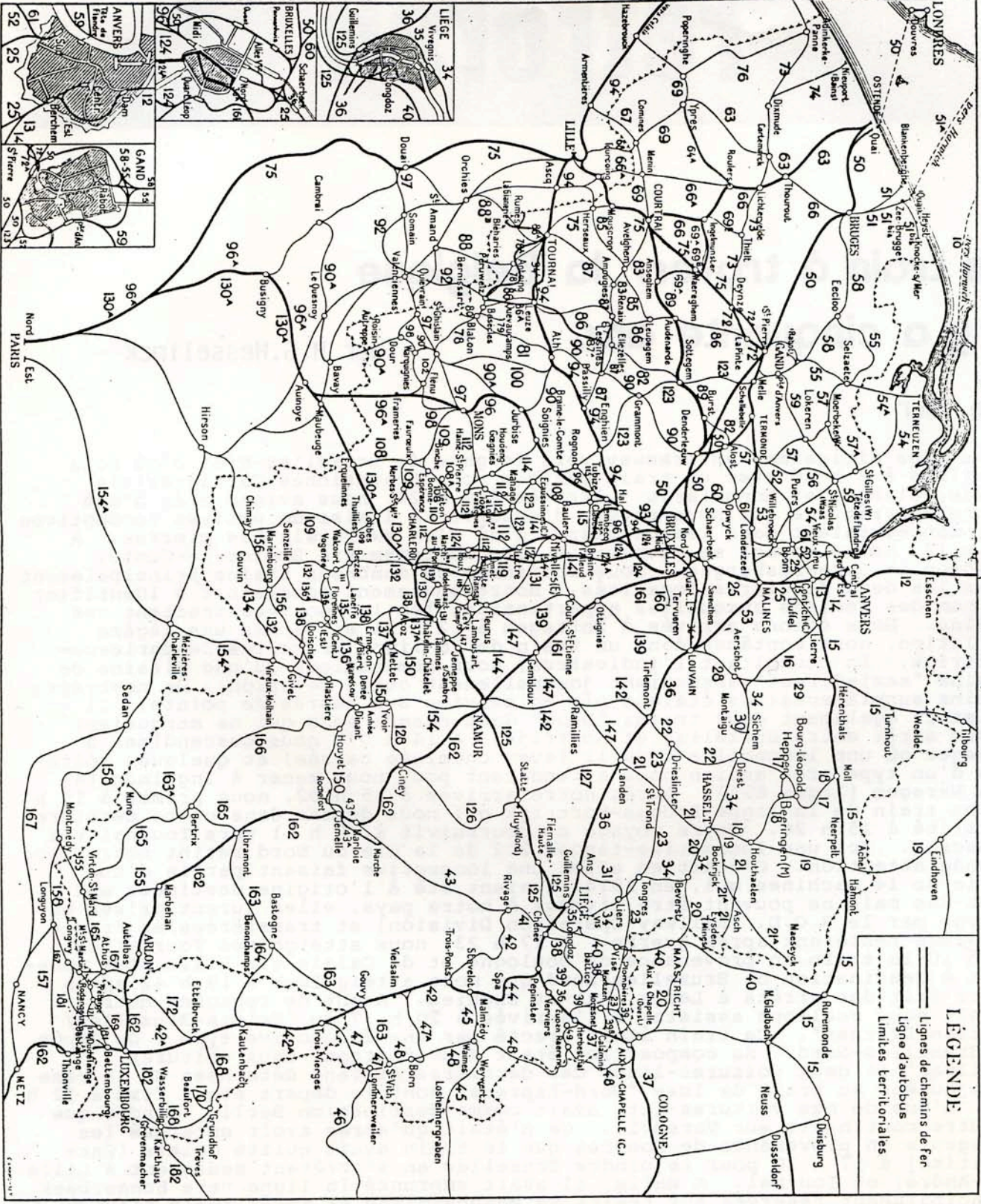
La S. N. des Chemins de fer Belges organise chaque année, du 15 juin au 16 septembre, deux

CIRCUITS EN AUTOCAR DANS LES ARDENNES

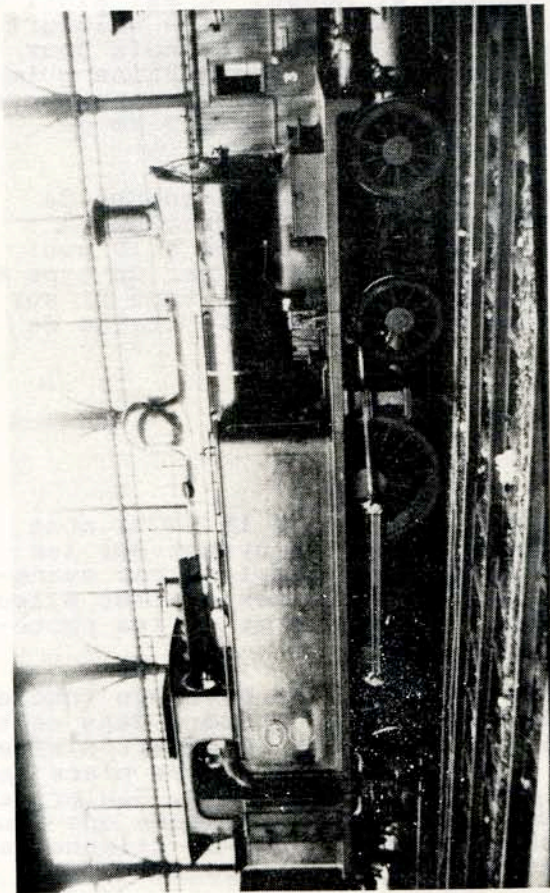
Liège, Gileppe, Spa, Ambiève, Ourthe, Jemelle, Semois et Lesse.

LIGNES D'AUTOBUS de la Société Nationale des Chemins de fer belges

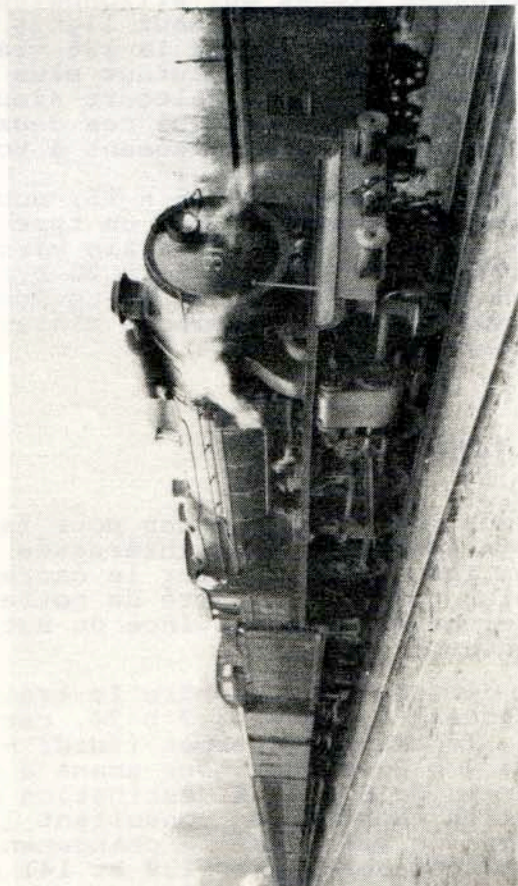
Voir tableaux 36^a, 43^a, 64^a, 69^a, 72^a, 78^a, 86^a, 87^a, 88^a, 94^a, 108^a, 115^a, 124^a et 137^a.



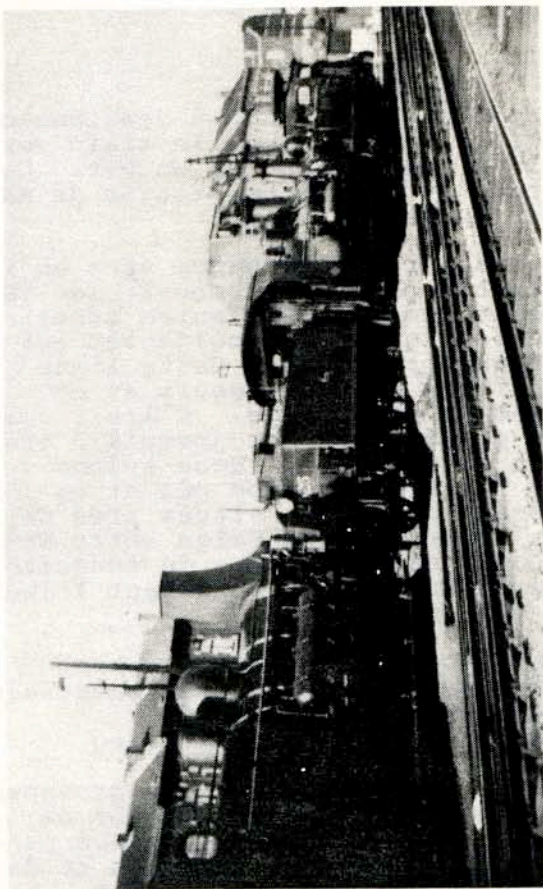
- Pour vous permettre de suivre le récit de M. Hesselinck, nous avons publié dans notre FFN 19 une carte des chemins de fer extraite de l'indicateur daté du 16 avril 1939. Notre ami Etienne Labar nous ayant procuré un indicateur daté du 15 mai 1934 (année qui suit celle du récit décrit), nous publions ci-après la carte y figurant afin qu'elle vous permette de suivre plus aisément le voyage de M. Hesselinck.



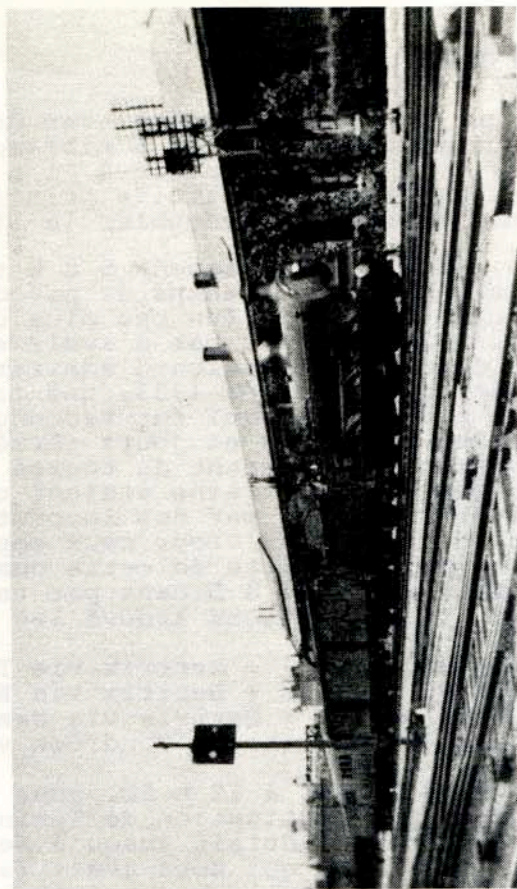
Charleroi Sud: Type 16 n°1604 de Haine-St-Pierre, en tête d'un train pour Mons.



Groenendael-Hippodrome, pendant une réunion hippique: Type 31 n°3108 de Schaerbeek en tête d'un train de voitures GCI à destination de Bruxelles.



Ans: locomotives Type 11 (1121) et Type 25 (2525 et 2571) de ce dépôt.



Type 44 du dépôt de Visé en tête d'un train à destination d'Amsterdam via Visé et Maastricht.

Photos de l'auteur

13e jour

Journée de longue haleine avec départ à 6 h 58 dans le train à destination de Luxembourg. Arrivés à Libramont à 10 h 14, nous prenions le train vers Bertrix où nous attendait à 11 h 17 le train à destination de Houyet. Cette ligne avait été construite principalement pour le trafic des trains de marchandises afin de dédoubler la ligne dite du Luxembourg.

On y dénombrait seulement 5 à 6 trains de voyageurs dans chaque sens et il fallait compter un temps de parcours de deux heures pour parcourir les 58 km d'Houyet à Bertrix (un peu plus d'une heure et demie dans l'autre sens). Nous ne regrettions pas d'avoir emprunté cette ligne très accidentée qui nous donnait l'occasion d'admirer de magnifiques paysages. Cette ligne allait connaître dès 1933, une très forte affluence de voyageurs et ce, grâce à Beauraing qui fut reconnue comme lieu de pèlerinage. C'était surtout les dimanches et jours fériés que l'on pouvait compter jusqu'à 9 trains supplémentaires venant de toutes les régions de Belgique. Nous avions remarqué que ces trains étaient composés de voitures du type GCI et qu'ils étaient remorqués par des locomotives provenant de dépôts situés près de la station de départ. Pour ceux empruntant la ligne du Nord-Belge entre Namur et Dinant, un pilote de cette compagnie accompagnait l'équipe de conduite et il était remplacé à Dinant par un pilote de la SNCB. En consultant l'indicateur, nous y avons trouvé les relations suivantes :

- Charleroi (Sud) - Bertrix via Tamines-Mettet-Dinant-Houyet-Beauraing
- Gent St Pieters - Bertrix via Bruxelles (N)-Namur-Dinant-Houyet-Beauraing
- Bruxelles (N) - Bertrix via Namur-Dinant-Houyet-Beauraing
- Liège (Guillemins) - Ponderôme via Marloie-Jemelle-Houyet-Beauraing

Arrivés à Houyet à 12 h 58, nous y prenions à 13 h 01 un train en provenance de Jemelle à destination de Tamines. Une locomotive type 8 du dépôt de Jemelle nous conduisit jusqu'à Mettet (arrivée 14 h 33). Nous avons parcouru une ligne qui nous avait fait admirer les vallées de la Lesse et de la Molignée, sans oublier une très belle vue sur la ville de Dinant. A 15 h 16, un train de la ligne 137 nous emmenait vers Acoz d'où nous rejoignons Florennes à 16 h 18 par la ligne 138. Le dépôt de Florennes était un nid de type 11 mais on y rencontrait également des type 41. Nous nous rendîmes compte qu'on ne chômait pas dans ce dépôt où régnait une grande activité car il fallait assurer les trains qui s'élançaient sur les nombreuses lignes qui sillonnaient l'Entre-Sambre et Meuse. C'est ainsi que nous constatons que deux lignes reliaient Florennes (Central) à Walcourt, la 135 via Morialmé et la 136 via St-Lambert. Nous avons le choix pour rejoindre Walcourt d'autant plus que la plupart du temps deux trains quittaient Florennes ou Walcourt simultanément pour assurer les correspondances. Nous avons remarqué que ces deux lignes s'étaient rejointes à 3 km de Walcourt et plus précisément à Vogenée.

Arrivés à Walcourt à 18 h 15, nous y prenions un train en provenance de Mariembourg remorqué par un type 15 qui nous amena à Charleroi (Sud) à 19 h 01. Le départ du train vers Bruxelles-Midi eut lieu à 19 h 10 pour arriver dans la capitale à 20 h 16. Nous avons été tractés par un type 64 et en passant à Marchienne-au-Pont, nous y avons observé des type 51 sur les nombreux raccordements miniers et des type 25 tractant des trains de marchandises.

14e jour

Si nous nous passionnions pour les locomotives à vapeur de la SNCB, nous étions également très intéressés par les locomotives manoeuvrant sur les sites industriels et sur le carreau des charbonnages. Aussi en cet avant-dernier jour de validité de notre abonnement, nous décidâmes d'aller à leur recherche dans la province du Hainaut afin de les admirer et de les photographier.

Nous décidâmes de prendre le train de 6 h 50 à destination de Liège tout en descendant à Leuven à 7 h 24, car nous voulions en effet prendre dans cette gare, le train Antwerpen (Zuid) - Charleroi (Ouest), dont le départ s'effectua à 7 h 32 et qui nous amena à Ottignies à 8 h 04. Nous prîmes place dans le train de 8 h 27 à destination de Manage via Court-St-Etienne, Baulers et Nivelles (Nord). En consultant l'indicateur, nous avions remarqué que nous aurions pu effectuer le changement de correspondance à Court-St-Etienne car le tronçon des lignes 139 et 141 était commun entre cette localité et

Ottignies. Arrivés à Manage à 9 h 58, nous attendîmes une demi-heure pour prendre un train qui nous conduisit à Mons où nous débarquions à 11 h 14. Nous étions en admiration devant les usines en pleine activité et par l'effort accompli par tous ceux qui travaillaient dans cette riche région industrielle. Ensuite par la ligne 98 (Mons-Quévrain), nous nous dirigeâmes vers Warquignies et ensuite vers St-Ghislain (ligne 90 A) pour rejoindre Mons à 13 h 22. Le but de notre excursion était atteint car nous avions pris d'innombrables photos de ces petites mais vaillantes locomotives. A 14 h 06, départ de Mons pour Charleroi (Sud). Un petit quart d'heure à pied pour rejoindre la gare de Charleroi (Ouest) où un train à destination d'Ottignies nous emmena jusqu'à Fleurus. Un train de la ligne Landen-Tamines nous déposa ensuite à Lambusart à 16h 45. Reprise d'un train à 17 h 15 et 10 minutes plus tard nous nous trouvions à Tamines. Nous prenions place dans le train Liège-Mons où nous arrivions à 18 h 40 après nous être arrêtés à Châtelaineau/Châtelet - Charleroi (Sud) - Marchienne-au-Pont - Piéton - Haine St Pierre et La Louvière (Bouvy). Il nous était impossible de nous rappeler le nombre de triangles ferroviaires et de raccordements que ce voyage ferroviaire nous avait permis d'observer. Il ne nous restait plus qu'à regagner Bruxelles en utilisant le train de 19 h 53 qui nous amena en gare du Midi à 21 h 14 non sans nous être intéressés au tunnel situé entre Hennuyères et Braine-le-Comte qui était à voie unique et seulement utilisé par les trains se dirigeant vers Mons tandis que ceux pour Bruxelles utilisaient une voie qui avait été creusée à petite distance du tunnel. En effet, le tunnel d'Hennuyères construit à voie unique avait toujours posé un problème crucial aux dirigeants de nos chemins de fer qui prirent la décision, entre les deux guerres, de creuser un tranchée à côté du tunnel pour y accueillir une voie unique. Ceci mettait fin à l'utilisation d'un pilote pour la traversée du tunnel et à l'arrêt des trains avant et après la traversée du tunnel pour permettre au pilote en question soit de monter, soit de descendre de la locomotive. On nous avait même raconté que, lorsque deux trains se suivaient dans le même sens, sans qu'un train ne vienne en sens inverse, le pilote emportait un bicyclette qu'il plaçait sur la locomotive et qu'il utilisait pour rejoindre le plus rapidement possible son point de départ pour piloter le train suivant.

15e jour

Pour le dernier jour de validité de notre abonnement, il était tout à fait normal que nous nous rapprochions de la Hollande, que nous avions décidé de rejoindre par Visé et Maastricht. Adieu à notre chambre d'hôtel et à la gare de Bruxelles-Nord que nous quittions par le train de 8 h 06 à destination de Liège. Après avoir croisé trois trains internationaux dont le Nord-Express, nous arrivions à Tienen à 9 h 16. Avant de nous embarquer dans un train à destination de Diest (ligne 22), nous disposions d'environ deux heures que nous mîmes à profit pour prendre des photos et pour observer des trains de voyageurs en passage et des trains de marchandises en formation. A 11 h 04, notre train remorqué par un type 44 se dirigea vers Diest. Immédiatement après avoir quitté la gare, nous longeâmes la sucrerie avec ses deux emplacements élargis, l'un destiné à recevoir les wagons à voie normale de la SNCB, l'autre les wagons à voie métrique de la SNCV. La Raffinerie Tirlemontoise disposait de ses propres locomotives pour y manoeuvrer. A Drieslinter, notre ligne se séparait, la nôtre (ligne 22) se dirigeant vers Diest, l'autre (ligne 23) à destination de Montzen en passant par St-Truiden, Tongeren et Visé (Haut). Arrivés à Diest à 11 h 58, la correspondance (ligne 17) pour Leopoldsburg nous y attendait pour nous déposer dans cette localité à 12 h 55. Notre train continuait vers Mol et immédiatement après notre arrivée, un train Mol-Hasselt (ligne 18) entra en gare. Jusqu'à 14 h 30, nous prîmes le temps d'observer le réseau métrique du camp militaire de Beverlo qui venait jusqu'en gare de Mol et le trafic des trains de charbon en provenance des mines de Beringen, tous remorqués par des type 81 (ex-KPEV G8¹). A 14 h 41, nous prîmes le train à destination d'Hasselt pour y arriver à 15 h 22. Un peu au sud de Leopoldsburg, nous avions aperçu une voie de raccordement allant de Beringen (Mijnen) à Heppen qui était très utilisée par les convois de houille se dirigeant vers Leuven et au-delà. Beaucoup d'activité en gare d'Hasselt où nous vîmes trois trains de voyageurs remorqués par des type 40 (ex-ROD), dont le machiniste se trouvait à un niveau différent de celui où travaillait le chauffeur. A Hasselt, nous prîmes le train de 16 h 27 ayant Liège comme destination. Après être passés à Beverst, nous remarquions que le tronçon Hasselt-Beverst était commun aux lignes 20 (vers Lanaeken-Maastricht) et 34 (vers Tongeren-Liège). Nous atteignîmes Tongeren à 17 h 00 où à 17 h 05

nous nous embarquions pour Visé (Haut) dans un train à destination d'Herbesthal (lignes 23 et 39). A 17 h 33, arrivée à Visé-Haut après avoir parcouru le second tronçon de cette ligne stratégique construite par les Allemands lors de la première guerre mondiale (le premier tronçon Montzen-Visé (Haut) ayant été parcouru lors de la 9e journée. Pour la seconde fois en trois jours, nous redescendions l'escalier vers Visé (Bas). A 17 h 53, arrivée de notre train Spa-Liège-Amsterdam remorqué par un type 44 du dépôt de Visé. Après l'échange de locomotive (nous retrouvions une locomotive de notre pays), notre convoi s'ébranla vers Maastricht à 18 h 00 et quelques minutes après, les derniers signaux belges disparaissent de notre vue.

Note de l'auteur

L'époque des chemins de fer des années 1930 restera toujours pour nous inoubliable. Si nous avons été intéressés par tous les réseaux ferrés européens, nous devons avouer que celui de la SNCB nous a toujours fasciné dans tous les domaines. C'est la raison pour laquelle nous avons utilisé cinq fois un abonnement de quinze jours de la SNCB durant des années comprises entre 1928 et 1939. La plupart des souvenirs que nous vous avons décrits ci-avant datent de l'année 1933 mais il n'est pas impossible que s'y soient glissés certains faits qui remontent à un voyage antérieur ou postérieur. Nous nous en excusons auprès de nos lecteurs car si beaucoup de souvenirs sont encore vivaces dans nos mémoires, d'autres par contre se sont estompés au fil du temps.

Remerciements

Nous tenons à remercier Monsieur Hesselink de nous avoir permis de publier dans notre revue le récit de l'un de ses voyages effectué dans notre pays à une période où la traction vapeur était à son apogée. Notre souhait : la publication par M. Hesselink d'un livre reprenant les photos que nous avons publiées dans notre article et les innombrables autres qu'il détient dans ses archives. Ce serait pour tous les amateurs des chemins de fer belges un inestimable témoignage d'une époque révolue mais qu'il nous est encore permis de vivre partiellement de nos jours grâce à l'obstination et à la persévérance de certains membres du personnel de la SNCB. Nous profitons également de l'occasion pour adresser nos plus vifs remerciements à ceux qui ont oeuvré pour sauver de la ferraille une dizaine de locomotives à vapeur.

APPEL AUX LECTEURS

Un train spécial aurait été organisé au départ de notre pays en mai-juin 1945 pour aller rechercher à Bâle nos compatriotes (prisonniers de guerre, prisonniers politiques, réfugiés) ainsi que des étrangers habitant notre pays, tous bloqués en Suisse, suite à la pénurie de moyens de transport. Comme il était absolument nécessaire de procéder à leur rapatriement, la SNCF, qui sortait très meurtrie de la seconde guerre mondiale, autorisa la SNCB à mettre en circulation un train entièrement composé de matériel belge, ravitaillé depuis la Belgique et autonome sur le parcours français via Nancy, Neufchâteau et Chalindrey. Les seules locomotives de la SNCB capables de posséder cette autonomie de charbon et d'eau et de plus étant en mesure de passer par des ouvrages provisoires et des voies précaires, n'étaient autres que les trois locomotives récupérées comme "butin de guerre" auprès de la Deutsche Reichsbahn (série 52 KOND) qui reçurent l'appellation type 28 et furent numérotées 2800 à 2802 (au 1er janvier 1946 : appellation type 27 et renumérotées 27.001 à 27.003).

Qu'en est-il de vrai ? Des photos de ce voyage en double traction (2800 et 2802) ou des souvenirs existent-ils ?

Si des lecteurs de notre revue pouvaient nous fournir des précisions à ce sujet, nous les transmettrions bien volontiers à notre correspondant.

modélisme

Les rames réversibles de la SNCB en HO.

par Ph. Soetens

Cet article ne prétend pas être une étude exhaustive. Il ne veut pas non plus faire double emploi avec la documentation parue dans "50 ans de transport voyageurs à la SNCB" (ouvrage publié conjointement par l'ARBAC et le GTF), mais plutôt la compléter en fonction des besoins du modéliste.

NDLR : dans son article, notre ami PH. SOETENS traitait successivement des rames réversibles du service international (Benelux) et de celles du service intérieur. La sortie par LIMA de la rame nouvelle "Benelux", et le manque de place dans ce numéro nous ont amené à ne publier que la seconde partie de cette étude.

Un peu d'histoire

En août 1966 apparaissait la première rame réversible sur notre réseau. C'était sur la ligne 44 Verviers - Spa.

Cependant, il faut noter que ce mode d'exploitation de ligne n'était pas neuf puisque certaines locomotives BR 78 assuraient déjà des services avec des rames réversibles en Allemagne. Et, chez nous, les locomotives n° 53, 61 et 63 de la Cie du Nord Belge (1) avaient été pourvues de la réversibilité pour le service de Liège-Longdoz à Flémalle-Haute, et ce vers 1932. Des précisions sur cette notion de réversibilité seraient les bienvenues...

Les rames réversibles "diesel"

Plusieurs compositions sont possibles pour ces rames. Ce sont aujourd'hui les locomotives des séries 62/63 qui assurent ces services. Avant le 3 juin 1984, ces services étaient aussi confiés aux séries 51 et 60.

1. LES RAMES HOMOGENES COMPOSEES DE VOITURES M 1 :

Ces rames sont moins intéressantes parce que les voitures qui les composent ne sont pas reproduites en HO (sauf production artisanale, par HOBBY 2000 à Aywaille). De plus, le matériel est peu diversifié.

Ces rames sont composées comme suit : voiture fourgon-pilote (BDx) + voiture(s) de 2ème classe + voiture d'about. Cette dernière est une voiture mixte première et deuxième cl. dont le compartiment de deuxième classe doit toujours se trouver côté loco. Rappelons que trois voitures pilote de cette série ont reçu un troisième phare. D'autre part, certaines BDx ont une petite fenêtre au compartiment "bagages". Cette baie a été ajoutée lors de la transformation de ces voitures, pour remplacer la vigie enlevée; elle est du côté droit de la voiture.

Voici quelques exemples des variantes rencontrées, avec leurs caractéristiques (2) :

- 49085 - 50 88 82-26 626-7 sans troisième phare et avec petite fenêtre,
- 49067 - 50 88 82-26 608-5 avec troisième phare et avec petite fenêtre,
- 49118 - 50 88 82-26 600-2 sans troisième phare et sans petite fenêtre.

2. LES RAMES HOMOGENES COMPOSEES DE VOITURES M 2 :

Les voitures qui composent ces rames se caractérisent par des coins de couleur, jaune, à l'origine, sur toutes les voitures. Par la suite, il y a eu une multiplication des variantes qui sera traitée plus loin.

Les références entre parenthèses renvoient aux dessins en annexe qui représentent les différentes livrées. Les numéros de voitures cités se veulent simplement un exemple de chacune des variantes.

2.1. LES VOITURES PILOTES (BDx), caractérisées par les coins jaunes et la face plate du poste de conduite.

- 49271 - 50 88 82-48 671-7 livrée verte (fig.2 a) sans renfort en bas de caisse, grand monogramme à l'avant du poste de conduite.
- 49274 - 50 88 82-48 674-2 , 49212 - 50 88 82-48 612-1 : livrée verte (fig.2 b) avec bandeau de renfort en bas de caisse (fig.3) et grand monogramme.
- 49264 - 50 88 82-48 664-2 , 49285 - 50 88 82-48 685-7 : livrée verte (fig.2 a) sans renfort et avec petit monogramme.
- 49286 - 50 88 82-48 686-5 : livrée verte (fig.2 b) sans renfort et avec grand monogramme.

2.2. LES VOITURES INTERMEDIARIES (B): ce sont des voitures de deuxième classe avec les coins peints en jaune ou en bleu avec bandeau jaune.

- 42577 - 50 88 20-48 877-5 / 42620 - 50 88 20-48 920-3 / 42638 - 50 88 20-48 938-5 : livrée verte sans renfort de bas de caisse, coins en jaune.
- 42590 - 50 88 20-48 890-8 : livrée verte avec renfort de bas de caisse, coins bleus surmontés d'un trait jaune. Cette voiture a aussi la particularité d'être équipée de tampons à plateaux enveloppants.
- 42588 - 50 88 20-48 888-2 / 42622 - 50 88 20-48 922-9 : livrée rouge avec renfort de bas de caisse, coins jaunes.
- 42628 - 50 88 20-48 928-6 : livrée verte avec renfort de bas de caisse, coins jaunes.
- 42644 - 50 88 20-48 944-3 : livrée rouge avec renfort de bas de caisse, coins bleus avec trait jaune.

2.3. LES VOITURES D'ABOUT (AB): ce sont des voitures mixtes (première-deuxième classe) dont les coins portent des stries rouges du côté de la première classe. Le compartiment de première classe doit toujours se trouver du côté de la loco (question de branchement électrique). Il peut y avoir plusieurs voitures de ce type dans la même rame, mais elles devront avoir la même orientation.

- 43303 - 50 88 39-48 703-2 : livrée verte sans renfort de bas de caisse, coins bleus surmontés d'un trait jaune. Sur cette voiture, il n'y a pas de stries rouges du côté loco.
- 43282 - 50 88 39-48 682-8 : livrée rouge avec renfort de bas de caisse, coins jaunes.
- 43298 - 50 88 39-48 698-4 : livrée verte sans renfort de bas de caisse, coins jaunes.
- 43295 - 50 88 39-48 695-0 : livrée verte avec renfort de bas de caisse, coins jaunes.

3. LES RAMES COMPOSEES DE VOITURES M 2, AVEC VOITURE-PILOTE M 1 :

Ces rames sont composées indifféremment de voitures à coins jaunes ou bleus (avec ou

Pour la livrée rouge, il faut aussi enlever tous les cartouches, le marquage étant appliqué sur le bas des caisses.
Le bandeau blanc qui ceinture les caisses mesure 25 cm de hauteur, soit 3 mm en HO
Son bord supérieur se trouve à 67,5 cm du bas de caisse, ce qui fait 8 mm en HO.

4.5. Numérotation : Les chiffres sont de teinte chamois pour les voitures vertes, et blancs sur les voitures en livrée rouge.
Ils mesurent 10 cm de haut, soit 1,1 mm à l'échelle.

Pour bien appliquer la numérotation, sans la mettre de travers, attendre que la peinture soit parfaitement sèche pour placer un morceau de papier collant sur le bas de la voiture, le bord du papier collant servant de guide pour appliquer les transferts.

Les rames réversibles "électriques"

En traction électrique, toutes les rames sont composées de façon homogène.

1. LES RAMES DE VOITURES M 2 :

La traction de ces rames est confiée aux locomotives de la série 25 (2501 à 2514). Ces machines ont subi une transformation les rendant aptes à la remorque de rames réversibles, transformation caractérisée par la présence d'une prise spéciale au-dessus et à droite du tampon droit (vu de face). A ce moment, ces machines avaient toutes reçu une grille de ventilation supplémentaire entre les deuxième et troisième hublots, grille dont les vantaux sont disposés verticalement alors qu'ils le sont horizontalement sur les autres grilles. Cette grille est à placer sur la face qui se présente lorsque le parafoudre est à droite.

Ces machines n'ont jamais assuré de services "tire-pousse" en livrée verte. La 2504 peut être reproduite avec toutes ses grilles à vantaux verticaux. Les 2504, 2505, 2507, 2510 et 2514 sont bleues. Les 2512 et 2513 peuvent circuler en livrée jaune avec des rames réversibles.

Pour les voitures, on pratiquera de la même manière que pour les voitures réservées à la traction diesel. Toutefois, le dessin de la voiture pilote (poste de conduite) est différent et je conseille d'utiliser le kit existant pour cette voiture (JOCADIS). Notons que pour cette voiture, les deux baies latérales du poste de conduite doivent être remontées de 2 millimètres (fig.1).

La voiture d'about est aussi une voiture mixte (AB) dont le compartiment de première classe doit aussi se trouver côté loco.

Exemples de numéros de voitures :

- 49237 - 50 88 82-48 637-8 : HV BDx, livrée verte sans renforts de bas de caisse, les coins sont bleus.

- 49305 - 50 88 82-48 705-3 : HV BDx, livrée verte avec renforts de bas de caisse et coins bleus.

2. LES RAMES DE VOITURES M 4 :

Ces rames devraient être bientôt réalisables en HO, puisque les voitures M4 existent déjà, sauf la voiture pilote, qui est promise pour bientôt (NDLR : ?). Et il est possible de transformer la HLE 27 de LIMA en HLE de la série 21. La série 12 quant à elle demandera un peu plus de travail !

Notons que certaines voitures pilotes portent un bandeau bleu à hauteur du compartiment fourgon (50 88 81-78 056 à 065). Seules, ces HV pourront circuler avec les HLE 12.

3. LES RAMES DE VOITURES M 5 :

A l'heure actuelle, elles circulent sur Bruxelles - Aarschot et sur Bruxelles - Namur - Huy. Je mentionne cette composition pour mémoire uniquement, puisqu'aucun modèle n'est disponible en HO. Ces rames sont composées de voitures de 2ème classe, d'une voiture de 1ère, et de la voiture pilote.

NOTES : (1) voir Ph. DAMBLY, "Nos inoubliables 'vapeur'", p.85.

(2) Il se peut que certaines données, correctes au moment où cet article a été rédigé, ne correspondent plus à la situation actuelle. NDLR.

HV M₂

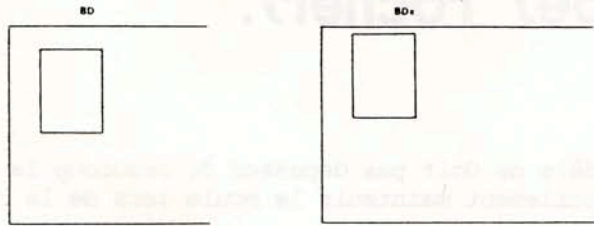


Fig. 1

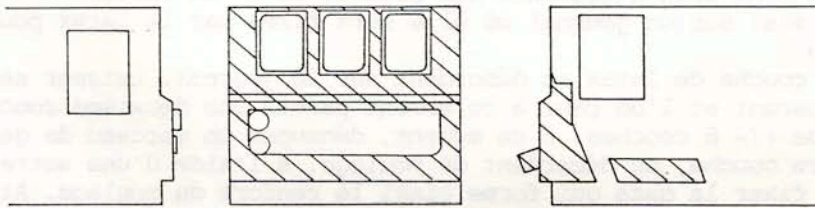


Fig. 2a

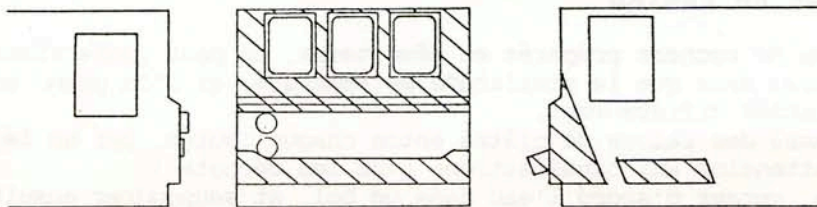


Fig. 2b

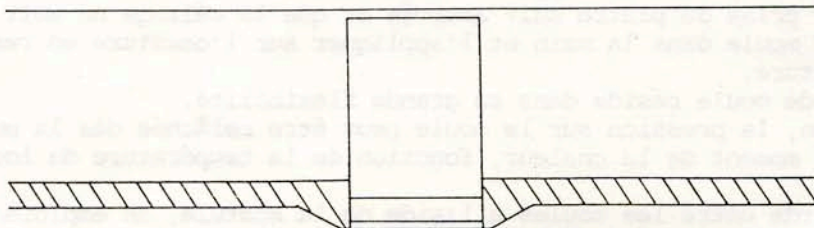


Fig. 3



Le moulage des rochers.

CONFECTION DES MOULES

La pierre choisie comme modèle ne doit pas dépasser de beaucoup la grandeur d'une main ouverte, afin de pouvoir facilement maintenir le moule lors de la coulée sur l'infrastructure de votre réseau.

La nature étant ainsi faite, la texture de la pierre que vous aurez choisie possède le même relief en réduction que le rocher duquel elle provient.

Prenez avec vous, lors de vos promenades, une vieille loco qui vous permettra de juger de l'effet que produiront auprès d'elle les roches à examiner.

Votre sélection terminée, voici la manière de procéder:

- nettoyer la pierre à fond afin d'éliminer les poussières et la verdure
- placer la(les) pierre(s) sur un journal où elle sera fixée par le latex pour toute la durée de l'opération
- passer une première couche de latex en débordant sur le journal. Laisser sécher. Le latex devient transparent et l'on peut à ce moment passer une deuxième couche, et ainsi de suite jusque +/- 8 couches. A ce moment, découper un morceau de gaze que l'on étale sur la dernière couche, en débordant du moulage. A l'aide d'une autre couche de latex, imprégner et fixer la gaze qui forme ainsi le renfort du moulage. Attendre que cette couche soit sèche, et recouvrir encore comme précédemment avec 3-4 couches
- lorsque le tout est sec, découper autour du moulage, et, par un bord du moulage, dégager doucement la pierre
- il ne reste plus qu'à découper le moule afin d'obtenir des bords nets qui permettent un moulage avec du plâtre.

PLACEMENT DU ROCHER EN PLATRE

A l'aide de 4-5 moules de rochers préparés en même temps, on peut confectionner 3 mètres de rochers sur un réseau sans que la similitude se remarque, si l'on prend soin, lors du placement, de les orienter différemment.

Le moule sera débarrassé des restes de plâtre entre chaque coulée, par un léger nettoyage sous le robinet. Attention aux canalisations avec les déchets !

Pour gâcher le plâtre, verser d'abord l'eau dans un bol, et saupoudrer ensuite le plâtre jusqu'à l'obtention d'un petit monticule émergeant au-dessus du niveau du liquide. On en rajoutera par la suite si le mélange est trop liquide. Mélanger longuement afin d'obtenir un mélange crémeux, et ne pas oublier, en tournant, de racler de temps en temps les bords du bol ainsi que la spatule.

Avant de verser le plâtre dans le moule, s'assurer que ce dernier soit bien sec; sinon, gare aux bulles! Pour éviter la formation de ces bulles ou les faire remonter à la surface, vibrer le moule en tapotant le support à côté du moule, une fois la coulée terminée. Attendre un peu que la prise du plâtre soit amorcée et que le mélange ne soit plus coulant. Prendre alors le moule dans la main et l'appliquer sur l'ossature en respectant le mieux possible dame nature.

L'avantage de ce type de moule réside dans sa grande flexibilité.

Lors de cette opération, la pression sur le moule peut être relâchée dès la prise du plâtre qui dégage à ce moment de la chaleur, fonction de la température du local et du temps de malaxage.

Pour masquer les raccords entre les moules à l'aide de la spatule, on emploiera le reste de plâtre ou d'autres matériaux utilisés lors de la confection de l'ossature: Hydrozell, Polyfilla 2001, Polyfilla classique, Faserit...

La peinture des rochers fait l'objet d'un autre sujet, mais en deux mots, on peut se faire une idée de l'effet à reproduire en vaporisant les rochers avec de l'encre de Chine noire diluée à l'eau. Peindre ensuite avec une peinture diluée (lavis) en se servant d'une brosse dure et plate.

Toutes ces opérations sont très faciles et demandent seulement un peu de soin et de méthode pour le travail du plâtre, afin de ne pas se transformer en statue (ainsi que la cuisine!!!)

Les moules peuvent être réutilisés indéfiniment et même être échangés (quelle idée!) Le réalisme du résultat obtenu dépend essentiellement d'une bonne observation de la nature, mais n'est-ce pas là un des grands attraits de ce hobby, afin de créer cette fameuse atmosphère (ah! quand tu nous tiens).

Pour tous renseignements complémentaires, contacter l'auteur de cet article qui se tient à votre service

J.C. BOTSPOEL

MATERIAUX ET MATERIEL NECESSAIRES

- 1- rochers
- 2- latex liquide, vendu par kg
(Vulgo Polyester, rue J. Van Hove, 35, à 1950 Kraainem,
tél 02 / 720.23.56)
- 3- brosse dure
- 4- pinceau
- 5- white spirit (pour nettoyer et laisser reposer le pinceau entre les couches)
- 6- gaze chirurgicale : 10 x 20 cm Mölnlycke
ou Ets Philliperont, rue du Commerce, 54, à Ciney,
également pour bande plâtrée
- 7- plâtre de moulage : de Paris ou Molda 3 normal
chez les revendeurs en matériaux de construction
(ex: à Namur, Ets Delvaux, rue Marie-Henriette)
- 8- bol à plâtre ou demi-ballon
- 9- une spatule pour gâcher le plâtre
- 10- un vaporisateur (encre de Chine + eau)

publications

Diesel "B"

Le livre de Julien CASIER (texte) et Max DELIE (photos) est paru. Il ne déçoit pas : les photos sont nombreuses et d'excellente qualité, même si la plupart sont en noir et blanc. Les textes sont relativement succincts : pas d'étude technique détaillée comme on en trouve dans quelques revues ("Chemins de fer" ou "Rail et Traction"). Ni de tableaux d'affectations : vous ne saurez pas si, le 31 juin 1962 la 201.104 était encore à la remise de Villers-la-Ville ou déjà à celle d'Erembodegem! (Pour savoir cela, vous pourrez toujours lire Ferro Flash Namur).

Un seul regret : que n'y figure aucun plan. Une silhouette (plus fidèle et détaillée que sur les petites fiches SNCB) de chaque type de loco en fin de volume, ça n'aurait pas été sans intérêt...

Rail et Traction n°133 (janvier 1987)

Telle le monstre du Loch Ness, cette revue de l'ARBAC refait épisodiquement surface. Beaucoup d'amateurs des choses du rail pouvaient peut être râler de devoir attendre d'hypothétiques parutions pour enfin tout savoir sur les nouveaux matériels. Mais quand on sait ce que nous coûte (en temps et en argent) un simple numéro de Ferro-Flash-Namur, on peut se faire une idée de ce que représente, pour les gens de l'ARBAC, la remise sur ses rails de "Rail et Traction".

Dans ce numéro, on trouvera une rétrospective de 151 ans (!) de chemin de fer en Belgique, due à P. Van Geel. Synthèse remarquable bien que succincte, et, surtout, tournée vers l'avenir.

Un autre article, de J. De Deurwaerder, nous présente un sujet peu connu, les chemins de fer construits par la Belgique en Afrique centrale, tels qu'ils étaient à la veille de l'indépendance de notre ancienne colonie.

Si la présentation du petit dernier est moins luxueuse que celle de ses aînés (frappe machine, avec espacements standards e.a.), le papier reste de qualité et les photos aussi bien rendues que dans le passé.

Désormais, Rail et Traction sera vendu au Salon des Chemins de fer que l'ARBAC organise chaque année à la Gare Centrale (et fourni à ses membres): plus d'abonnement, donc. Espérons qu'il ne s'agit ici que d'une reprise de contact avant d'autres publications, et bonne chance à l'équipe de rédaction!...

A M D

SOMMAIRE DE CE NUMERO

NOTRE COUVERTURE : "RAILS" DE P. LEDRUT	
VIE DU CLUB :	PAGE 1
ACTUALITÉ À LA SNCB : LE POINT SUR L'ÉLECTRIFICATION DE LA LIGNE 154	3
160 KM/H SUR LE RÉSEAU BELGE	4
NOUVELLES VOITURES INTERNATIONALES	5
"RUMEURS"	6
VOYAGES : CIRCULATIONS SPÉCIALES "VAPEUR" EN 1987	7
NOTRE PHOTO : DIESEL SÉRIE 55 À SCLAIGNEAUX, ÉTÉ 1986 (A-M DUCARME)	8
RÉTRORAIL : EN TRAIN À TRAVERS LA BELGIQUE IL Y A 50 ANS (FIN)	9
MODÉLISME : RAMES RÉVERSIBLES SNCB EN HO	15
LE DÉCOR DU RÉSEAU, MOULAGE DE ROCHERS EN PLÂTRE	20
PUBLICATIONS :	21

*Dans notre prochain numéro : Connaissez-vous la signalisation SNCB ?
(1) les signaux mécaniques.*

*La caténaire belge de SOMMERFELDT,
une étude complète d'un nouveau produit.*

*Recettes de modélisme :
prairies et terrains vagues.*

Et bien d'autres choses...

Ce numéro de FERRO FLASH NAMUR est entre vos mains grâce au concours de M. Archambeau, J.-C. Botspoel, C. Carpet, A.-M. Ducarme, M. Herbiet et J. Quoitin.