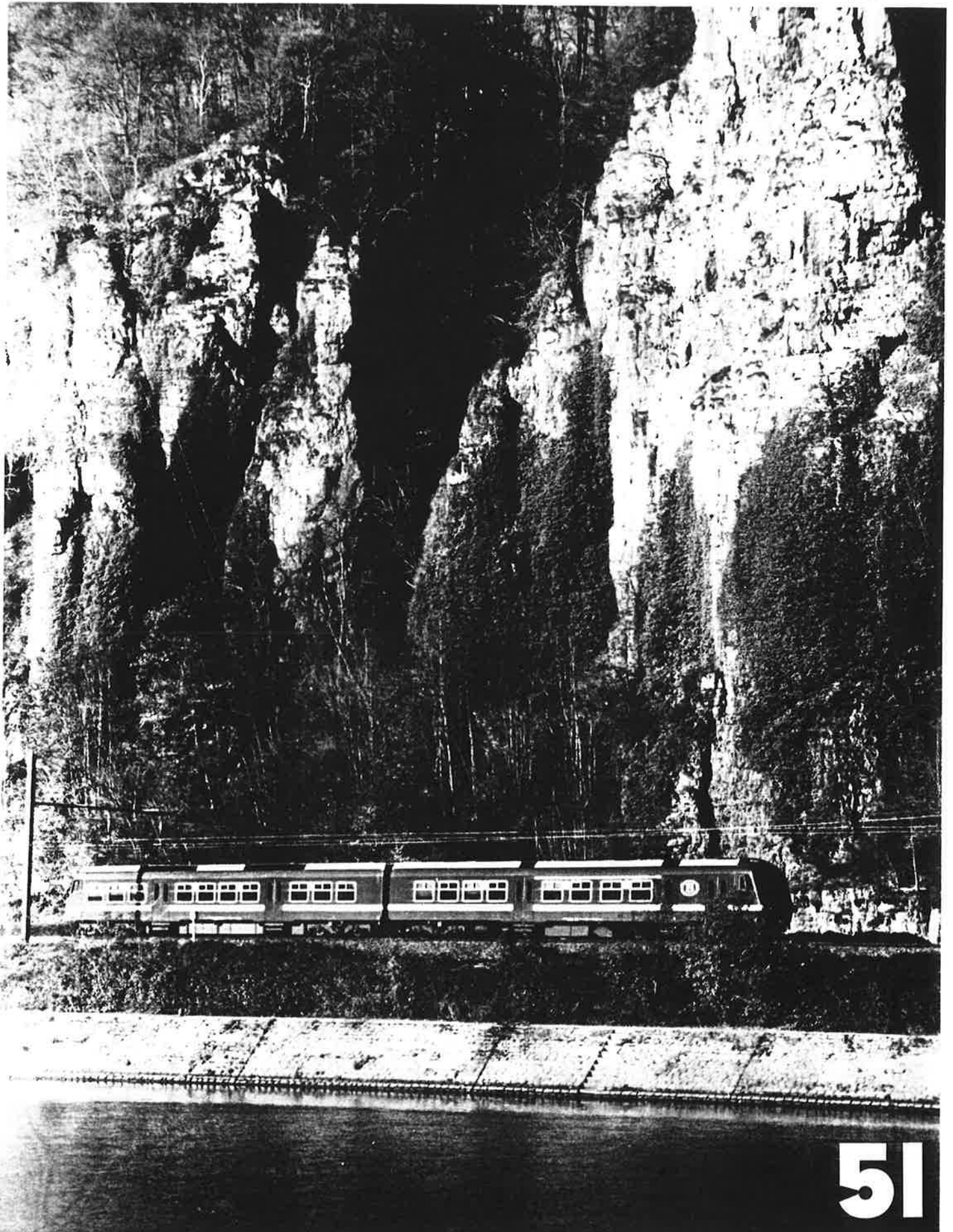


Ferro Flash Namur



51

Rail Miniature Mosan

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

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

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

COTISATIONS ANNUELLES :

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

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

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

Ferro Flash Namur

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

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

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise, 53 5100 WEPION (081) 46 08 52
Diffusion : Claude CARPET rue de Prée, 7 A 5640 BIESME (071) 72 87 41

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

EDITORIAL

Beaucoup d'entre nous ont pris une part active à la réalisation de notre exposition des 12 et 13 octobre. C'est bien. Qu'ils en soient remerciés. Quelques uns en ont même pris plus que leur part et nous ne les remercierons jamais assez. Ou plutôt, nous nous efforcerons de les épauler davantage la prochaine fois.

Malgré ce surcroît de travail, ces moments font du bien à un club: occasion de se serrer un peu plus les coudes et de prendre des initiatives, regards jetés sur le chemin déjà parcouru, fierté de voir nos réalisations appréciées d'un large public, plaisir de revoir des visages qu'on avait perdus de vue, c'est tout cela que nous venons de vivre.

Mais une expo, c'est aussi, pour un club comme le nôtre, l'indispensable bouée d'oxygène du trésorier. Sans expos, pas de réseaux ! Qu'en est-il donc cette année?

Les visiteurs ne se sont pas pressés: un millier de moins que lors de l'édition précédente. Pourquoi? Problème de publicité (le nouveau règlement communal sur l'affichage est bien plus restrictif)? Déception du public la fois précédente? Concurrency d'autres manifestations (les "puces" de Cieney)? Pluie du samedi? Sans doute un peu tout cela à la fois.

Et pourtant, les recettes n'ont pas diminué, le succès du bar ayant largement compensé le déficit des entrées. Là aussi, pourquoi?

Il semble bien que les visiteurs soient restés plus longtemps que d'habitude: sans doute s'agissait-il d'un public intéressé par le modélisme plutôt que de simples curieux.

L'atmosphère était plus détendue (la cohue d'il y a deux ans avait vite rendu le local irrespirable) et, à en juger par les réflexions entendues ici et là, les visiteurs étaient contents du spectacle que nous leur avons offert.

Un bilan équilibré, somme toute, et qui devrait nous encourager pour de prochaines éditions. Encore une fois, un grand merci à tous ceux qui ont oeuvré, un peu ou beaucoup, pour ce qui, en fait, est un succès.

NOTRE

EXPO

DES

12-13

OCTOBRE

J-C.B. et A-M.D.

la vie du club

Au programme des prochaines réunions:

Vendredi 22/11 (19h30): réunion mensuelle Projections: Chemins de fer aux USA, par Etienne Dehasse.

Modélisme: le Moulage (suite), par D. Braibant et L. Mercier.

Vendredi 29/11 (20h): réunion réseaux

Vendredi 6/12 (20h): réunion réseaux

Vendredi 13/12 (20h): réunion réseaux

Vendredi 20/12 (19h30): réunion mensuelle Modélisme: La détection électronique des véhicules: résistances et essieux graphités, par A-M. Ducarme et P. Vanhuffelen.

Circulations sur le réseau H0:
Apportez votre matériel (locos, voitures et wagons - 2 rails - toutes époques et tous pays) et/ou faites-vous initier aux commandes du réseau H0. De plus vous pourrez faire vérifier vos essieux (conformité aux normes NEM).

Vendredi 27/12 (20h): réunion réseaux

Prochainement : soirée consacrée à la photo ferroviaire

Préparez une sélection (sévère) de vos meilleures diapos ou photos ferroviaires: celles qui vous paraissent les plus dignes d'intérêt, que ce soit par l'originalité du sujet, la qualité technique ou la valeur artistique du document. Maximum: 6 diapos ou 4 photos par intervenant. Même si vous êtes encore inexpert ou peu équipé, n'hésitez pas à soumettre vos travaux: **ce n'est pas un concours!** Mais ce pourrait être l'occasion de faire des découvertes, et d'apprendre à améliorer encore votre travail en discutant le coup avec d'autres photographes. La date sera communiquée dans le prochain numéro de *Ferro Flash Namur*.

Le réseau H0 : bilan technique de deux jours d'exposition.

Au cours de ces deux journées, neuf d'entre-nous (surtout les plus jeunes) ont assuré le service sur le grand réseau.

Comme la dernière fois, nous avons fonctionné par périodes de vingt-cinq minutes toutes les heures trente, un seul train circulant entre ces périodes avec une seule personne pour y veiller. Ceux qui ont assuré le service savent à quel point ces interruptions étaient les bienvenues.

Sensible progrès par rapport à la dernière édition: 27 à 36 trains ont effectivement circulé pendant ces périodes de 25 minutes, et on sentait bien qu'avec un peu plus d'expérience il serait possible de faire encore mieux. Aucun véhicule défectueux n'a dû être retiré du service (ça aussi, ça nous change!), mais plusieurs locos ⁽¹⁾ ont subi avec bonheur un entretien après les circulations du samedi. Toutes les commandes ont fonctionné de façon impeccable, ce qui est nouveau aussi.

Le bilan technique est donc très favorable. Et pourtant quelques améliorations sont encore souhaitables.

1° Pour la qualité du spectacle, la mise en service du poste 2, avec ses signaux mécaniques, son passage à niveau et ses possibilités de manoeuvre : n'y revenons pas.

2° Supprimer les causes des déraillements encore trop nombreux. Ces causes sont bien connues, et les remèdes aussi. Les problèmes se situent aux deux extrémités des voies cachées: les traversées-jonctions doubles PECO (côté poste 1) seront remplacées par des traversées-jonctions simples NEMEC (comme cela a déjà été fait du côté poste 3), certains aiguillages devront être remplacés par des modèles aux normes plus fines (néanmoins encore compatibles avec les essieux MÄRKLIN), et leur 3ème rail, qui nous cause beaucoup d'ennuis, sera refait. Ces modifications sont indispensables pour permettre une circulation sans problèmes des matériels récents aux normes fines, d'autant plus que ces derniers représentent la tendance de l'avenir.

Tout cela va représenter un travail important, mais aura le mérite de nous distraire un peu des plantations d'arbres!

3° Utiliser le réseau plus intensivement, car la dernière expo a mis en lumière le fait qu'on roulait trop peu sur le réseau.

Ainsi, un problème est apparu lors du vernissage, problème déjà rencontré à chaque expo précédente, mais jamais entretemps, au point qu'on avait fini par conclure à l'impliquable et au surnaturel ! En fait, il s'agissait d'une erreur de montage remontant à 1984 ! Ce problème est maintenant résolu, mais il aura fallu des circulations intensives, avec des convois sur toutes les voies du faisceau caché, pour qu'on puisse l'identifier.

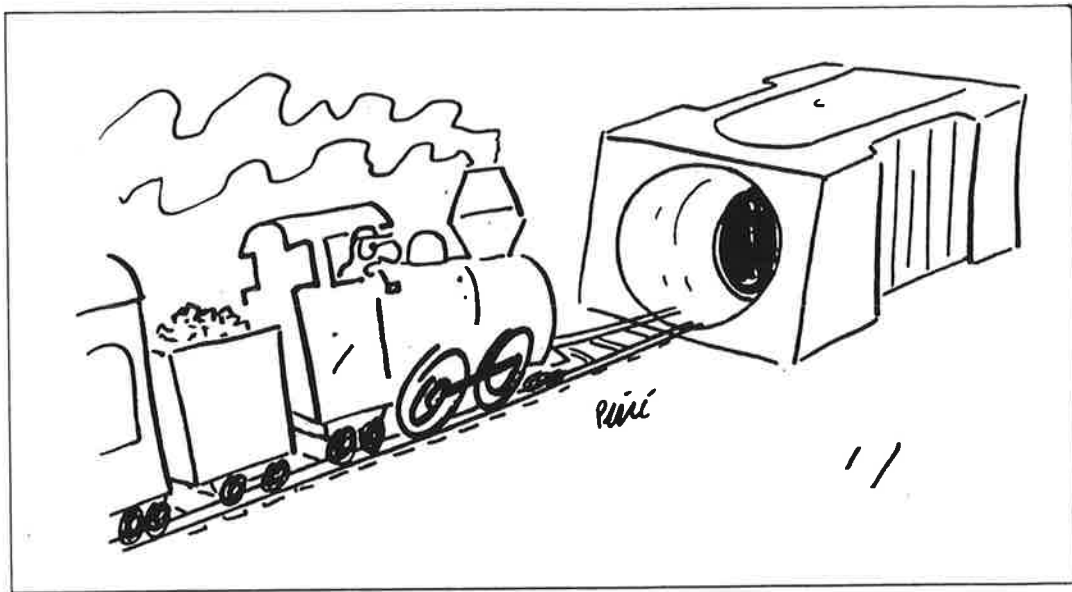
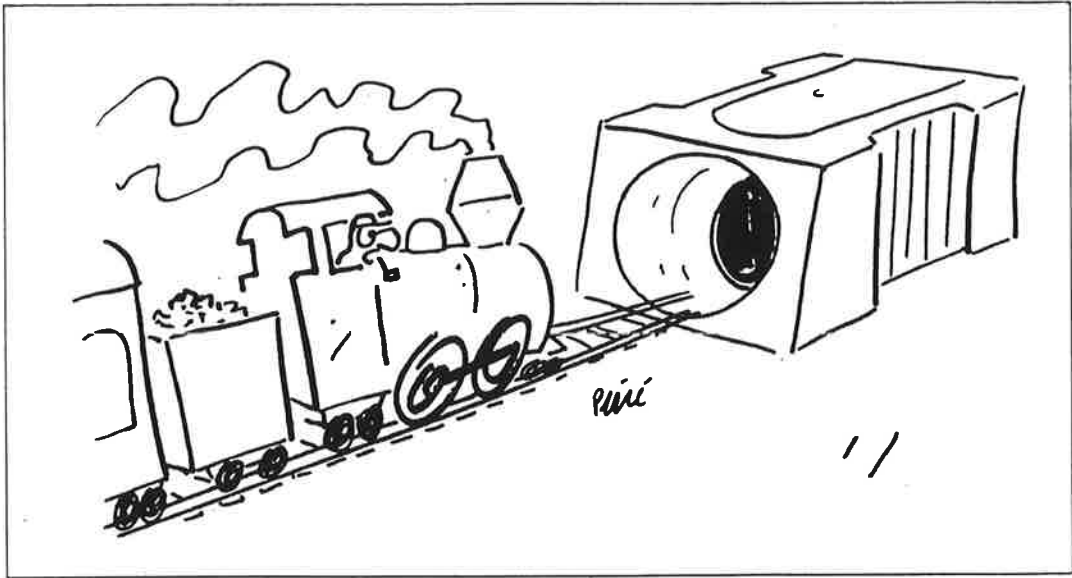
D'autre part, plusieurs des préposés aux circulations ont montré qu'ils ne possédaient pas suffisamment leur "métier". Et pourtant, il s'agissait des habitués. Mais, encore une fois, il n'y a que deux jours tous les deux ans de circulations intensives. Pas assez pour acquérir les automatismes nécessaires.

Le remède s'impose à l'évidence : il faut rouler! Prévoir lors des réunions mensuelles⁽²⁾ des circulations avec beaucoup de trains: occasion de sortir son matériel, de le voir circuler dans un beau cadre, et de s'habituer aux commandes. On le fera, c'est promis!

A-M. Ducarme

(1) Plusieurs locos souffraient d'un sévère encrassement des roues, encore aggravé par leur circulation dans l'atmosphère moite de l'expo. Il aura suffi d'un nettoyage des roues pour que tout rentre dans l'ordre. Mais nous avons remarqué que les locos munies du dispositif anti-encrassement de la FFMF (Fédération française de modélisme ferroviaire) n'avaient pratiquement jamais besoin d'un tel entretien, même après des jours et des jours de fonctionnement. Ce dispositif sera présenté lors d'une prochaine réunion mensuelle.

(2) Comme vous l'aurez lu à la page précédente, cette bonne résolution se concrétise déjà. Quelques réunions mensuelles - pas trop souvent - verront les projections ou l'exposé remplacé (ou complété) par une séance de circulations. Mais cela ne marchera que si nous sommes nombreux à amener du matériel roulant.



Le jeu des 7 erreurs

Le dessin du bas contient sept erreurs.

Retrouvez-les en le comparant au dessin original.

Solution dans notre prochain numéro.

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

Solution
du problème proposé dans le n° 50

L'ACTUALITE FERROVIAIRE

TGV : ça bouge enfin!

Le dossier belge du TGV acquiert enfin sa vitesse de croisière. D'une part les techniciens mettent les bouchées doubles pour rattraper le retard dû à de mesquines querelles politiques, et d'autre part les négociations se poursuivent avec les communes concernées par le passage du TGV.

Avant la fin de cette année aura lieu l'adjudication pour la construction du nouvel atelier d'entretien des rames TGV visitant Bruxelles. Il sera construit à Forest-Midi et remplacera l'atelier actuel dont les activités seront transférées à Schaerbeek, où seront regroupées toutes les installations d'entretien du matériel non TGV de la région bruxelloise.

Ce nouvel atelier sera un élément essentiel pour la bonne marche des différents TGV qui aboutiront à la gare de Bruxelles-Midi. On y rencontrera les rames du TGV Transmanche, du TGV Continental et celles de l'ICE allemand. Il devra être prêt pour le mois de juin de 1993, année de l'arrivée des premières rames TGV Transmanche, circulant sur voies classiques dans l'attente de la nouvelle ligne TGV en site propre, prévue pour 1995. Cette dernière année verra, quant à elle, l'arrivée des rames du TGV Continental venant de Paris, dont certains éléments continueront vers Anvers et la Hollande, ou vers Liège et l'Allemagne via les voies classiques. C'est seulement à partir de 1998 qu'ils emprunteront des lignes nouvelles et des lignes classiques aménagées pour la grande vitesse.

La SNCF manque de rames pour le TGV Sud-Est.

Depuis 1981, le succès du TGV Sud-Est va croissant, et, vu la création de sillons nouveaux, la SNCF manque de matériel pour assurer le service prévu.

Aussi a-t-elle décidé d'appeler à la rescousse, depuis octobre de cette année, des rames du TGV Atlantique. Celles-ci effectueront en unité simple (12 éléments) des allers-retours Paris-Nice, Paris-Marseille-Toulon et Paris-Dijon. Comme les rames 'Sud-Est', les rames 'Atlantique' rouleront à 270 km/h sur la ligne TGV et à 200 km/h sur certains tronçons de lignes classiques.

Très bonne occasion pour les voyageurs vers les Alpes et la Méditerranée d'apprécier le confort supérieur des rames 'Atlantique'.

Cette situation risque de se prolonger un certain temps : la fourniture de nouvelles rames n'est pas pour l'immédiat, car le carnet de commandes du fournisseur, GEC ALSTHOM, est actuellement complet.

Une 'quadruple' très spéciale.

Depuis quelques années, différentes sociétés de transport en commun ont transformé des trams et autobus en véhicules publicitaires, afin d'améliorer leur situation financière grâce aux recettes supplémentaires de la publicité.

Confrontée au même problème, la SNCB semble adopter la même politique, car l'AM quadruple 808 est actuellement revêtue d'une livrée publicitaire de VTM, la chaîne privée de télévision de la Région Flamande.

Cette livrée est d'un bleu intense agrémenté de petits nuages blancs et du logo de la chaîne. Vous en trouverez une belle vue d'ensemble dans le n° 53 du *Journal du Chemin de fer*.

Du renfort pour les 55 'bleues'.

Le 19 avril 1991, la locomotive diesel 6215 de Merelbeke a été mutée à Kinkempois. En échange, ce dernier dépôt a cédé la 6264 qu'il ne possédait que depuis le début de janvier 1991, lors de l'échange de six 55

contre six 62 du dépôt d'Hasselt (voir FFN 45). Rappelons que la 6215 (reproduite en H0 par ROCO) est la seule de sa série à être équipée d'un alternateur permettant le chauffage électrique des rames remorquées, et possède de ce fait une livrée bleue et jaune. Le but de cette mutation est de renforcer le parc des diesel 'bleues' de Kinkempois, à savoir les 5505, 5510, 5515, 5523, 5529, 5540 et 5542.

Un spectacle insolite.

S'il n'est pas rare d'observer sur les lignes électrifiées de la SNCB des trains de marchandises remorqués en double traction par une locomotive électrique et une locomotive diesel, le fait de rencontrer ce type d'accouplement en tête d'un convoi de voitures à voyageurs est assez exceptionnel.

Mais l'exception s'est produite au cours du dernier été. En effet, tous les mercredis du 19 juin au 11 septembre, le train TAA 9291 (Schaerbeek: 18.09 – Avignon: 7.55), et tous les vendredis du 21 juin au 13 septembre, le train TAA 9288 (Avignon: 19.00 – Schaerbeek: 7.52) ont été assurés en double traction HLD/HLE entre Jemelle et Arlon.

Cette situation était due au fait que ces trains formaient, au départ de ou à l'arrivée à Jemelle, un seul convoi avec le train TAA de la relation s'Hertogenbosch–Avignon. Ce dernier était remorqué en double traction sur le parcours Maastricht–Jemelle via les lignes 40 et 43 par des HLD 55 'bleues' ou la 6215 du dépôt de Kinkempois. A Jemelle, l'allège diesel était remplacée par la locomotive électrique ayant amené le train de Schaerbeek. Le vendredi matin, l'allège électrique mise en tête du train à Arlon cédait sa place à Jemelle à une allège diesel pour la partie du train se dirigeant vers la Hollande, et continuait vers Schaerbeek avec l'autre partie. Quant au parcours entre Arlon et Thionville (et vice-versa), seule la diesel de Kinkempois l'assurait.

Dans son numéro 53 de septembre dernier, *le Journal du Chemin de fer* nous présente une photo de ce convoi "fusionné", prise à Jemelle le 3 juillet, avec en tête la HLE 2351 suivie de la HLD 6215. Grâce à

LIMA et ROCO, les modélistes pourront réaliser cette double traction inédite. (NDLR: S'ils parviennent à les faire rouler à la même allure!)

Le réseau des CFL électrifié.

La dernière ligne des CFL sur laquelle la traction diesel est encore en service relie Luxembourg à Trois-Vierges, avec prolongement vers la frontière belge et Gouvy. Son électrification totale en 25 kV 50 Hz est prévue pour juin 1992.

Si l'on excepte la ligne de Luxembourg à la frontière belge (avec prolongement vers Arlon) qui est électrifiée en 3 kV continu, l'année 1992 verra donc l'électrification totale du réseau luxembourgeois en 25 kV 50 Hz. Soit, en plus de la ligne en cours d'électrification et de celle reliant Luxembourg à Wasserbillig (avec prolongement vers Trèves en 15 kV 16 2/3 Hz), toutes les lignes situées au sud de Luxembourg, parmi lesquelles Luxembourg–Bettembourg (avec prolongement vers la frontière française et Thionville), et Luxembourg–Rodange (avec prolongements d'une part vers la frontière française et Longwy et d'autre part vers la frontière belge et Athus).

C'est pour des raisons budgétaires que l'électrification de la ligne du nord, d'une longueur totale de 69 km, a été réalisée en trois phases. Tout d'abord le tronçon Luxembourg–Ettelbrück (31 km), plus la ligne à voie unique d'Ettelbrück à Diekirch (4 km), mis sous tension en mai 1989. Ensuite, le tronçon Ettelbrück–Kautenbach (15 km), plus la ligne à voie unique de Kautenbach à Wiltz (9 km), mis sous tension en avril 1991. Et actuellement le tronçon Kautenbach–Trois-Vierges (23 km) dont la mise en exploitation électrique est prévue en juin 1992. Excepté la sortie d'Ettelbrück et les gares de GoeBELSMÜHLE et Kautenbach où la double voie a été conservée (il en va de même sur une section de 5 km Wilwerwiltz–Drauffelt sur le tronçon en cours d'électrification), la ligne a été mise à voie unique au-delà d'Ettelbrück, principalement pour limiter les travaux de mise à gabarit de 17 tunnels.

L'électrification terminée, rien ne devrait

changer en ce qui concerne la traction des trains de voyageurs Liège-Luxembourg et des trains de marchandises de Belgique vers le Luxembourg, qui seront toujours remorqués par des locos diesel SNCB (55 bleues ou vertes et 6215 bleue) et des 1800 des CFL.

Quant au tronçon Trois-Vierges-frontière belge-Gouvy, d'une longueur de 8 km,

des études sont actuellement en cours entre la SNCB et les CFL en vue de son électrification en 25 kV 50 Hz, avec début d'exploitation en 1994. A ce moment, l'échange de locomotives aurait lieu à Gouvy, pour les trains de marchandises uniquement, car les trains de voyageurs Liège-Luxembourg (internationaux et TAA) seraient toujours assurés en traction diesel.



Train omnibus Luxembourg-Diekirch quittant la gare d'Ettelbrück pour emprunter la ligne électrifiée à voie unique vers Diekirch. Les voies vers Kautenbach et Troisvierges sont à l'extrême gauche de la photo. Juillet 1991. Photo: A-M. Ducarme.

Enfin des passages à niveau tout en douceur !

La SNCB vient de procéder à titre d'essai au placement d'un nouveau revêtement entre les rails à un passage à niveau situé à Ligne (entre Ath et Leuze). Durant l'été un premier passage à niveau, situé à Lommel, avait déjà été équipé de la sorte.

Ce revêtement est constitué d'une épaisse couche de caoutchouc dont la partie supérieure est rainurée et munie de petites pointes de métal, de façon à garantir l'adhérence des pneus des véhicules routiers.

Si les essais se révèlent satisfaisants, la SNCB pourrait d'ici trois ans généraliser ce système, avec priorité pour les passages à niveau supportant un trafic lourd et important.

Outre la facilité de placement et le gain de poids par rapport aux traditionnelles plaques de béton, le caoutchouc, plus élastique, résisterait mieux aux intempéries et au trafic. De plus, il n'éclate pas et permettrait ainsi d'éviter les accidents dus à la projection de béton.

Il est cependant certain que le prix des

plaques en caoutchouc sera sensiblement supérieur à celui des systèmes traditionnels, mais ce nouveau revêtement devrait cependant s'avérer plus rentable.

En fin de compte, un fameux soulagement pour les amortisseurs de nos voitures et pour les disques de nos colonnes vertébrales !

La Molignée, c'est fini ?

N'étant pas parvenue à surmonter des problèmes de gestion et d'organisation internes, et, d'autre part, n'ayant plus reçu l'autorisation de la SNCB pour continuer l'exploitation touristique de la ligne d'Ermeton à Warnant, l'association TTMM (Train Touristique de la Meuse et de la Molignée) a été dissoute cette année.

Le refus de la SNCB d'autoriser la circulation sur l'ancienne ligne 150 se justifie par l'état déplorable de la voie qui ne donne plus actuellement les garanties de sécurité nécessaires, même pour une exploitation touristique simplifiée.

Mais grâce aux efforts conjugués du CICF (Comité interministériel des chemins de fer) et d'une nouvelle association dénommée CFM (Compagnie Florennes-Molignée), l'exploitation de la ligne pourrait reprendre en 1992.

Dès les subsides accordés, les travaux de restauration pourront être entrepris, car pour le CICF la ligne 150 est considérée comme stratégique. Ce qui n'est malheureusement pas le cas pour le tronçon de Florennes à Ermeton (ex-ligne 136 A). Le sort de ce dernier est entre les mains des quatre communes qui défendent le projet d'exploitation par la CFM. Ici, aucun subside ne sera accordé et, seuls, une aide logistique de la SNCB, un soutien technique et juridique du Bureau économique de la Province de Namur, et une solidarité communale pourraient permettre sa mise en exploitation.

Osons espérer qu'une solution sera trouvée à cet épineux problème financier, car il serait vraiment dommage que la Compagnie Florennes-Molignée ne puisse disposer du site archéologique de Florennes

avec son ancienne remise à locomotives en rotonde (le dernier exemplaire connu en Belgique), son pont tournant et sa cabine d'aiguillages. D'autant plus qu'elle doit en assurer l'entretien !

La gare d'Ottignies, première élue wallonne du plan STAR 21.

Le projet de la nouvelle gare d'Ottignies a été approuvé. Elle devra être opérationnelle en 1994.

L'ancien bâtiment datant de 1884 ne pouvait plus convenir pour une gare classée en catégorie A (à partir de 70.000 voyageurs embarquant par semaine). Il sera entièrement démoli et sa façade ne sera pas conservée vu que son architecture ne comporte pas de particularités remarquables.

La nouvelle gare mixte trains-autobus comportera une immense verrière et sera dotée d'une nouvelle installation de signalisation devant télécommander les tronçons de La Hulpe à Gembloux et d'Ottignies à Wavre et à Louvain-la-Neuve-Université. Des surfaces commerciales devront s'y implanter et un parking d'accès souterrain sera créé. De plus, une gare routière sera établie sur l'esplanade, offrant aux voyageurs un accès aisé aux autobus et taxis. Les abonnés quant à eux pourront arriver directement sur les quais soit par le parking souterrain, soit par le parking ouest extérieur qui sera agrandi.

Durant la démolition de l'ancienne gare, c'est l'ancien bâtiment du centre routier qui servira de gare transitoire, de mi-92 à fin 93. Il sera démoli à son tour dès la mise en service de la nouvelle gare en 1994. Sur son emplacement seront construits de nouveaux bâtiments destinés au TEC-Brabant wallon, la nouvelle société régionale de transports en commun.

Michel HERBIET

SNCB : le plan "STAR 21" ne fera pas que des heureux !

En présentant son plan décennal 1991–2000 pour le réseau intérieur, la SNCB s'est fixé sept grands objectifs:

1. Sauvegarde et modernisation du réseau.
2. Poursuite de l'électrification du réseau, augmentation de la capacité de certaines lignes et diminution de la durée du trajet des trains de voyageurs.
3. Adaptation concomitante du réseau TGV au bénéfice du trafic intérieur.
4. Accroissement de la capacité ferroviaire pour une meilleure desserte de Bruxelles.
5. Achat de nouveau matériel roulant pour les voyageurs.
6. Amélioration de l'infrastructure des gares.
7. Mise au gabarit européen des grands axes pour le transport des marchandises,

achat de matériel roulant performant et développement des installations dans les ports et des terminaux de transport combiné.

Certains de ces objectifs ne feront pas que des heureux, et les réactions ne se sont pas fait attendre, aussi bien dans le domaine du transport des voyageurs que dans celui du transport des marchandises.

Transport des voyageurs: Les gares et points d'arrêt ont été répartis en quatre catégories, chaque gare étant classée suivant l'importance de son trafic voyageurs exprimé en nombre de voyageurs embarquant par semaine.

C'est ainsi que, sur 564 gares et points d'arrêt, nous trouvons:

Nombre de gares et points d'arrêt:	Catégorie:	Nombre de voyageurs embarquant par semaine:
12	A	70.000 ou plus
29	B	20.000 à 70.000
83	C	5.000 à 20.000
440	D	moins de 5.000

Les gares de la catégorie D sont exclues du programme de rénovation. Sur les 440 figurant dans cette catégorie, 221 sont déjà de simples arrêts sans délivrance de billets. Il en reste donc 219, susceptibles de subir le même sort, c'est-à-dire fermeture des guichets pour devenir simple arrêt. Il n'est pas exclu d'ailleurs que la SNCB applique des mesures identiques à des gares de la catégorie C.

Un exemple: la gare de Blanmont (catégorie D), située entre Ottignies et Gembloux, figure en bonne place pour voir son bâtiment fermé et son préposé déplacé. D'où émoi et mécontentement chez les usagers et réaction mayorale à l'annonce de cette suppression, car la présence d'un agent de la SNCB est hautement appréciée par l'ensemble des voyageurs qui peuvent bénéficier sur place d'une multitude de services et devraient dorénavant se rendre à plusieurs kilomètres pour pouvoir bénéficier

des mêmes services. Quant au bâtiment, de construction assez récente, il deviendrait bien vite, comme tous les bâtiments abandonnés, la proie des vandales.

Transport des marchandises: Sous l'impulsion du marché unique européen, le transport international des marchandises est appelé à se développer au cours des prochaines années. Pour participer à cet accroissement, les diverses compagnies européennes de chemins de fer se doivent d'améliorer la qualité de l'offre ferroviaire en ce qui concerne principalement les délais d'acheminement et la fiabilité de ceux-ci.

Pour cela, il est nécessaire d'accroître la vitesse des trains, d'augmenter leur charge maximale autorisée et d'éviter, dans la mesure du possible, les principaux itinéraires utilisés par les trains de voyageurs. Aussi, pour réaliser de bonnes liaisons entre les ports et les bassins industriels de notre pays et ceux

des pays voisins, ont été définis les quatre grands axes suivants:

(a) Zeebrugge–Gent–Mechelen–Leuven–Aarschot–Hasselt–Visé–Montzen.

(b) Antwerpen–Lier–Leuven–Ottignies–Fleurus–Charleroi avec continuation vers Erquelinnes.

(c) Antwerpen à Fleurus (comme b)–Tamines–Namur–Dinant–Bertrix–Athus avec continuation vers Stockem.

(d) Erquelinnes–Charleroi–Namur–Liège–Visé à Montzen (comme a).

Les lignes reprises dans ces quatre axes (dont les points frontières ont été fixés avec les administrations ferroviaires voisines) seront équipées pour permettre la circulation des trains à 120 km/h avec une charge maximale de 22,5 t par essieu.

Par exemple, la réalisation de l'axe Antwerpen–Fleurus–Tamines–Namur–Athus va nécessiter pour 1994 la remise en service à double voie électrifiée du tronçon de la ligne 147 entre Fleurus et Tamines (8 km), la réalisation d'un saut-de-mouton à Tamines pour le trafic venant de Namur vers Fleurus, et l'établissement d'une troisième voie entre Auvelais et Ronet.

L'annonce de la remise en service de la voie ferrée entre les localités de Fleurus et Tamines provoque le mécontentement des riverains qui s'étaient installés le long de cette voie de chemin de fer désaffectée depuis plus de vingt ans, certains qu'ils étaient qu'elle était bel et bien abandonnée pour toujours. Au contraire, c'est, au début, quelque 40 trains qui y défilent par jour, pour atteindre le double dans quelques années. Et il s'agira de trains de mille à deux mille tonnes, avec bruit en conséquence !

Mais, comme le faisait remarquer le bourgmestre de Sambreville, ancien cheminot ayant combattu autrefois pour le maintien de cette ligne, le nécessaire sera entrepris pour lutter contre les nuisances engendrées par la réutilisation intensive de cette ligne, car le projet doit être accepté. En effet, la liaison dénommée Athus–Meuse doit survivre et servir au dédoublement de la ligne Bruxelles–Namur–Arlon–Luxembourg, cette dernière devant être réservée au trafic voyageurs appelé à se développer de façon importante dans les années à venir.

Michel HERBIET

Vient de sortir de presse : "Les locomotives diesel Type 204 (série 54)"

Après son ouvrage sur les locomotives diesel de la série 60, l'association PFT (Patrimoine ferroviaire touristique) vient d'éditer ce nouveau volume consacré aux diesels du type 204 (série 54). Nous ne pouvons que vous conseiller de vous le procurer, d'autant plus qu'il complète opportunément l'étude consacrée par Michel HERBIET dans notre numéro 31 de 1988 à cette série de locomotives, suite à l'annonce par la SNCB de leur prochaine mise hors service.

Annnonce très prématurée car, dans une note de service du département M datée du 21 juin 1990 et adressée à l'AC Salzinnes et à l'ATD Latour, nous notons que: les dix locomotives des séries 52–53–54 non encore équipées de cabines flottantes doivent passer

passer en GR à l'AC Salzinnes en 1991 (4 hl) et en 1992 (6 hl). Il s'agit des locomotives 5209 – 5302 (ex-5203) – 5307 (ex-5206) – 5318 (ex-5208) – 5320 (ex-5210) – 5319 – 5401 – 5403 – 5404 – 5407.

A cette fin, il est demandé à l'AC Salzinnes de procéder immédiatement à l'approvisionnement des pièces nécessaires pour la GR et pour la transformation des dix locomotives avec cabines flottantes. Ensuite, d'enlever lors de la GR les chaudières Vapor Clarkson se trouvant encore sur les HL 5209 et 53 (ex-52). Ces locomotives seront alors identiques aux autres 53, et la 5209 sera renumérotée 5321. Quant aux quatre HL 54, elles resteront équipées d'une chaudière en état de marche.

Enfin, en 1993, après la GR de ces

dix locomotives, les HL 52 déjà munies de cabines flottantes et encore pourvues d'une chaudière seront transformées en HL 53. A ce moment, seules les 54 posséderont encore une chaudière en état de marche.

Il est cependant possible (et souhaitable) que la 5404 (204.004) prévue pour le Musée du chemin de fer soit conservée dans son état d'origine, pour perpétuer le souvenir de ces prestigieuses ambassadrices de la SNCB lors de leurs services sur Köln et Paris.

Cet ouvrage ainsi que celui sur la série 60 peuvent être commandés au compte 001–1201789–35 du PFT à Bruxelles, au prix de:

Série 60: 250 fr + 20 fr de frais d'envoi,

Type 204: 495 fr + 50 fr de frais d'envoi.

M.H.

COURRIER DES LECTEURS

Monsieur R. HUYSMAN est un lecteur aussi assidu qu'attentif de Ferro Flash Namur. Il nous communique ici ses remarques après la lecture du dernier numéro (n° 50):

Légende de la photo page 9:

Les quatre tonnes de charbon à enfourner en trois heures et demie de route, c'était du "service léger". Avec les trains de 500 t (qui n'étaient pas toujours relayés à Jemelle), le plaisir durait plus longtemps, mais les biceps étaient – et de bien loin – beaucoup plus sollicités.

Numérotation des locomotives de la SNCB en 1931 et 1946:

Dans le paragraphe intitulé "Du 1er octobre 1931 au 31 décembre 1945", M. Herbiet écrit que suite à la nouvelle numérotation, la locomotive portant le nouveau numéro 3628 était le vingt-huitième exemplaire du type 36. Dans la succession des HL type 36 suivant la suite naturelle des nombres, la HL 3628 n'était évidemment pas la vingt-huitième, mais bien la vingt-neuvième, puisque la première unité était la HL 3600.

Dans le paragraphe intitulé "Du 1er janvier 1946 au 20 avril 1967", on lit que la numérotation de 1946 à 4 ou 5 chiffres avait pour but de mettre fin à l'inconvénient né de la numérotation à 3 ou 4 chiffres de 1931 (lorsque l'effectif dépassait la centaine de locomotives d'un même type, les deux premiers chiffres

ne correspondaient plus au type de locomotive). Ce n'est pas exact. La renumérotation au 01/01/46 ne doit rien au besoin supposé d'abandonner un inconvénient sans importance réelle et jusqu'alors bien toléré, mais elle résulte du fait que l'ancien système de numérotation n'aurait pas permis d'intégrer correctement les 300 HL type 29 dont la livraison était imminente.

Légende de la photo du type 9 (page 23):

La présence de cette HL à Boulogne –surmer est exceptionnelle et découle donc d'une quelconque contrainte occasionnelle sur le réseau du Nord français. En effet, la série des type 9 de la remise de Bruxelles–Nord assurait de bout en bout le "Bruxelles–Calais Pullman Express" entre les gares de Bruxelles–Nord et Calais–Maritime, et retour. R.H.

Selon notre regretté Mr M. Havelange, la présence de la locomotive belge dans les installations du dépôt de Boulogne pouvait être due au fait que la malle venant de Douvres n'avait, par suite de détestables conditions atmosphériques, pu accoster dans le port de Calais. Dans ce cas, le bateau était dérouté vers le port de Boulogne, d'un accès plus aisé et moins dangereux en cas de forte tempête sur la Manche. M.H.



Aux abords de Tournai, passage du "Calais–Bruxelles Pullman Express", emmené par une type 9 de la remise de Bruxelles–Nord.

Photo: M. Delneste Collection F. Dumont

1931

renumérotation des locomotives de la SNCB

suite de l'article de Michel HERBIET paru dans le numéro précédent

Le service des locomotives au 15 mai 1931

Lors de l'établissement du roulement des locomotives entrant en vigueur le 15 mai 1931, établi au cours de la deuxième quinzaine d'avril 1931 et qui peut avoir été modifié – de façon mineure, bien sûr – dès avant son entrée en vigueur, la SNCB disposait d'un parc "vapeur" comportant 4.057 unités se répartissant comme suit:

1. locomotives réparties par districts	4042
2. locomotives affectées aux ateliers centraux (type 50)	5
3. locomotives données en location (deux type 11, un type 22 (57) et deux type 51)	5
4. locomotives dites "atelier" (anciennes voitures à vapeur transformées)	5

Les tableaux repris ci-après nous indiquent dans l'ordre:

1. la répartition des locomotives par districts,
2. les districts, les remises, les types de locomotives y affectés et le nombre de services-locomotive à assurer,
3. l'effectif des locomotives par type et le nombre de services-locomotive prévus au roulement.



Train Pullman "Edelweiss"
en provenance de Bâle,
au départ de Namur,
été 1930.

Locomotive type 10
n° 4512 (future 1012)
de Bruxelles-Nord.

Photo J. Renaud
Collection Phil. Damby

Service au 15 mai 1931: 4.042 locos réparties par districts

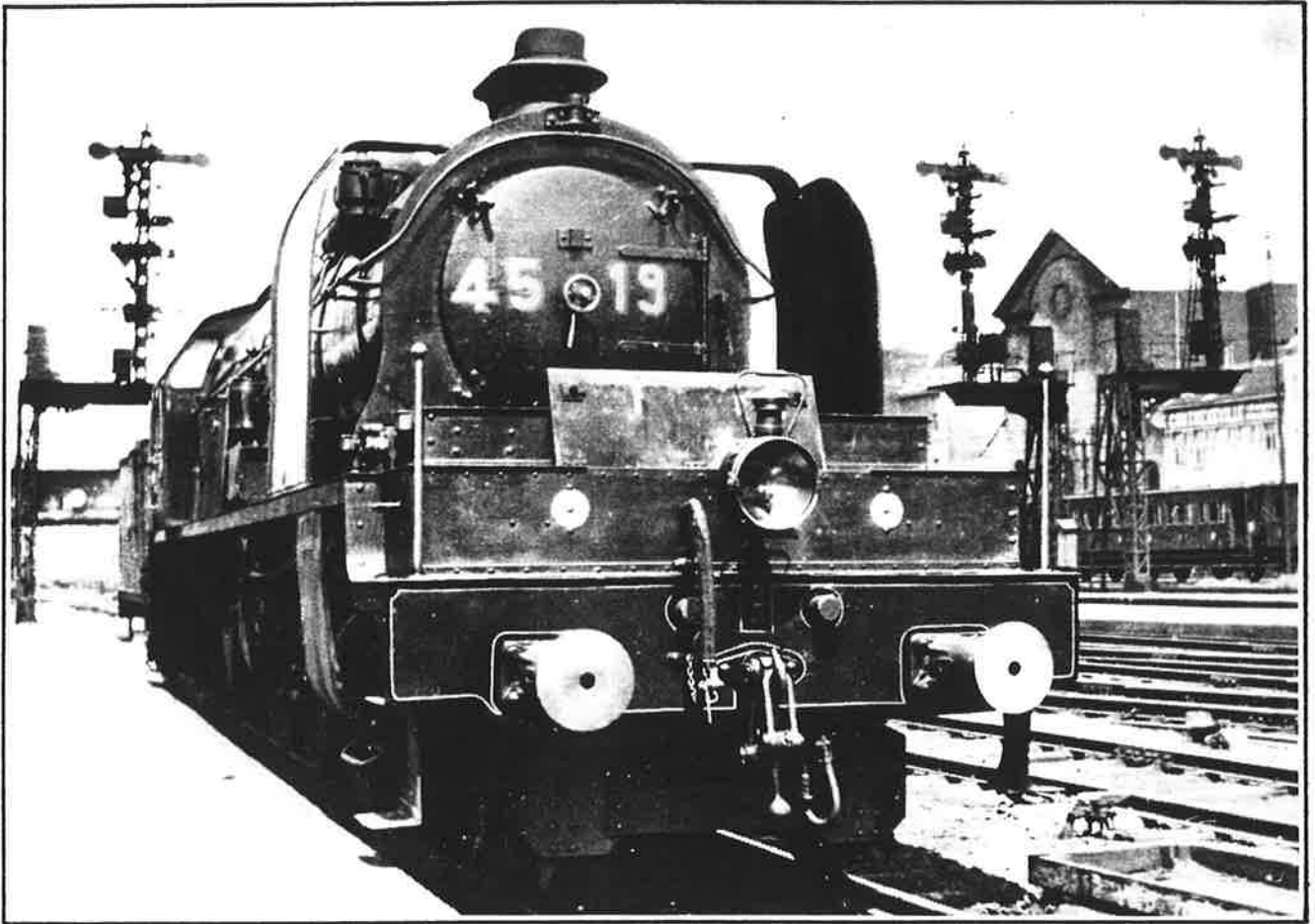
Type (..) au 01.10.31	Répartition par district										Total	
	Charleroi	Liège	Mons	Namur	Antwerpen	Gent	Hasselt					
2	-	-	-	6	-	5	23	34				
4	-	-	-	4	-	22	-	22				
5	-	-	-	-	9	-	-	9				
6	-	-	-	-	31	18	-	49				
7	-	26	-	15	7	6	-	43				
8	-	10	-	20	14	4	-	49				
9	-	11	-	5	5	12	-	45				
10	16	4	-	3	-	8	-	33				
11	20	3	-	20	-	15	2	81				
14	32	-	-	8	-	7	-	62				
15	4	-	-	6	-	1	-	11				
16	21	-	-	3	15	40	-	79				
17	-	-	-	-	-	3	-	3				
18	-	-	-	-	-	8	-	11				
19	6	9	-	-	47	8	-	62				
20	50	65	62	45	102	45	7	376				
22	15	18	30	30	17	22	1	100				
23	18	-	-	-	-	-	-	33				
25	5	2	23	-	2	41	6	79				
26	-	-	-	-	-	12	-	12				
28	-	18	94	7	86	12	16	221				
29	43	91	29	5	29	145	14	327				
30	-	-	-	-	8	-	-	8				
31	-	-	-	4	-	-	-	4				
32	-	-	-	79	14	-	-	93				
33	41	-	-	59	84	-	16	200				
35	-	-	-	65	34	-	-	150				
36	-	-	-	3	13	36	7	70				
37	33	27	10	3	53	17	5	196				
38	-	-	-	-	38	53	-	38				
40	-	-	-	-	16	-	-	16				
41	-	-	-	-	3	-	-	3				
42	-	-	-	-	-	-	-	-				
44	14	36	48	10	16	44	-	15				
45	8	8	2	-	21	11	-	42				
46	-	-	-	-	13	-	-	13				
48	87	-	41	9	99	44	-	142				
49	-	-	-	-	-	-	-	138				
50	-	-	-	-	-	5	-	5				
51	61	-	44	-	13	-	-	71				
52	125	156	24	205	45	21	10	576				
53	3	19	11	13	32	17	-	32				
54	-	17	40	10	18	17	-	81				
55	-	40	12	8	4	-	-	27				
56	10	34	-	8	6	-	-	56				
57	-	-	-	-	-	-	-	48				
58	-	-	-	-	-	-	-	10				
TOTAUX	529	570	620	625	934	657	107	4.042				

**Service au 15 mai 1931:
Districts, remises, types de locomotives y affectés,
nombre de services-locomotive à assurer (2130)**

Districts	Remises		Types de locomotive y affectés et nombre de services-locomotive assurés par chaque type (..)	Nombre de services-locomotive assurés par Remises Districts	
	Noms	Abrévia-tions			
Charleroi	Baulers	FSU	16(4)-25(3)-40(13)-51(1)	21	
	Charleroi	FCR	17(3)-23(3)-40(10)-51(3)-64(9)-99(3)	31	
	Lodelinsart	LDS	71/72(8)-99(3)	11	
	Luttre	FLU	16(6)-23(3)-51(2)-71/72(4)-80(8)-81(11)	34	
	Mariembourg	LMG	11(1)-23(6)-81(3)	10	
	Monceau	LNC	23(8)-25(1)-51(6)-71/72(13)-80(19)-93(1)	48	
	Montignies	FMY	23(8)-71/72(7)-81(24)	39	
	Tamines	FTM	14/15(7)-18(13)-22(2)	36	
	Walcourt	LWC	81(14)	37	
	11(10)-14/15(5)-22(2)		81(19)-93(1)		
Liège	ANS		11(1)-23(10)-25(3)-81(22)	36	
	Gouvy	FVY	23(1)-32(2)-81(6)	9	
	Herbesthal	FHR	7(9)-23(4)-81(7)-93(6)-97(11)	37	
	Landen	FLD	32(14)-37(5)-51(1)-64(8)-93(4)	32	
	Liège	FL	7(7)-9(8)-10(6)-11(1)-22(3)-23(2)-51(2)-64(12)-97(4)-98(13)	58	
	Montzen	GMN	23(5)-81(8)-98(1)	14	
	Pepinster	FPS	22(1)-23(1)-31(8)-93(1)-96(4)-97(7)	22	
	Renory	NK	23(12)-37(10)-51(2)-81(21)-98(6)	51	
	St-Vith	RSV	23(1)-81(8)-96(3)-97(5)	17	
	Statte	LHY	15(1)-25(5)	6	
	Trois-Ponts	FNO	23(1)-32(4)-81(5)-96(2)	12	
	Visé	FVS	23(3)-32(7)-81(4)	14	
	Mons	Ath	ATH	14/15(5)-29(1)-32(16)-51(2)-93(4)	28
		Braine-le Comte	FBC	31(13)-51(3)-71/72(11)-93(2)	29
		Bruxelles-Midi	FBM	23(5)-29(3)-31(10)-51(8)-62(6)-64(16)-97(9)	57

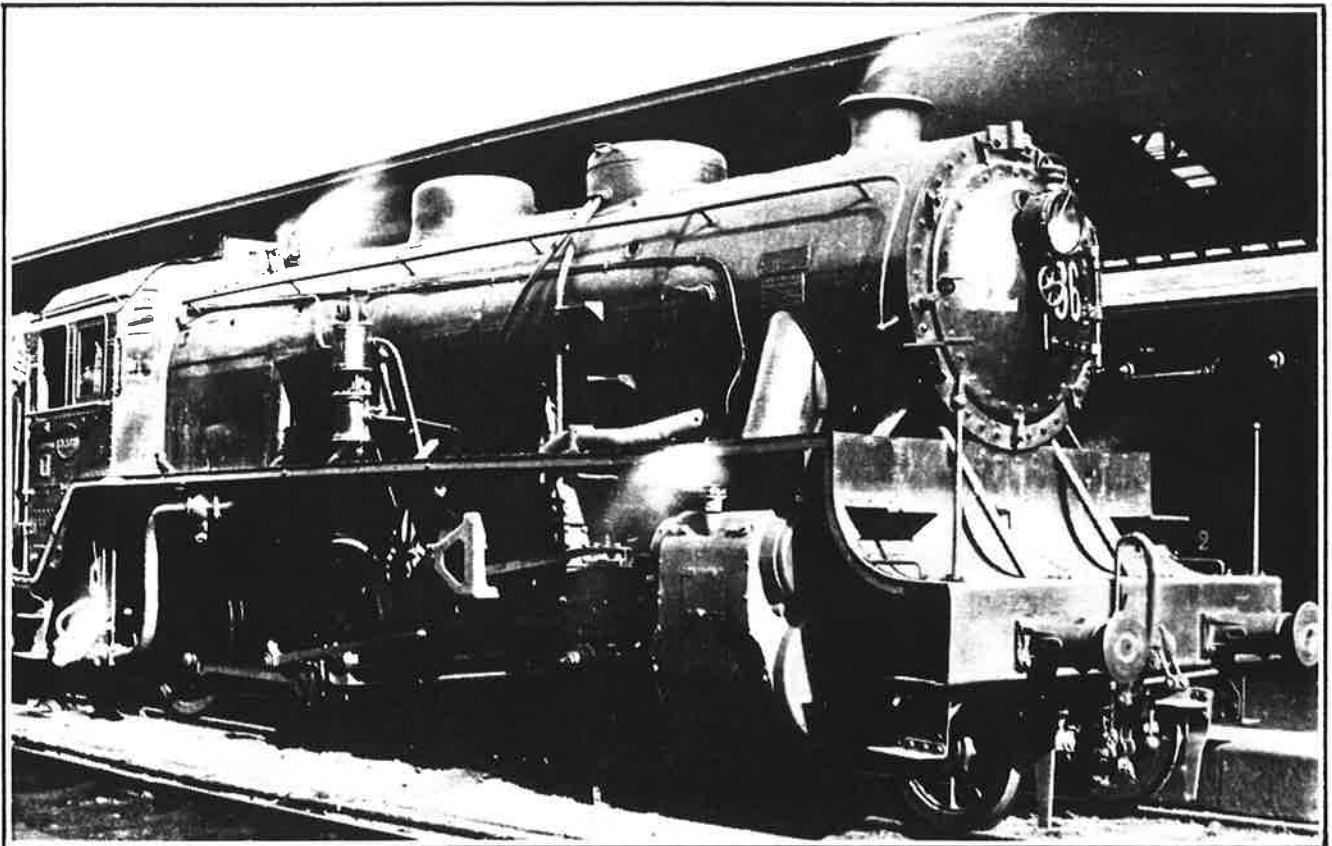
Districts	Remises		Types de locomotive y affectés et nombre de services-locomotive assurés par chaque type (...)	Nombre de services-locomotive assurés par Remises Districts
	Noms	Abréviations		
	Laeken Leuven	FKL FLV	23(2)-31(13)-52(10) 7(7)-23(10)-31(7)- 37(24)-38(12)-93(3)	25 63
	Muizen	FYM	23(4)-25(1)-51(10)- 64(4)-71/72(8)-81(8)	35
	Schaerbeek	FSR	23(19)-25(6)-31(13)- 36(4)-37(9)-81(12)- 93(5)-98(1)	69
	Tienen	FTL	32(15)-64(6)-93(3)	24
Gent	Adinkerke Aalst	FDK FLS	32(4)-51(1) 4(9)-29(2)-32(9)- 38(5)-51(3)-64(11)	5 39
	Oudenaarde Brugge	FDN FR	14(2)-30(6)-32(3) 16(9)-23(1)-25(9)- 51(2)-64(6)	11 27
	Kortemark	FTK	11(1)-25(2)-51(3)- 74(2)	8
	Kortrijk	FC	4(5)-8(4)-23(6)- 29(2)-32(23)-38(6)- 40(9)-93(3)	58
	Denderleeuw	FDD	23(1)-32(5)-93(2)	8
	Eeklo	FCO	32(6)-74(1)	7
	Gent- Zeehaven	FGNF FKR	23(12)-29(2)-51(6)- 71/72(13) 7(5)-18(6)-19(1)- 23(8)-25(3)-32(12)- 51(3)-64(8)-66(7)- 71/72(7)-81(15)-93(5)	33 80
	Oostende	FSD	7(5)-10(3)-18(4)- 32(7)-51(10)	29
	St-Niklaas Dendermonde	FSN FT	11(2)-29(1)-32(14) 18(8)-32(7)-38(13)- 51(3)	17 31
	Ieper	FY	2(3)-11(2)-23(1)- 29(1)-32(9)	16
Hasselt	Hamont Hasselt	GHA FHS	32(6) 2(10)-15(1)-23(5)- 29(5)-31(9)-37(9)- 40(4)-51(1)-80(7)	6 51
	Mol	LML	2(3)-32(5)	8

Districts	Remises		Types de locomotive y affectés et nombre de services-locomotive assurés par chaque type (...)	Nombre de services-locomotive assurés par Remises Districts
	Noms	Abréviations		
	Haine-St- Pierre	GT	16(11)-23(9)-31(27)- 38(10)-51(3)- 71/72(1)-79(5)-81(9)	75
	Manage Mons	FMN FMS	31(13)-93(1) 11(2)-17(3)-20(3)- 23(5)-32(13)-51(3)- 64(10)-79(6)	14 45
	Mouscron St-Christain	FMC FGH	23(1)-32(3)-51(3) 14/15(8)-23(14)- 25(14)-29(1)-32(10)- 79(4)-81(8)	7 59
	Tournai	FTY	8(10)-14/15(5)-23(3)- 25(5)-32(9)-51(2)	34
Namur	Bertrix	MBX	2(3)-11(1)-23(3)- 72(1)-81(27)-96(5)	40
	Ciney	LC	15(3)-25(4)-32(4)- 81(1)-93(1)	13
	Jemelle	LJ	5(3)-8(3)-10(3)- 36(5)-38(5)-72(3)- 81(18)-93(3)	43
	Latour	MUT	11(1)-15(3)-35(3)- 36(9)-81(33)-98(3)	52
	Ottignies	LT	31(6)-38(18)-64(6)- 81(12)-93(3)	45
	Ronet	FEO	2(1)-8(6)-23(7)- 25(5)-36(6)-38(6)- 81(19)-93(1)	51
	Stockem	MKM	10(14)-15(5)-23(8)- 36(6)-37(5)-38(3)- 81(9)-98(1)	41
Antwerpen	Aarschot Antwerpen- Dam	FRST FNDM	31(15)-51(1)-93(1) 22(2)-23(29)-29(2)- 51(11)-52(15)- 71/72(19)-79(8)- 90(20)-98(2)	17 108
	Antwerpen- Zuid	FNSD	8(5)-16(3)-23(6)- 51(7)-52(6)-71/72(6)- 81(6)-97(3)	42
	Berchem	FCV	6(6)-9(13)-11(4)- 18(1)-40(10)-66(7)	41
	Bruxelles- Nord	FBN	7(7)-9(6)-10(9)-22(7) 33(4)-38(6)-60(10)- 61(2)-66(6)-69(7)	64



▲ Locomotive type 10 n° 4519 (future 1019) de la remise de Liège, photographiée à Bruxelles-Nord en 1930.
Photo: J-F. Van Puyvelde. Collection Phil Damby.

▼ Locomotive type 38 n° 5236 (future 3836) de la remise de Ronet, photographiée à Namur en 1927.
Photo: J-F. Van Puyvelde. Collection Phil Damby.



Service au 15 mai 1931:

Effectif des locomotives par types, nombre de services-locomotive prévus au roulement

Effectif des locomotives par type			Nombre de services-locomotive prévus au roulement	
Type	Sur le réseau	a) Données en location b) Affectés aux AC	En inventaire	Total
2	34	-	34	20
4	22	-	22	14
5	4	-	4	3
6	9	-	9	6
7	75	-	75	40
8	43	-	43	28
9	43	-	43	27
10	49	-	49	25
11	45	2 (a)	47	26
14	33	-	33	14+2 14/15+30
15	48	-	48	15+13
16	62	-	62	33
17	11	-	11	6
18	79	-	79	32
19	3	-	3	1
20	11	-	11	3
22	62	1 (a)	63	17
(57)	376	-	376	227
(53)				

Effectif des locomotives par type			Nombre de services-locomotive prévus au roulement	
Type	Sur le réseau	a) Données en location b) Affectés aux AC	En inventaire	Total
25	100	-	100	25:- 25/6:61
26	33	-	33	26:-
28	2	-	2	-
29	79	-	79	20
30	12	-	12	6
31	221	-	221	134
(41)				
32	327	-	327	207
(44)				
33	8	-	8	4
35	4	-	4	3
36	93	-	93	30
37	200	-	200	62
(31)				
38	150	-	150	84
40	70	-	70	46
50	-	5 (b)	5	-
51	196	2 (a)	198	102

Effectif des locomotives par type		Nombre de services-locomotive prévus au roulement			
Type	Sur le réseau	a) Données en location affectées aux AC	En inventaire	Total	Par remises
52 (58)	38	-	38	31	FNDM(15) - FNSD(6) - FKL(10)
60	16	-	16	10	FBN
61	3	-	3	2	FBN
62	15	-	15	6	FBN
64	168	-	168	96	FCR(9) - FLD(8) - FL(12) - FBM(16) - FMS(10) - LT(6) - FYM(4) - FTL(6) - FLS(11) - FR(6) - FKR(8)
66	42	-	42	20	FCV(7) - FBN(6) - FKR(7)
69	13	-	13	7	FBN
71	142	-	142	71	LDS(8) - FLU(4) - LNC(13) - FMY(7) - FBC(11) - GT(1) - FNDM(19) - FNSD(6) - FYM(8) - FGNF(13) - FKR(7)
72	138	-	138	72	MBX(1) - LJ(3)
74	5	-	5	3	FTK(2) - FCO(1)
79	57	-	57	23	GT(5) - FMS(6) - FGH(4) - FNDM(8)
80	71	-	71	34	FLU(8) - LNC(19) - FHS(7)
81	576	-	576	329	FLU(11) - LMG(3) - FMY(24) - FTM(14) - LWC(19) - ANS(22) - FVY(6) - FHR(7) - GMN(8) - NK(21) - RSV(8) - FNO(5) - FVS(4) - GT(9) - FGH(8) - MBX(27) - LC(1) - LJ(18) - MUT(33) - LT(12) - FEO(19) - MKM(9) - FNSD(6) - FYM(8) - FSR(12) - FKR(15)
90	32	-	32	20	FNDM
93	81	-	81	50	LNC(1) - LWC(1) - FHR(6) - FLD(4) - FPS(1) - ATH(4) - FBC(2) - FMN(1) - LC(1) - LJ(3) - LT(3) - FEO(1) - FRSY(1) - FLV(3) - FSR(5) - FTL(3) - FC(3) - FDD(2) - FKR(5)
96	27	-	27	14	FPS(4) - RSV(3) - FNO(2) - MBX(5)
97	56	-	56	39	FHR(11) - FL(4) - FPS(7) - RSV(9) - FBM(9) - FNSD(3)
98	48	-	48	27	FL(13) - GMN(1) - NK(6) - MUT(3) - MKM(1) - FNDM(2) - FSR(1)
99 Ate-lier	10	-	10	6	FCR(3) - LDS(3)
	4.042	15	4.057	2.130	

Remarques:

- Nombre de services-locomotives à assurer :

Une locomotive assurait sur 24 heures (pas nécessairement comptées à partir de minuit) un, deux ou trois services suivant qu'elle était en simple, double ou triple équipe. L'ensemble de ces prestations d'un jour constituait un service-locomotive et un seul.

- Annexe de remise à locomotives :

Les annexes étaient en fait des "stations-abris" pour locomotives attachées à une remise. Pour certaines remises, les chiffres donnés comprennent également ceux de leur(s) annexe(s). Les chiffres de Walcourt comprennent ceux de l'annexe de Florennes, ceux de St-Ghislain les chiffres de l'annexe de Blaton, ceux de Bertrix les chiffres des annexes de Bastogne et de Libramont, ceux d'Antwerpen-Zuid les chiffres de l'annexe de Boom, ceux de St-Niklaas les chiffres de l'annexe de Moerbeke et ceux de Hasselt les chiffres de l'annexe de Maaseik.

- Nombre de locomotives nécessaires pour exécuter le service prévu :

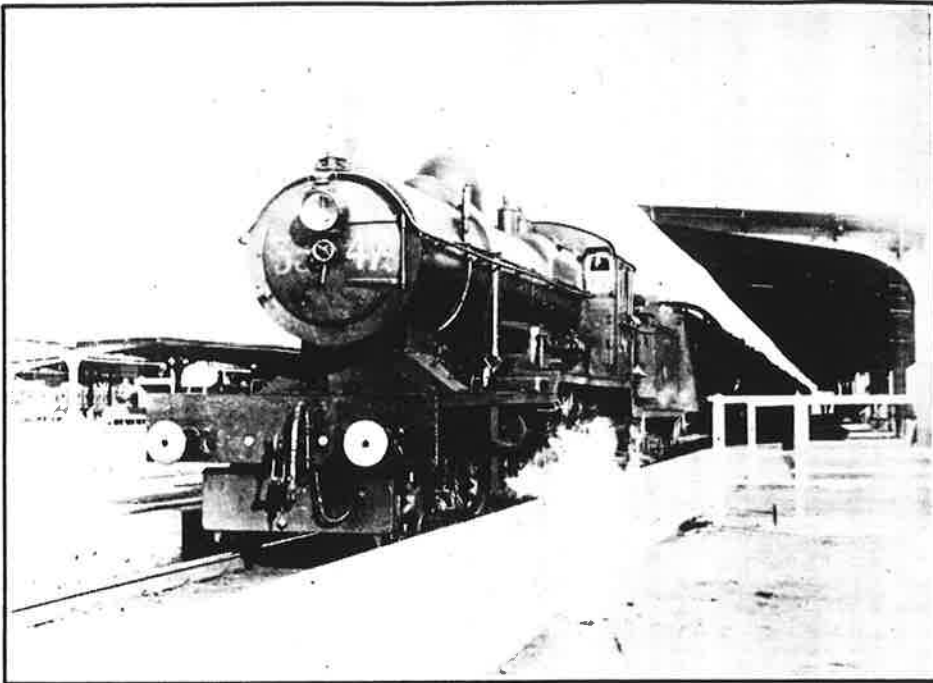
2.130 locomotives étaient nécessaires à l'exécution du service prévu au roulement (locomotives en série) + 426 locomotives constituant la réserve active de 20 % de chaque type à chaque remise, soit un total de 2.556 locomotives en service.

- Abréviation de la remise de Renory :

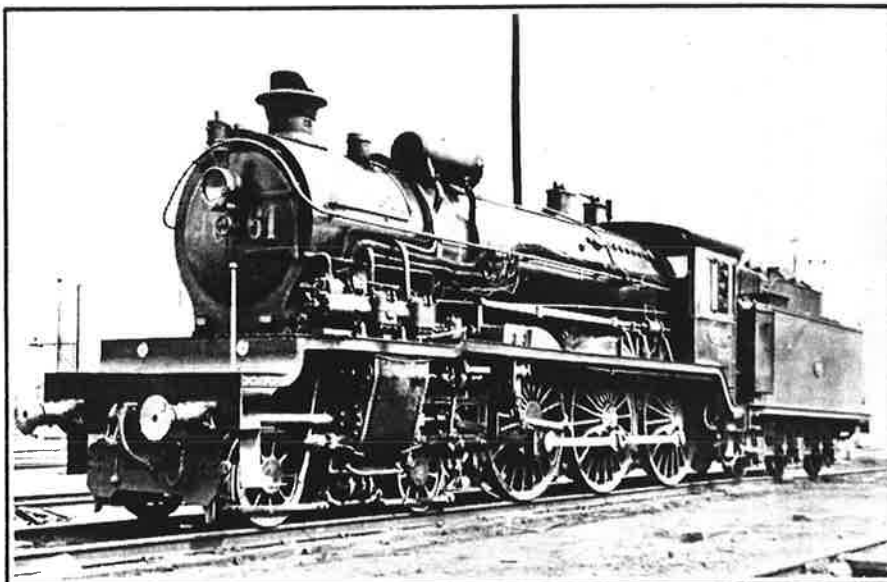
La remise de Renory de la SNCB avait NK pour abréviation. A la reprise de la Cie du Nord-Belge, elle fut désignée RY pour établir la distinction avec Kinkempois, ex N-B, dès lors désigné NK.

- Types 25 et 26 :

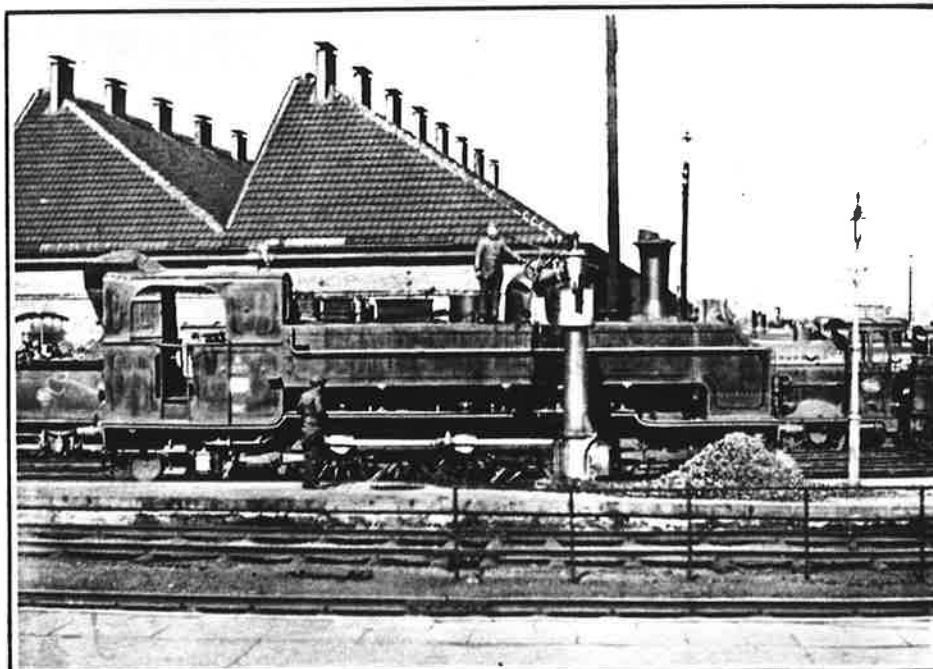
Les locomotives type 25 et type 26 étaient également dénommées respectivement locomotives type 25 "standardisées" et locomotives type 25 "non standardisées".



Locomotive type 8 n° 3347
(future 803) de la remise
d'Antwerpen-Zuid,
photographée à
Gent-St-Pieters en juin 1931.
Collection H. De Herder.



Locomotive type 9 n° 4061 (future
911) de la remise de Liège,
photographée à Liège en 1929.
Photo: H.G. Hesselinck



Locomotive type 4 n° 1200
(future 415) de la remise
d'Alost,
photographée devant cette
remise en juin 1931.
Collection H. De Herder.

modélisme

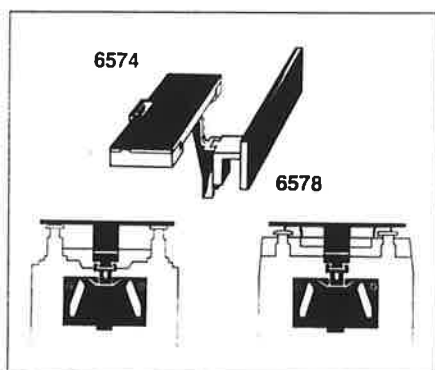
Le dispositif d'attelage court Fleischmann 6574

Très attendu (voir notre dernier numéro, p.24), ce kit d'équipement est enfin disponible depuis la fin de cet été.

Il se présente sous la forme d'un boîtier rectangulaire de 17,5 x 10,5 mm, épais de 3,2 mm, d'où sort vers le bas un timon muni d'une fente en queue d'aronde dans laquelle se fixe la tête d'attelage 6570. Le réglage en hauteur s'effectue en faisant glisser la tête d'attelage dans la fente. (Il n'y a pas de réceptacle normalisé pour têtes d'attelage de diverses provenances, mais les têtes ROCO fournies avec les kits 40280, 40281, 40286, 40287 et 40341 sont adaptables aussi.) Un gabarit de positionnement 6578 est nécessaire pour déterminer l'emplacement où sera collé le boîtier, et un calibre 6579 à poser sur la voie, sans être indispensable, facilite le réglage en hauteur de l'attelage.

Comme on pouvait s'y attendre de la part de FLEISCHMANN, le fonctionnement est impeccable. Malgré la petitesse du dispositif, l'élongation est importante, plus que suffisante même pour les voitures longues, et le fonctionnement est très doux.

Le montage peut être des plus simples (cas des voitures M4 de LIMA)



ou un peu plus ardu s'il faut éliminer divers reliefs sous le châssis. L'épaisseur assez importante du boîtier interdit son montage sous les wagons dont les bogies sont situés près des extrémités (à moins d'un charcutage assez important qui ne convient pas à tous les modèles). Le dispositif vrai-

ment universel reste donc encore à inventer!

L'attelage court FLEISCHMANN se colle sous le châssis ou le plancher. On peut utiliser de la colle pour maquettes plastique ou, mieux, du méthyléthylcétone que l'on applique sur les bords et qui s'infiltré par capillarité. N'en mettre que très peu, sous peine de voir le plastique se ramollir, le ressort de rappel se détacher et le dispositif finir à la poubelle! Le collage à l'époxy ne présente pas ces risques. Dernier détail: le prix. Comptez environ 220 frs pour un sachet de deux attelages nécessaire à l'équipement d'un véhicule. Ce n'est pas donné mais reste dans la norme pour ce genre de produit.

A-M. Ducarme

Les kits d'attelage court disponibles sur le marché

RIBU: KKD, le premier sorti, et son frère SKD, plus petit et donc plus facilement logeable.

Leur mouvement manque de souplesse, le rappel étant assuré par deux "pattes" latérales en plastique.

SYMOBA: il en existe un grand modèle pour le H0 et un plus petit destiné au N mais convenant très bien aussi pour le H0 (à condition de remplacer la tête d'attelage).

Ces deux modèles remplacent avantageusement les Ribu dans la plupart des cas. Le rappel, doux et fiable, est ici confié à un minuscule ressort.

Il est indispensable de souder entre elles les deux parties du boîtier en déposant un peu de MEC sur le joint.

Munis d'un réceptacle aux normes NEM, les kits Ribu et Symoba peuvent recevoir tous les types d'attelage du marché. Ce qui n'est pas le cas des suivants...

ROCO 40341 (40372): Prévu pour des véhicules de 140 mm de longueur maximale, il peut en équiper de plus longs si vos courbes ne sont pas trop serrées. Têtes d'attelage Roco (ou Fleischmann) avec fixation par queue d'aronde.

FLEISCHMANN 6574: voir l'article ci-contre.

Les voitures 'L' de Jocadis

Ces voitures galbées à portières latérales, appelées autrefois "dix-huit mètres", furent construites pour la SNCB entre 1933 et 1935, en 312 exemplaires (1). Elles étaient destinées aux trains semi-directs.

JOCADIS a prévu de réaliser la quasi totalité des variantes de cette série. Sont disponibles les a2b6, devenues A8 en 1957 puis déclassées en A4B4 ou en B8 dans les années soixante, et les b8 (A8 à partir de 1957). Ces deux variantes ne diffèrent que par l'aménagement intérieur qui comprend, sur les premières citées, deux compartiments à couloir latéral au milieu de la voiture. Les c10 (B10 depuis 1957) sont pour très bientôt, et les mixtes 1ère-fourgon (b5p devenues A5D) devraient suivre. Seules les c6p (B6D) manqueront à l'appel.

Il s'agit du premier kit de voitures belges dont l'achat mérite d'être recommandé. Les GCI du même JOCADIS étaient un premier essai, avec tout ce que cela sous-entend. Quant aux kits en ré-

sine de HOBBY 2000 ou d'autres artisans, ils avaient pour seul mérite d'exister.

Les 'L' sont tout en plastique et se montent facilement. Les détails sont d'un niveau très correct, les bogies sortant même de l'ordinaire. Les marchepieds sont assez grossiers mais c'est sans doute la rançon à payer pour un minimum de robustesse. Les difficiles pourront toujours en fabriquer d'autres en laiton s'ils le souhaitent.

Un point faible peut-être (à part la notice insuffisante): l'assemblage caisse-toit qui laisse volontiers apparaître quelques bâillements si l'on n'y prend garde.

Veiller aussi à éviter les traces de colle sur les vitrages, pièces plus délicates à monter.

(1) 312 exemplaires qui se répartissaient comme suit: 50 voitures a2b6, 20 b8, 190 c10 (en plus des deux prototypes c10 de 1932), 20 b5p et 30 c6p.

Les dernières de ces voitures ont terminé leur carrière commerciale en 1981, mais quelques-unes sont conservées pour des trains touristiques spéciaux.

Quelles nouveautés 'belges' sont attendues pour 1992?

Locomotives électriques:

La '26' de MATHU-MODEL était visible lors de notre expo. Une pure merveille, avec une profusion de détails d'une qualité jamais encore rencontrée sur une locomotive SNCB. La mécanique est, elle aussi, d'un très haut niveau. Et il en va de même pour le prix: qui s'en étonnera? Série limitée. Sur commande uniquement.

ROCO annonce officiellement une '20' pour l'automne 1992. Ceux qui n'auront pu ou voulu s'offrir celle de Monsieur Mathu devraient se consoler avec cette réalisation si elle est au niveau des bons produits de la marque. Finesse de détails et mécanique performante devraient être au rendez-vous, pour un prix plus démocratique. Encore quelques mois de patience...

Locomotives diesel:

On peut raisonnablement espérer de nouvelles versions de la '60' de KLEIN MODELLBAHN, mais rien n'est annoncé officiellement.

Par contre, MARKLIN promet la '55' pour l'année prochaine. En 3 rails évidemment. Espérons qu'une version 2 rails suivra. D'autant plus qu'il semble que MARKLIN adopte enfin les normes NEM pour ses produits '2 rails' (voir la Sybic).

Une '55' était annoncée chez ROCO. Pour quand? Après la '20'. Ce projet résistera-t-il à la concurrence de MARKLIN? Cela semble peu probable, mais il est toujours permis d'espérer... Une '55' ROCO devrait en tout cas coûter moins cher et tirer au moins aussi bien qu'une MARKLIN.

Voitures à voyageurs:

JOCADIS poursuit la livraison de ses voitures 'L' en kit. La B10 (ex-c10) devrait être disponible au moment où ces lignes paraîtront. La mixte 1ère-fourgon viendra ensuite.

Les 'M1' de KLEIN MODELLBAHN ont pris du retard mais devraient être là en 1992.

Le fourgon RIC sorti au 1/100ème par SPRIM-

HOBBY devrait avoir une descendance au 1/87ème (au même prix qu'une locomotive! Ca fait mal mais il faut comprendre que les frais doivent être amortis sur une très petite production: on voit rarement des trains complets de fourgons!

Wagons de marchandises:

On peut espérer prochainement une version belge (TRW) du wagon "squelette" porte-conteneurs qui est déjà sorti en version ÖBB chez KLEIN MODELLBAHN. Des conteneurs belges sont à

l'étude aussi du côté de Vienne.

Rien d'autre pour le moment. Mais des surprises sont toujours possibles.

Enfin, toujours aucune automotrice à l'horizon. Et pourtant la grande majorité des trains belges sont assurés par des automotrices. C'est à n'y rien comprendre!

A-M.D.

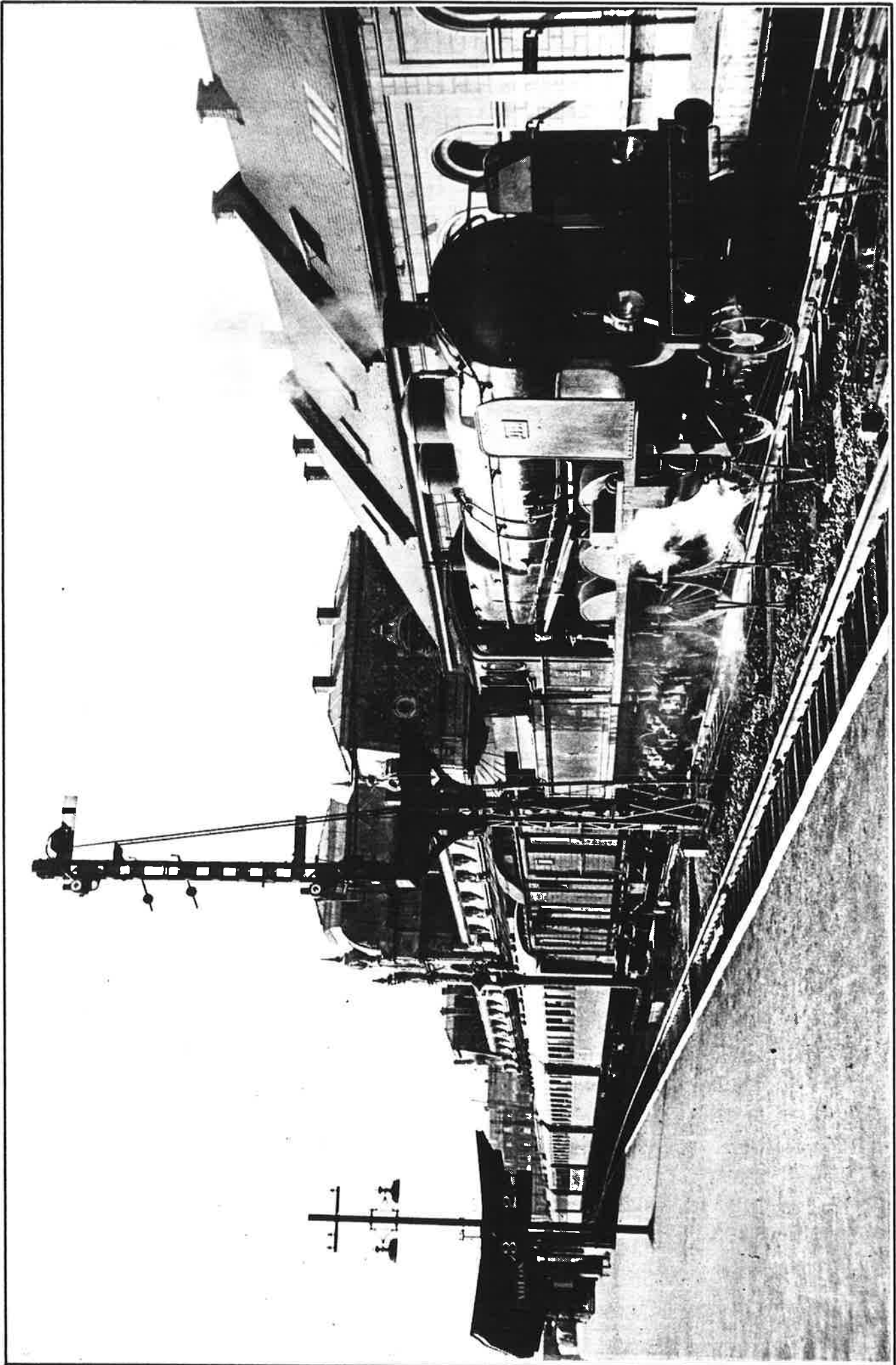
Bientôt disponible :

CALENDRIER LOCO 1992

Comme chaque année, Ediblanchart nous propose son calendrier dévolu au matériel moteur SNCB et CFL. Nous y trouverons:

Janvier	SNCB	Locomotive électrique série 11 n° 1181 à Duffel. (couleurs)
Février	CFL	Locomotive à vapeur série 55 au dépôt de Pétange.
Mars	SNCB	Autorail double type 620 n° 620.03 à Antwerpen-Luchtbal.
Avril	SNCB	Locomotive à vapeur type 53 n° 53.322 à Haren.
Mai	SNCB	Automotrice double série 09 n° 931 à Antwerpen-Luchtbal. (couleurs)
Juin	SNCB	Double traction diesel type 202 (202.018) et vapeur type 26 à Lacuisine.
Juillet	SNCB	Locomotive à vapeur type 1 n° 126 à Forest-Midi.
Août	SNCB	Automotrices doubles "Benelux" NS/SNCB à Antwerpen-Noorderdokken.
Septembre	CFL	Automotrice double série 2000 n° 2008 à Luxembourg. (couleurs)
Octobre	SNCB	Locomotive à vapeur "Belpaire" type 6 n° 2112 de l'Etat-Belge à Bruxelles-Nord en 1910.
Novembre	SNCB	Locomotive à vapeur type 18 à Bruxelles-Nord en 1909.
Décembre	SNCB	Locomotive électrique série 21 n° 2122 à Mortsels. (couleurs)

Les membres désireux de se procurer ce calendrier s'adresseront au trésorier.



Légende de la photo page 22:

Interpénétration SNCF à Arlon en août 1939. Pacific 231 n° 1308 (ex-Alsace Lorraine) quittant Arlon en tête du train international La Haye - Bale. Ce train avait été amené de Bruxelles par une Pacific de la SNCB. Photo C.R.L. Coles. Collection Phil Dambly.

Photo de couverture:

Automotrice série 03 assurant un IC vers Liège. Marche-les-Dames, novembre 1989. Photo A-M. Ducarme.

Au sommaire de ce numéro 51:

<u>Editorial</u>: notre expo des 12-13 octobre	page 1
<u>La vie du club</u>: programme des prochaines réunions	page 2
bilan technique du réseau H0	page 3
<u>Récréation ferroviaire</u> proposée par Michel Archambeau	page 4
<u>L'actualité ferroviaire</u>: une rubrique de Michel Herbiet	page 5
<u>Publications</u>: "Les diesels type 204"	page 10
<u>Courrier des lecteurs</u>	page 11
<u>1931: renumérotation des locomotives de la SNCB</u>	page 12
<u>Modélisme</u>: attelage court Fleischmann	page 19
les voitures 'L' de Jocadis	page 20
nouveautés attendues en 1992	page 20

Ce numéro 51 est entre vos mains grâce au concours bénévole de
M. Archambeau, J.-C. Botspoel, C. Carpet, A.-M. Ducarme, M. Herbiet, J. Quoitin et sa famille.
Le numéro 52 paraîtra à la fin de l'année.

