

# Ferro Flash Namur



# 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 les 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, d'un réseau modulaire N et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

## COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur : 1.500 fr.
- membre ordinaire : 1.000 fr. \*
- membre junior (de moins de 18 ans) 500 fr. \*
- sympathisant : 600 fr. (uniquement service "Ferro Flash Namur")

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

Secrétariat : Daniel BRAIBANT rue de la Gare 98 5544 HEER-AGIMONT 082 - 64.54.33.

Compte bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan

Local : Centre Culturel de Géronsart Rue du Trèfle, 5100 JAMBES-NAMUR

# Ferro Flash Namur

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

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

Rédaction et diffusion : Claude CARPET Prée 7a 5640 Biesme 071 - 72.87.41. fax 071-72.95.62.

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

# Editorial

De divers côtés des voix se font entendre au sujet d'une dérive possible de notre hobby, dérive liée à l'hyper réalisme atteint actuellement par les modèles commerciaux (et le prix qui en découle), ou l'exigence dans la réalisation des constructions personnelles.

Par  
Jean-  
Claude  
BOTSPÖEL  
Président

S'agit-il d'un élitisme négatif à long terme pour la survie ou bien le développement du modélisme en général, et du modélisme ferroviaire en particulier ?

Un modèle **doit-il** chaque fois atteindre un degré de finition qui le met à l'abri de toute critique (de plus en plus spontanée) ?

Ce degré de finition qui se fait parfois au prix le plus fort par l'acquisition de "Kits" de super-hyper détaillage, décalques à 400 fr la feuille, moteur spéciaux -*Vrailhaber et autrescap*, voir à ce sujet le dessin humoristique ci-dessous tiré d'une grand revue américaine de modélisme et qui résume le problème.

Cette course vers le perfectionnisme, louable en soi, va-t-elle vraiment dans le sens de la réalisation de soi dans la pratique d'un hobby, et donc vers le bonheur que nous avons tous connu devant les réseaux de notre enfance.

Cette quête est-elle directement proportionnelle au bonheur que l'on éprouve à pratiquer cette activité et que se passe-t-il dans la tête des candidats débutants ou même des amateurs actuels qui ne se sentent "pas de taille", ou qui ont un pôle d'intérêt différent de la tendance qui apparaît dans toutes les revues spécialisées ?

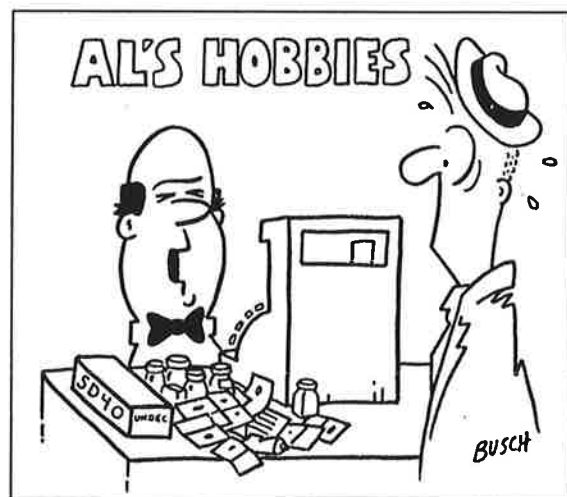
J'en veux pour exemple l'absence presque totale de présentation des derniers achats ou de réalisations personnelles qui faisaient, auparavant, un des plaisirs au comptoir de notre bar.

Vont-ils continuer ou commencer dans un hobby qui risque de les frustrer plus ou moins rapidement en face de la "norme" où la qualité va dépendre, en plus d'une aptitude artistique, d'un bon portefeuille ou du temps disponible.

Je cite pour terminer un extrait de l'article de Monsieur NICOLET, président de la section namuroise de l'I.P.M.S. (Société Internationale de Modélisme Plastique), ceci avec son aimable autorisation. Il s'agit bien sûr d'une réflexion sur le modélisme plastique.

*"Que devient la créativité du maquettiste ? Nous ne sommes plus que des assembleurs esclaves du 'quand dira-t-on' et si le maquettisme devient une contrainte, il n'est plus un hobby ni un délassement. Il est à craindre que les jeunes tourneront le dos à notre hobby car la plupart se sentiront diminués vis à vis des autres dont le portefeuille est mieux garni.*

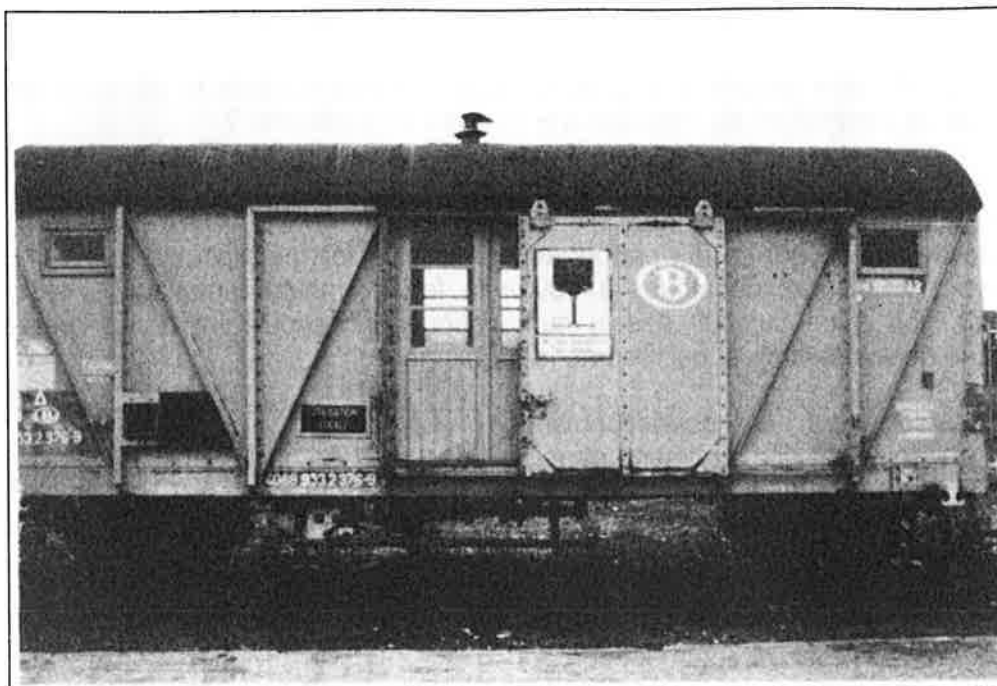
*Ne croyez pas que je sois conservateur et en retard sur le temps actuel mais franchement, la copie conforme d'une scène parue dans une revue éditée par ... avec*



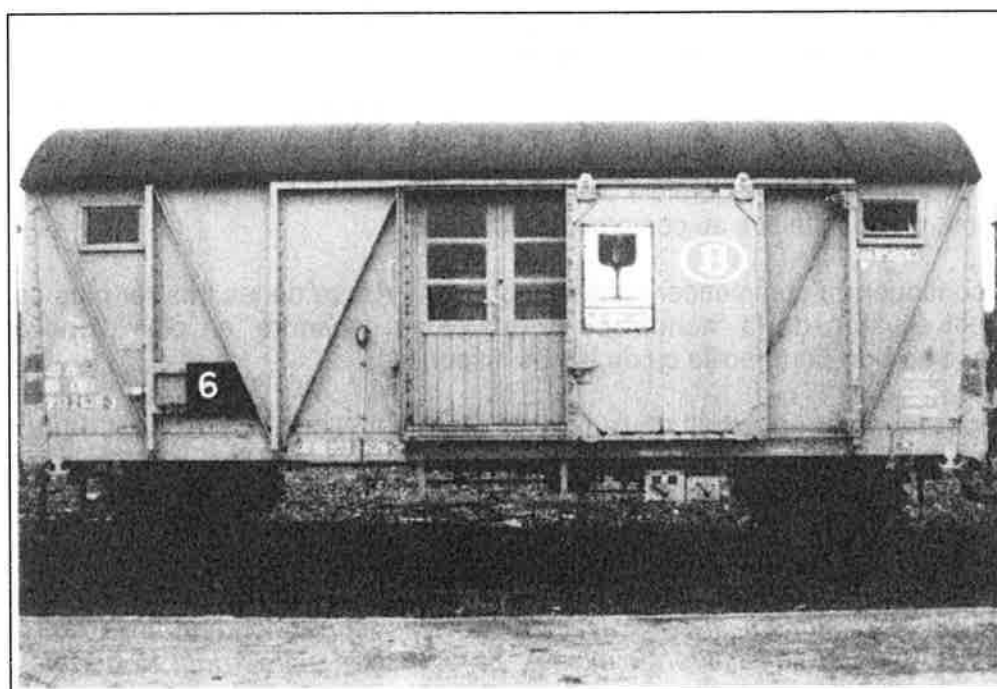
- C'est 20\$ pour la locomotive et 367.39\$ pour le kit de détaillage, peinture et décalques...

*des véhicules, du décor, des figurines, le tout passé au dry-brushing préconisé par ..., etc..."*

Pour résumer et en faveur de l'avenir, **modérons les critiques** et acceptons **toutes les formes de modélisme**, en gardant ce regard d'enfant, **pour notre propre bonheur** dans la réalisation de cette merveilleuse activité, **et pour le bonheur de l'autre.**



En utilisation locale un ancien "fermé" sert d'atelier, de rangement ou d'abri.



Une double porte en bois, un éclairage d'accès, ce vieux "fermé" sert encore...

# La vie du club

## Samedi 28 novembre, à 19h30 : souper annuel

Organisé par le Rail Miniature Mosan en ses locaux : rue du Trèfle à Jambes.

Apéritif RMM, plantureux buffet froid, douce ambiance musicale par Patrick Vanhuffelen pendant le repas. Celui-ci sera suivi d'une soirée dansante familiale.

Inscriptions auprès de Jules Falque avant le 10 novembre au compte 063-1117478-73.

650 fr. pour les adultes et adolescents, 450 fr. pour les enfants de moins de 12 ans.

Le R.M.M. se propose de **rassembler un maximum de membres et d'accueillir vos amis et connaissances.**

En plus de ce but principal, il y a celui proposé par le trésorier : améliorer les finances du club qui n'est subventionné que par ses membres...

## Agenda des prochaines réunions

**vendredi 16 octobre** (20h00) réunion réseaux.

**vendredi 23 octobre** (19h30), **réunion mensuelle** :  
- **Modélisme** : Matériaux et techniques dans la réalisation des immeubles, par Jules FALQUE, "l'entrepreneur du bâtiment".

**vendredi 30 octobre** (20h00), réunion réseaux

**vendredi 6 novembre** (20h00), réunion réseaux

**vendredi 13 novembre** (20h00), réunion réseaux

**vendredi 20 novembre** (19h30), **réunion mensuelle** :  
- **Projection** : Vidéo U.S. de Philippe MONIOTTE.  
- **Modélisme** : Pose des décalcomanies et transferts sur les modèles, par Jacques QUOTIN.

**vendredi 27 novembre** (20h00), réunion hebdomadaire

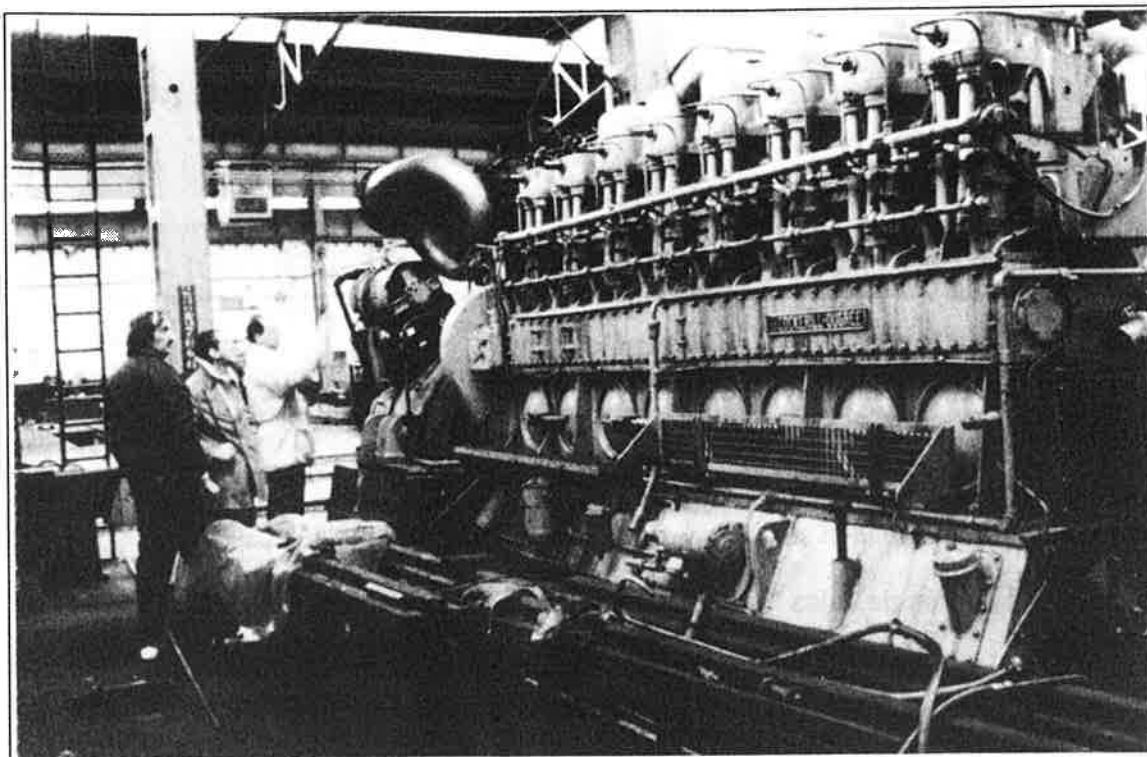
**samedi 28 novembre** (19h30) **souper annuel** du R.M.M.

**vendredi 4 décembre** (20h00), réunion réseaux

**vendredi 11 décembre** (20h00), réunion réseaux

**vendredi 18 décembre** (19h30), **réunion mensuelle**, programme dans le FFN n°57.

**vendredi 25 décembre** réunion réseaux annulée (fête de Noël)



ANTWERPEN-DAM : les membres du R.M.M. s'extasient devant un moteur thermique.



L'autorail 4410 en balade sur l'ATHUS-MEUSE

# Petites annonces

## JE CHERCHE :

- 1 Locomotive MARKLIN MINEX (échelle Oe au 1/45) réf. 3400 (Loco-tender vapeur des WEG) et réf. 3420 (Loco-diesel des SWEG)
- 2 Un ou deux wagonnets de mine, petit modèle à l' échelle 1/1 (grandeur nature) + les rails pour le(s) poser.

Faire offre à Charles HACCOURT, rue Ste Rita 110, B 5004 Bouge. 081-21.47.17.

## JE DEMANDE :

Au membre RMM à qui j'ai prêté le n° 46 (février 92) de la revue "LE TRAIN" de bien vouloir le rapporter à la prochaine réunion mensuelle. Merci pour ma collection.  
(s) Charles HACCOURT

## JE VENDS :

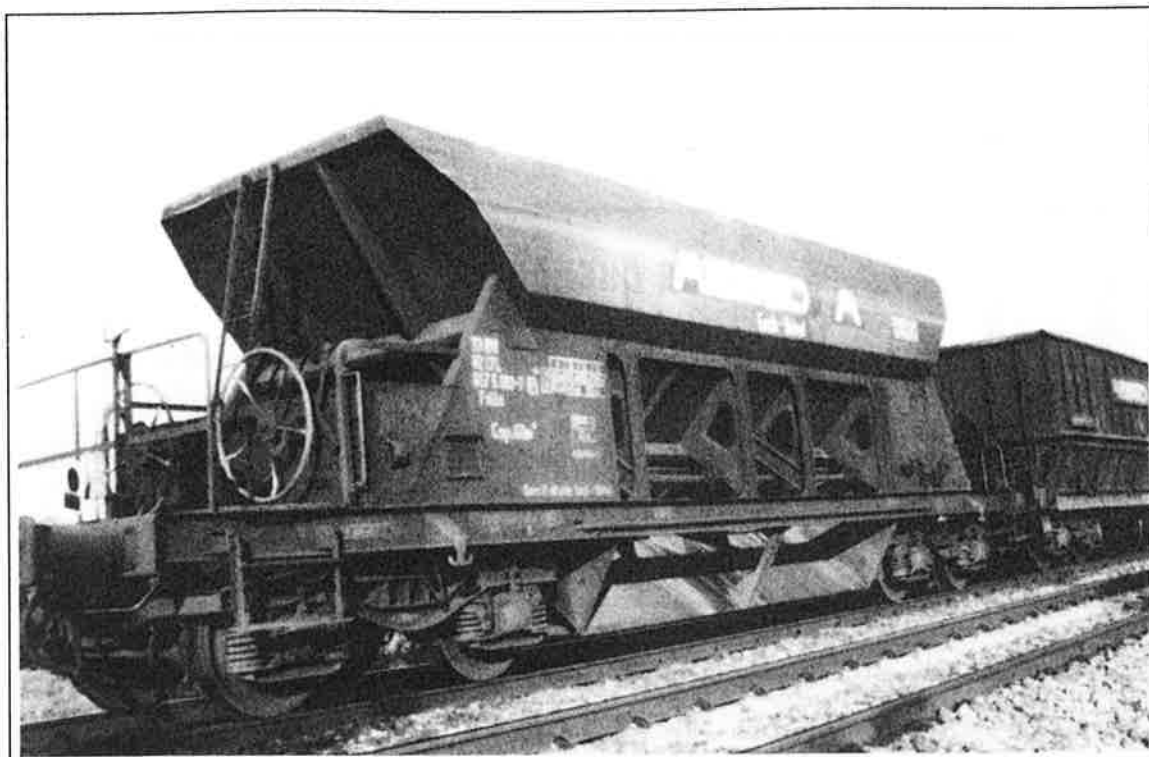
Aérographe BADGER modèle 200 à simple action, mélange interne  
André-Marie DUCARME (081 - 46 08 52)

## J'ÉCHANGE :

Le club de modélisme de MALMEDY organise sa bourse d'échanges le **samedi 15 novembre** en la salle de la Fraternité, place de la Fraternité à MALMEDY.

**Vous avez réalisé un modèle inédit, réussi une transformation ou une redécoration, vous maîtrisez une technique particulière ? Vous avez quelques diapositives intéressantes ? Faites en profiter les copains lors d'une prochaine réunion mensuelle.**

**Adressez vos propositions au Président Jean-Claude BOTSPOEL, qui les attend avec impatience.**



L'ATHUS-MEUSE : minéralier de l'usine métallurgique ARBED



L'ATHUS-MEUSE : minéralier de l'usine métallurgique ARBED. Modèle reproduit, en son temps en HO, par DACKER . Il est présent en de nombreux exemplaires à l'échelle N sur le réseau modulaire du RMM. Ce dernier moule, créé par nos membres, est commercialisé par SPRIM'HOBBY.



# L'actualité ferroviaire

## Week-ends portes ouvertes

### LA GARE DE NAMUR

Du 5 au 8 septembre se tenaient les portes ouvertes à la gare de Namur.

En vedette dans un recoin la gare : Jacques DELFORGE qui oeuvrait sur le stand du RMM.

Beaucoup de voyageurs pour les trains remorqués par notre toujours vaillante 29.013 qui durant les quatre jours effectua journellement trois aller-retour entre NAMUR ET DINANT (tender en avant pour les voyages retour), et ce, en faisant entendre dans la vallée de la MEUSE la sonorité de son sifflet NATHAN à 4 tonalités.

Voir notre article en page : 16.



- Comme c'est malin ! Si elles étaient fermées, on n'aurait pas y entrer...  
(d'après l'oeuvre de Jean Legrand)

### L'A.C. SALZINNES

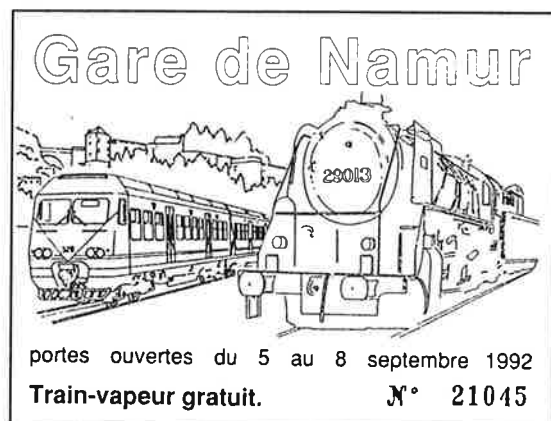
Elles se tenaient du 11 au 14 septembre.

En vedette : **Le réseau N du Rail Miniature Mosan** avec aux commandes les volontaires : Daniel BRAIBANT et Patrick VANHUFFELEN et, au stand du club, la sympathique et bien connue LILIANE.

Qu'ils soient ici chaleureusement remerciés pour leur action, leur abnégation, leur sacrifice d'un week-end entier et leur prestation fructueuse pour le club.

Très grosse affluence à ces journées portes ouvertes où la première "série 54" transformée avec cabine flottante faisait son apparition : la 5403.

Voir notre article en page : 22.



Fac-similé du ticket d'entrée à la gare de NAMUR et au voyage en train vapeur

# Nouvelles de nos gares.

## LA GARE DE JEMELLE : SAUVÉE

La gare de Jemelle menacée par la modernisation de la ligne Namur-Luxembourg en vue du relèvement de la vitesse sera cependant sauvée.

En effet, tant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises (transport de chaux des carrières Lhoist), la rentabilité dépasse heureusement les normes de maintien.

## MONT-SAINT-GUIBERT

La gare de MONT-SAINT-GUIBERT inaugurée le 14 juin 1855, qui voit défiler quotidiennement près de 500 voyageurs (entrant dans les critères de maintien) est pourtant promise à une démolition prochaine et elle devrait être remplacée par un abri suffisant pour les voyageurs. Leur sécurité n'est plus garantie vu l'état de délabrement de l'actuel bâtiment.

(Manque d'entretien depuis le départ du dernier chef de gare, suivi d'actes de vandalisme)

Il est bien certain que les autorités communales espèrent quant à elles une nouvelle bâtisse avec salle d'attente de plus grande capacité.

## LEUZE-LONGCHAMPS

De la chance pour la gare de LEUZE-LONGCHAMPS de l'ancienne ligne 142 (Namur-Tienen). Inactive depuis 30 ans elle va entamer une nouvelle carrière en accueillant une crèche pour enfants. (photographes : à vos appareils !) Voyez

le sort réservé aux gares de GENDRON-CELLES, FORRIÈRES ET JAMBES-EST (EX JAMBES-ETAT).

Sources :  
presse  
nationale  
et locale

Textes :  
Claude  
Carpet

## OTTIGNIES : UNE GARE PROVISOIRE.

OTTIGNIES est actuellement la 3<sup>e</sup> gare wallonne : quelque 13.000 voyageurs y transitent quotidiennement.

Une nouvelle gare sera construite à Ottignies sur l'emplacement de l'actuelle, vouée à la démolition.

En attendant il faut accueillir les clients ! La SNCB aménage dans l'ancien centre routier des locaux provisoires pour le printemps prochain.

La façade de l'ancienne gare devrait être sauvée de la pioche des démolisseurs et démontée en vue d'une reconstruction ultérieure pour servir de portique à une entrée de la ville.

La nouvelle gare serait opérationnelle pour 1995. Une vaste structure en verre et aluminium qui intégrera çà et là de la brique et de la pierre. (production du pays oblige)

Le nouvel édifice, estimé à 300 millions, sera équipé d'une cabine pouvant recevoir une installation importante de signalisation pour plusieurs tronçons de la région et du futur RER (Réseau Express Régional)

La modernisation des installations de la gare de Namur qui prolongera ses télécommandes jusque Gembloux sera en relation directe avec celle d'Ottignies qui prendra le relais de la sécurité sur la ligne vers Bruxelles.

# 1996 : l'ATHUS-MEUSE électrifiée

L'usage intensif de la ligne 166 pour le transport des marchandises en délestage de la ligne 162 justifie la modernisation et l'électrification de l'ATHUS-MEUSE.

Bien qu'il soit prévu de fermer des gares dont la rentabilité n'est pas assurée (ANSEREMME, HOUYET, VONÉCHE, PALISEUL, GRAIDE), la SNCB tiendra compte du caractère touristique particulier des gares d'ANSEREMME et de HOUYET impliquées par le grand nombre de vacanciers effectuant la descente de la LESSE par kayaks.

Deux points noirs lors de l'électrification de cette ligne : le pont d'ANSEREMME et le passage à niveau de BOUVIGNES. Pour le premier nommé, un plan existe pour la mise à double voie, l'aménagement de son assise et son renforcement qui se ferait au moyen d'une ossature métallique dont les compléments seraient réalisés à l'AC SALZINNES. Quant au passage à niveau de BOUVIGNES, il devrait subir de sérieux aménagements car la situation actuelle sera très aggravée par la nouvelle cadence soutenue de son trafic marchandises.

## De Dinant à Mariembourg... par le CFV3V ?

Irons-nous d'ici quelques années de DINANT à MARIEMBOURG en utilisant le chemin de fer touristique des trois vallées ?

Cela n'est pas impossible car l'avenir de la ligne SNCF reliant GIVET à MÉZIÈRES-CHARLEVILLE s'annonce très sombre et son exploitation tant en service "voyageurs" qu'en service "marchandises" est très menacé.

En effet, son trafic "marchandises" s'est fort amenuisé depuis que la SNCB a supprimé depuis 1988 toute circulation entre Dinant et Givet et ne sert plus actuellement qu'à quelques dessertes locales. Quant à son trafic "voyageurs" assuré par des autorails doubles X 4300 il est subventionné par la région Champagne-Ardenne.

Comme son coût est en continuelle progression, la subvention devient de

plus en plus difficilement supportable par cette dernière. Donc d'un côté, une SNCF obligée comme la SNCB de procéder à de sérieuses économies et d'un autre côté la Région rechignant à subventionner une ligne de chemin de fer à faible rendement et uniquement d'intérêt local. Tout semble réuni pour la suppression de cette ancienne artère internationale.

Cette situation semble ne pas avoir échappé au FEDER (Fond Européen de Développement Régional) qui désire conserver des chemins de fer touristiques en Europe !

Le Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées (CFV3V) exploitera-t-il bientôt le chaînon manquant (GIVET-VIREUX-MOLHAIN-TREIGNES) entre les lignes DINANT-GIVET et TREIGNES-MARIEMBOURG

# SNCB : Le contrat de gestion non indexé et ses conséquences.

La non-indexation dans les années à venir du contrat de gestion de la SNCB (36 milliards compensatoires annuels de l'Etat pour la couverture du transport public) va obliger cette dernière à revoir son plan IC/IR en vigueur depuis juin 1984. Aussi, dix ans après, soit en juin 1994, l'on pourrait assister à la fermeture de 178 gares et à la suppression du service des trains voyageurs sur une vingtaine de lignes. Parmi ces dernières, notons: LIÈGE-HASSELT, ATH-GEERARDSBERGEN, WAVRE-LEUVEN, GEMBOUX-JEMEPPE SUR SAMBRE, LIBRAMONT-BASTOGNE, BERTRIX-VIRTON ET DINANT-BERTRIX. Le service des voyageurs serait assuré par un service de bus-charters, la SNCB se proposant de louer les services d'entreprises privées d'autocars payées au forfait, les sommes encaissées par les "conducteurs" leur revenant automatiquement. Le système pourrait être appliqué sur d'autres tronçons les samedis, dimanches et jours fériés. Quant aux gares à supprimer, ce sont celles qui compteront moins de 150 voyageurs par jour en semaine et moins de 75 le week-end. Les arrêts de trains y seraient soit carrément supprimés, soit maintenus mais les gares seraient dépourvues de personnel.

Dans ce dernier cas, les voyageurs pourraient obtenir leur billet soit auprès d'un distributeur automatique disposé sur le quai, soit comme actuellement, en s'adressant au chef-garde qui posséderait une machine automatique portable capable de délivrer rapidement le billet demandé.

En se basant sur le critère de 150 voyageurs par jour de semaine, quelque 166 gares seraient condamnées. Parmi ces dernières : EVERE, DELTA, MEISER, BEERSEL, BRUGGE-ST.-PIETERS, DUINBERGEN, AYE, COO, ZOLDER, SCLESSIN, BASTOGNE-NORD, CUESMES, HAM-SUR-HEURE, TILLEUR, HOFSTADE, PEPINSTER-CITÉ, OOSTKAMP, JAMBES-EST, MARCHE-

LES-DAMES, MERODE, BOKRIJK, FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER, CARLSBOURG, HOEILAART, FLORENVILLE, POIX-ST-HUBERT, ERQUELINES, HAINE-ST-PIERRE.

Soit un total de 166 condamnées et 399 maintenues...

Si l'on se reporte au critère des 75 voyageurs par jour de week end, on augmente l'exclusion avec 330 condamnées pour seulement 235 maintenues ! Parmi les condamnées notons : GHLIN, FAUX, NIMY, GOUY-LEZ-PIÉTON, FLOREFFE, OUD-HEVERLEE, TILFF, CHARLEROI-OUEST, UCCLE-STALLE, GROOT-BIJGAARDEN, RHISNES, SART-BERNARD, BOITSFORT, LOT, NEUF-CHÂTEAU, WATERMAEL, WEVELGEM.

Que de victimes ! Aussi pour en faire moins, les deux critères ont été regroupés, mais 178 gares échapperont difficilement au couperet de la guillotine. La mort de ces petites gares met fin petit à petit au chemin de fer traditionnel et nous fait découvrir le chemin de fer de l'avenir : celui de l'Europe des grands axes rapides, bien équipés, qui seront rentables au détriment du reste du réseau, et tant pis pour la notion de service public que l'on sait déficitaire !



- Un billet aller et retour svp...
- Pour où ?
- Bin, pour ici...

D'après l'oeuvre de Jean Legrand

# Des guichets automatiques

Une nouvelle habitude d'achat est proposée aux voyageurs fréquentant les gares de CHARLEROI-SUD et LEUVEN. Des distributeurs automatiques de billets y sont mis à l'essai durant une période de 6 mois. La SNCB veut adapter son approche de vente aux exigences du temps.

Ce système est déjà en application dans d'autres pays depuis longtemps...

Ces nouveaux points de vente automatiques offriront le double avantage de la rapidité liée à l'efficacité <...>.

Les usagers pourront se munir d'un billet sans passer par les guichets habituels. Ainsi plutôt que de faire la file aux guichets "manuels" ils la feront devant les caisses automatiques.

Le service commercial espère éviter les files d'attente aux heures de pointe. (plus il y a de bureaux ouverts, moins chaque file est longue...).

Le personnel serait, alors, plus disposé à répondre aux exigences de la clientèle. <On croit rêver>.

Ces appareils sont à l'essai jusqu'à fin d'année. En janvier 93 la compagnie récoltera les fruits d'une enquête menée parallèlement auprès des clients pour connaître leur avis. "Ticket'enquête" nous dira si la SNCB continuera à dépenser 1,5 million par appareil <!> pour équiper toutes les stations et remplacer quelques agents, devenus inutiles, aux guichets distributeurs manuels.

Se poseront alors les problèmes dus aux actes de vandalisme et de l'aménagement de structures de protection...

A l'épreuve aussi sur la ligne CHARLEROI-ANTWERPEN : un automate portable permet de distribuer des titres de transport entre les gares de cet axe.

A longue échéance c'est la refonte totale du système de distribution des billets qui est en vue.

Si les essais sont concluants nous pourrions arriver à obtenir les billets nationaux, internationaux, "pass" par un système acceptant les paiements par cartes bancaires et billets de banque étrangers.

## Lu dans "La Vie du Rail" et... intéressant la SNCB.

### TGV Transmanche

Le président de la SNCF a confirmé à Lille, que les TGV "TRANSMANCHE" ne pourront pas être mis en service avant 1994. Néanmoins, il a ajouté que le TGV NORD reliera bien PARIS à LILLE, comme prévu, à compter du 15 juin 1993, en 1h15', en empruntant partiellement la ligne existante. Quant à la pose des voies de la ligne nouvelle entre Arras et Lille, elle sera achevée pour le service

d'hiver de fin septembre 93. Les TGV devraient pouvoir ensuite atteindre Bruxelles en 1996. <Vie du Rail n° 2351>

### Notre série 59 sur la brèche

Manquant de locomotives diesel pour les travaux du chantier TGV NORD, la SNCF a acheté 46 locomotives aux "Nederlandse Spoorwegen" (série 2400 NS renumérotées 62400 à la SNCF) et loue 10 locomotives série 59 de la SNCB.

Ces dernières, garées depuis 1984 en attente de radiation, ont été dès l'automne 91 rendues opérationnelles sur le tronçon LILLE-CALAIS (base des travaux d'OXELAERE) mais depuis janvier 92 ont été prises en charge par la base de travaux de SAINTE HENRIETTE (près d'HENIN-BEAUMONT). Si les petits dépannages et la préparation des locomotives (pleins de carburant, eau et sable) ont lieu sur place, des visites plus approfondies sont effectuées par un personnel qualifié de l'ATD Merelbeke.

Ces locomotives devraient rejoindre leur réseau d'origine fin 92 sans avoir, il faut le dire, laissé un bon souvenir aux tractionnaires qui ont souffert durant l'hiver d'un manque de chauffage des cabines et qui ont dû remédier à de fréquents accidents vu l'absence d'antigel. <Vie du Rail n° 2350>

n.d.l.r. : Des distributeurs comme "Clarel" gardent, eux, un bon souvenir car ils ont vendu le reste du stock de ces modèles... vu la circulation de ce matériel sur la France.

## **Les incessants retards**

Un utilisateur fréquent (de BOULOGNE-BILLANCOURT) est exaspéré quant au niveau de qualité des lignes PARIS-BRUXELLES-AMSTERDAM et PARIS-LIÈGE-KÖLN. En moins de 15 jours, il est arrivé à PARIS-NORD avec des retards d'environ 1 heure par suite d'avaries aux locomotives SNCB 1802 et 1806 chargées de la remorque de l'IC PARSIFAL.

Utilisant les lignes allant de PARIS vers notre pays depuis 8 ans à raison de 2 ou 3 fois par mois, il constate que depuis 1988, les performances et la qualité du service sont en chute libre : dégradation des temps de parcours, retards fréquents, nombreuses pannes et voies déplorables sur le parcours belge.

Les critères annoncés lors de la création du service "EUROCITY" sont peu respectés et ce concept est plus du marketing qu'une réalité.

Quant au matériel moteur polytension de la SNCB, il fait de toute évidence l'objet d'un entretien déplorable si l'on en juge par les nombreuses pannes ou en comparaison avec la meilleure fiabilité des CC40100 de la SNCF. <Vie du Rail n° 2348>

n.d.l.r. : si la fiabilité des CC40100 SNCF par rapport aux séries 15, 16 et 18 peut se comparer et être positive ou négative suivant que l'on se trouve au nord ou au sud de la frontière franco-belge, il est certain que les propos tenus par cet habitué des trains remorqués par des locomotives belges ne font que confirmer les bruits selon lesquels le matériel moteur ne serait plus entretenu périodiquement par les ateliers de traction et que seule la panne, à n'importe quel moment et n'importe où, impose la réparation de l'engin avarié en atelier central.

## **Eurofima : exemple parfait de la coopération ferroviaire.**

La société suisse EUROFIMA a été fondée en 1956 à BALE par les six pays de l'actuelle CEE + l'AUTRICHE, la NORVÈGE, la SUÈDE, la SUISSE, la YOUGOSLAVIE et la TURQUIE.

C'est donc une filiale commune des compagnies des chemins de fer de ces états.

Aujourd'hui, ses portes sont ouvertes aux compagnies des chemins de fer de l'Est Européen dont le premier pays à y adhérer sera la HONGRIE.

Le capital d'Eurofima est attribué aux compagnies suivant l'importance de leur réseau. C'est ainsi que la SNCF et la DB en détiennent chacune 25%, les FS 13,5%, la SNCB 10%, les 26,5% restant étant partagés entre les autres compagnies actionnaires.

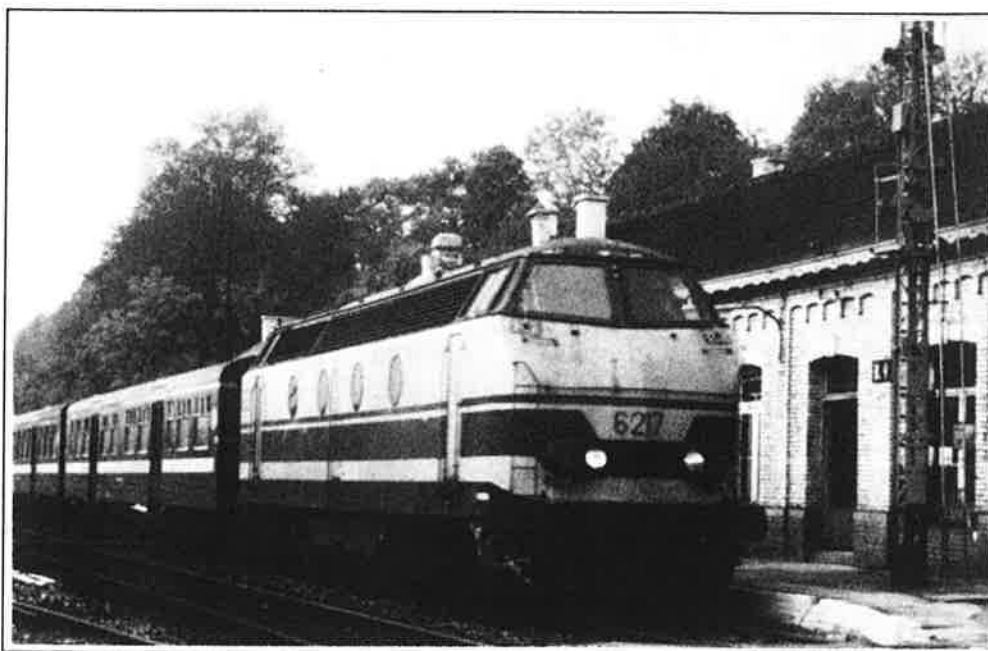
L'une des missions d'origine d'Eurofima était la pratique des commandes groupées mais cette dernière fut vite contrecarrée par le protectionnisme industriel des pays.

La tâche essentielle est de trouver des capitaux sur les différents marchés financiers internationaux afin de pouvoir les prêter aux compagnies de chemin de fer désireuses de compléter ou de renouveler leur part de matériel roulant.

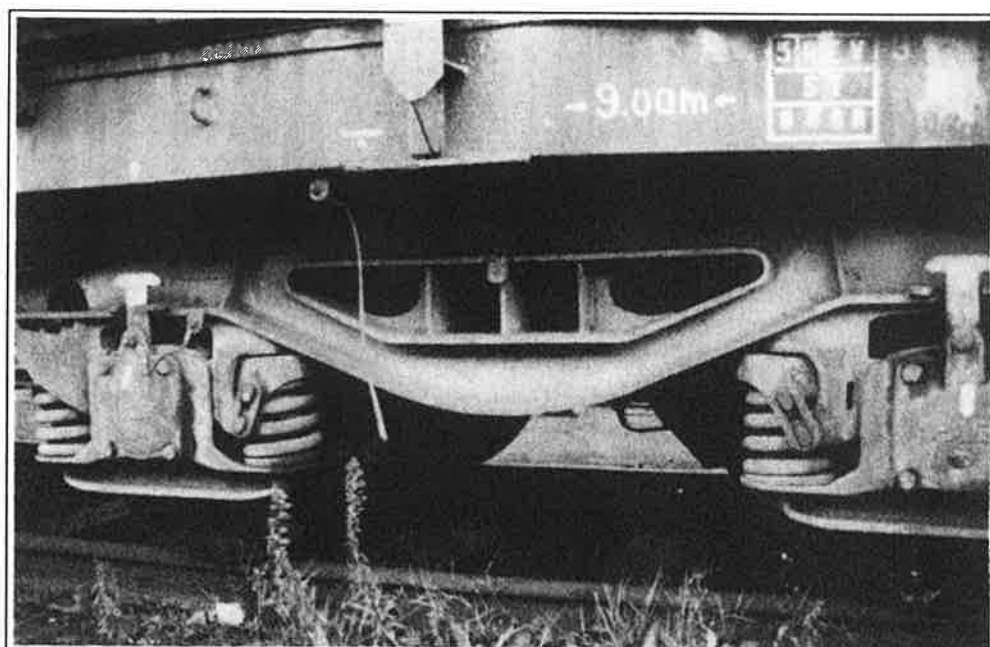
Ce dernier fait l'objet d'un contrat de location-vente et il reste la propriété d'Eurofima tant que la compagnie

acheteuse n'a pas complètement remboursé son emprunt qui peut s'élever jusqu'à 95% du montant de l'achat.

L'avantage de ce système pour les compagnies de chemin de fer est qu'elles obtiennent des prêts à un taux d'intérêt beaucoup plus avantageux que celui qu'elles obtiendraient si elles agissaient seules.



Gare de JAMIOULX : la 6217 en service sur la relation CHARLEROI-COUVIN



Bogie "européen" Y 25, version soudée

# La fête à la gare de NAMUR... c'est pas fini !!!

## D'UN CENT CINQUANTIÈME À L'AUTRE...

On n'en finit pas de fêter l'anniversaire de quelque chose à la gare de NAMUR.

Ville de tourisme, devenue capitale, NAMUR tient à marquer chaque événement de sa vie, et elle a bien raison de le faire.

Il faut dire que le "quelque chose" à fêter est chaque fois une étape marquante dans la vie du namurois et en particulier des cheminots qui oeuvrent pour rendre ses moyens de communications à la pointe du progrès.

Des études sont en cours pour **moderniser le centre ferroviaire de NAMUR** :

- Elever la vitesse de 130 à 160 km/h sur la ligne 161 (NAMUR-BRUXELLES) et sur la ligne 162 (NAMUR-ARLON) entre NAMUR et CINEY.
- La refonte complète des installations afin de permettre une pénétration sur les faisceaux à 80 km/h au lieu de 40 actuellement, la réalisation de 2 quais supplémentaires à l'emplacement du faisceau marchandises, la réalisation d'un pont-tube pour supprimer le croisement des lignes 125 (NAMUR-LIÈGE) avec les lignes 154 (NAMUR-DINANT) et 162 (NAMUR-ARLON) pour avoir un écoulement plus rapide du trafic.
- Création d'une cabine de signalisation "PLP" (poste à logique programmable) qui permettra une plus grande concentration des postes ce qui portera le champ d'action de la cabine de NAMUR jusque TAMINES sur la ligne 130, GEMBLOUX sur la 161, CINEY sur la 162 et DINANT sur la 154.

- Accueil des voyageurs dans un cadre rénové.
- Mise en service d'un matériel nouveau, plus confortable et adapté aux vitesses élevées.

Mais avant d'en arriver à cette époque dite "de progrès" que nous connaissons actuellement par l'avènement de l'électronique, n'y a-t-il pas toujours eu un combat incessant pour atteindre ce progrès ?

Le rail n'est-il pas presque aussi vieux que la route ?

En 1707 DENIS PAPIN utilise la vapeur comme force motrice.

Et en 1763 en FRANCE et 1784 en ANGLETERRE ne construit-on pas les premiers véhicules à vapeur ?

C'est le coup d'envoi de cette course au progrès qui sera fustigée par la découverte de l'électricité et ses mises en application par THOMAS ALVA EDISON.

La BELGIQUE n'est pas restée à la traîne du progrès ! Ses rois ont toujours permis au pays de rester "branché".

Le premier chemin de fer vient à peine d'être inauguré à LIVERPOOL en 1825 que dès **août 1831**, LÉOPOLD, Prince de SAXE-COBOURG, choisi par le peuple belge pour le gouverner sous le nom de **Léopold I**, à peine installé sur le trône, désigne MM. **DE RIDDER** et **SIMONS**, ingénieurs des Ponts et Chaussées, pour étudier un projet de liaison ferrée reliant l'ESCAUT à la MEUSE et au RHIN.

Le **1<sup>er</sup> mai 1834**, le Roi signe une loi définissant **le principe de l'exploitation du réseau**. Le premier pas est franchi : celui de l'existence légale du chemin de fer belge

Sources :  
SNCB  
Relations  
publiques

Textes :  
Claude  
Carpet



**5 mai 1835**, le rail joint BRUXELLES-ALLÉE VERTE à MECHELEN. Le chemin de fer belge existe !

Il sera pendant longtemps le réseau le plus dense du monde !

Fin 1835 il y a 23,5 kilomètres de voies en service. 281 kms, fin 1840 et en **juillet 1842 : 478 kilomètres** en exploitation avec un raccordement vers un port et un point frontière.

Les provinces de NAMUR et LUXEMBOURG sont encore absentes de cette effervescence. Il est bien plus facile et moins onéreux de construire en basse et moyenne Belgique qu'en ARDENNE...

## ET NAMUR ?

Mais Namur ne sera pas oubliée. Le **19 août 1839**, les travaux ont débuté en direction de notre petite capitale au départ de BRAINE-LE-COMTE, via MANAGE. C'est l'entrepreneur SCHAKENS d'OOSTENDE qui est adjudicataire pour 528.679 frs ! (environ 18.503.765 en valeur 1950 soit +/- 100 millions en valeur actuelle). Il fallait que la main d'oeuvre soit réellement bon marché pour pouvoir pratiquer des prix aussi bas !

Des centaines d'ouvriers sont occupés sur le chantier : pas de bulldozers en 1839, tout se creuse à la pelle et la pioche !

Le mercredi **28 juin 1843**, le **premier convoi d'essai** effectue un parcours entre MANAGE et NAMUR. Le **29 juillet un premier train relie directement BRUXELLES à NAMUR via MANAGE et CHARLEROI.**

CHARLES MONGENAST sera le premier chef de gare de Namur.

La ligne est à voie unique et **inaugurée le 30 juillet 1843** par le Roi LÉOPOLD I et la Reine LOUISE-MARIE.

Le train royal est annoncé par 21 coups de canon. Après les honneurs, rendus par la garnison namuroise, les souverains sont accueillis dans un salon spécialement aménagé pour la circonstance dans la gare.

**Dès le 2 août 1843, la ligne est ouverte à l'exploitation.**

## UNE GARE HORS DE LA VILLE

La ville de Namur possède encore à cette époque ses murs d'enceinte. La gare est construite "hors les murs" c'est-à-dire en dehors de la ville. Les portes sont encore ouvertes le matin et fermées le soir.

La gare est d'importance : ses installations couvrent 500 mètres de long sur 72 mètres de large.

Elles comprennent une remise à wagons et à locomotives de 40 m sur 18 abritant 3 voies, un bureau, deux salles d'attente, un magasin pour colis et marchandises, un réservoir d'eau avec pompe, une soute à charbon, une plaque tournante et plusieurs aiguillages. Le trafic s'effectue sur 4 voies principales et 3 voies de manoeuvres ou de garage.

Le succès tout naturel du chemin de fer va obliger les financiers à faire construire des lignes, toujours plus de lignes...

La **COMPAGNIE DU NORD BELGE** ouvre la ligne **Namur-Liège en juillet 1851.**

La **COMPAGNIE DU LUXEMBOURG**, fondée en septembre 1846, participe à la construction de l'axe BRUXELLES, OTTIGNIES, GEMBLOUX, NAMUR et sa continuation vers le LUXEMBOURG.

Sont mise en exploitation la portion **BRUXELLES-NAMUR le 14 avril 1856** et la portion **NAMUR-JEMELLE en 1858.**

Que d'anniversaires et de festivités en perspective !!!

A partir de 1861, quand les remparts et l'enceinte de la ville sont démolis, on aménage le quartier de la gare et l'on est obligé (déjà) de construire une nouvelle gare plus vaste et plus... moderne !

**10 novembre 1862**, inauguration de la ligne **Namur-Dinant** appartenant au NORD BELGE : le but des réjouissances de cette année. A l'époque "on avait oublié" d'inviter le bourgmestre de Namur...ah là là... quelle erreur.

## ENFIN UNE BELLE GARE

1<sup>o</sup> novembre 1864, le nouveau bâtiment de la gare, construit par l'architecte LAMBEAUX, est ouvert au public.

Il est à noter qu'un journal bruxellois écrira : "la partie centrale de la façade principale est surtout remarquable. Trois portes élégantes, de huit mètres de hauteur, dessinent le portique, que complète un attique couronné par un campanile. Le fronton est des plus élégants. Quant aux proportions de l'ensemble, elles sont irréprochables". Quand on connaît le chauvinisme des journaux d'une capitale on comprend que le journaliste a réellement été impressionné...

La Société des Chemins de Fer de TAMINES à LANDEN ouvre le 15 mai 1869 la liaison **NAMUR-RAMILLIES**.

Le trafic à la gare de Namur, en 1879 :

- 11 départs pour CHARLEROI,
- 8 pour BRUXELLES,
- 5 pour TIENEN,
- 9 pour LIÈGE,
- 7 pour GIVET,
- 5 pour ARLON.

C'est ce que l'on pouvait lire dans le *Guide du Touriste et du Négociant*.

Aussi, vu l'importance grandissante du trafic, on modifie la façade de la gare, en 1890, et sa surface couverte est triplée. Edification de 3 verrières, l'une couvrant la gare centrale, les deux autres couvrant les gares latérales vers CHARLEROI et vers LIÈGE.



La gare de Namur dans son aspect actuel. (photo SNCB)

## ET AU VINGTIÈME SIÈCLE ...

En 1926, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (**SNCFB**) est fondée (devenue la SNCB en 1938).

Très vite on va s'apercevoir que la pollution sévit déjà avec, non pas des pluies acides, mais les rejets sulfureux des fumées de locomotives à vapeur combinés avec la rosée formant l'acide sulfurique, si néfaste aux métaux, et qui vont attaquer les charpentes métalliques. La fumée va, également, encrasser les verres.

En 1930, la grande verrière centrale qui recouvre les voies 1 à 5 sera démontée et remplacée par de simples auvents.

**Le 5 mai 1935**, la **première ligne électrifiée** joindra BRUXELLES à ANTWERPEN.

A NAMUR, on entreprend les grands travaux de nettoyage et de modernisation de la gare en 1937.

La façade retrouve son aspect d'origine et les pierres de Gobertange retrouvent leur aspect blanc chaud si agréable à regarder.

1938, démontage de la dernière verrière côté LIÈGE. Elle abritait encore les lignes du NORD-BELGE : NAMUR-LIÈGE et NAMUR-DINANT-GIVET.

Dans ces années d'avant guerre, la circulation automobile posait déjà des problèmes sur la place de la gare. Il faudra aménager celle-ci au profit du trafic et du stationnement...

On supprime les édicules vitrés qui protégeaient les entrées des larges escaliers conduisant à 2 passages sous les voies.

Le bâtiment des petits colis, situé sur le côté LIÈGE, est démonté. Et l'intérieur de la gare reçoit un "lifting" d'importance : démontage des anciennes boiseries lourdes et étroites des guichets, aménagement d'un bureau du Syndicat d'Initiative de la Ville et d'un Bureau de Renseignements SNCB dans le bâtiment central. Un dépôt pour les vélos est réalisé dans les sous-sols.

Dans le milieu des années 50 les tractions *diesel* et *électrique* remplacent peu à peu la traction à *vapeur*.

**1956, électrification des lignes 161 et 162.** BRUXELLES est relié à LUXEMBOURG sous une même caténaire.

**1959, les lignes 130 et 144 sont électrifiées** entre Namur-Moustier-Gembloux.

**1970, l'axe Namur-Liège** est raccordé.

Enfin en **1990, Namur-Dinant** : le train électrique passe.

## NAMUR : 7 GRANDES LIGNES

Noeud ferroviaire important, tant au point de vue du service intérieur qu'international, la gare de Namur est à l'origine de 5 lignes :

- 125, NAMUR-LIÈGE
- 130, NAMUR-CHARLEROI
- 154, NAMUR-DINANT
- 161, NAMUR-BRUXELLES
- 162, NAMUR-LUXEMBOURG

Les lignes 125 et 130 font partie de la dorsale wallonne.

Namur est également le point de croisement de deux grands axes internationaux :

- PARIS-CHARLEROI-LIÈGE-KÖLN.
- LONDON-OOSTENDE-BRUXELLES-ARLON-LUXEMBOURG-BASEL-ITALIE.

## LA GARE, UNE GROSSE ENTREPRISE

La gare est une très grosse entreprise dont le patron est le chef de gare. (ze big boss )

A Namur, le grand hall est "fractionné" en deux parties.

A gauche, les services SNCB, à droite, des commerces privés (journaux, buvette, croissanteries, buffet).

Les services de la SNCB sont divisés en secteurs précis : le service intérieur, traditionnel, et le centre international dans un cadre rénové aménagé comme une agence de voyages.

Le grand panneau d'affichage informe des mouvements des trains, de leurs horaires et de leur situation à quai.

## LE CHEMINOT :

### SANS LUI RIEN NE VA...

Revenons au Chef de Gare : au grand patron !

530 agents dont 274 employés et 256 ouvriers sont sous ses ordres pour effectuer 4 tâches principales :

- **Le mouvement** : Le premier chef de gare adjoint aidé de sous-chefs coordonne le travail et la gestion du mouvement des convois.  
La coordination finale du trafic est du ressort de la cabine de signalisation (block 30).
- **Les recettes** : le receveur-chef s'occupe des finances de la gare, il sera aidé dans sa tâche par les receveurs, les caissiers, les guichetiers.
- **Le centre routier** : gère le service des colis.
- **Le personnel de conduite et de contrôle** : 130 conducteurs, 120 agents de contrôle sont gérés administrativement par le chef de gare.

Autour de ces activités il y a les brigades chargées de l'entretien de la gare, des voies et des caténaires. Tous ces travailleurs obscurs, oeuvrant bien souvent dans le plus strict anonymat, sont indispensables au point que sans eux, rien n'ira !...rappelons nous certains hivers quand les réchauffeurs automatiques d'aiguillages ne suffisaient plus...

## UN TRAFIC DE PLUS EN PLUS IMPORTANT

La gare de Namur est desservie journalièrement par

- 46 trains internationaux,
- 110 trains Intercity, (IC)
- 37 trains Interrégions, (IR)
- 172 trains à vocation locale, (L)
- 43 trains en renfort aux heures de pointe (P)
- nombreux trains spéciaux en saison touristique.

En 1991, Namur est la 1<sup>o</sup> gare de wallonie pour le service voyageurs :

- 104.500 voyageurs par semaine se pressent dans la gare,

- 650.000 billets ont été délivrés en service intérieur,
- 53.000 billets en service international,
- 33.300 Go-Pass,
- 55.000 cartes train.

## INSTALLATIONS FERROVIAIRES

- Faisceau de réception et de triage sur les voies 8 à 12 avec 2 postes de triage pour commander les signaux et aiguillages d'accès au faisceau.
- 7 voies à quai à double issue pour les trains de voyageurs.
- La voie 5 peut être scindée en 3 portions pour accueillir 3 trains courts ou 1 long.
- 4 voies électrifiées en impasse (A et B) côté CHARLEROI pour les trains L, (C et D) côté LIÈGE pour les trains L vers CINEY et ARLON.
- 3 faisceaux de voies de garage et d'entretien. Le faisceau G comprend 8 voies dont 5 sont à double issue, les deux autres possèdent 8 voies en impasse dont 3 non électrifiées.

## LA CABINE NODALE

**Nodal**, e, aux. adjectif (latin *nodus*, noeud)...|| *en physique* : relatif aux noeuds d'une surface vibrante.||...

C'est la seule explication que j'ai relevée dans le dictionnaire et qui pourrait correspondre à l'emploi de ce terme français par la SNCB.

Si l'on conçoit que la gare est un noeud ferroviaire et que les rails vibrent sous la densité du trafic... ou du travail des cheminots, alors le terme est bien employé.

La cabine de NAMUR (Block 30) située le long des voies côté CHARLEROI assure la commande, la télécommande et la sécurité du trafic jusqu'à :

- la sortie de NAMËCHE sur la ligne 125,
- la sortie de MOUSTIER sur la ligne 130 et la bifucation vers GEMBLOUX,
- la sortie de RHISNES sur la 161,
- la sortie d'ASSESE sur la 162.

soit environ 60 kilomètres sur les 4 lignes.

Seule la sortie vers la 154 (Dinant) restera autonome par des blocks indépendants jusqu'à fin 92.

Un chef de gare adjoint assure la direction et la gestion de la cabine. Il est seul responsable des mesures de sécurité en cas de travaux ou de dérangement.

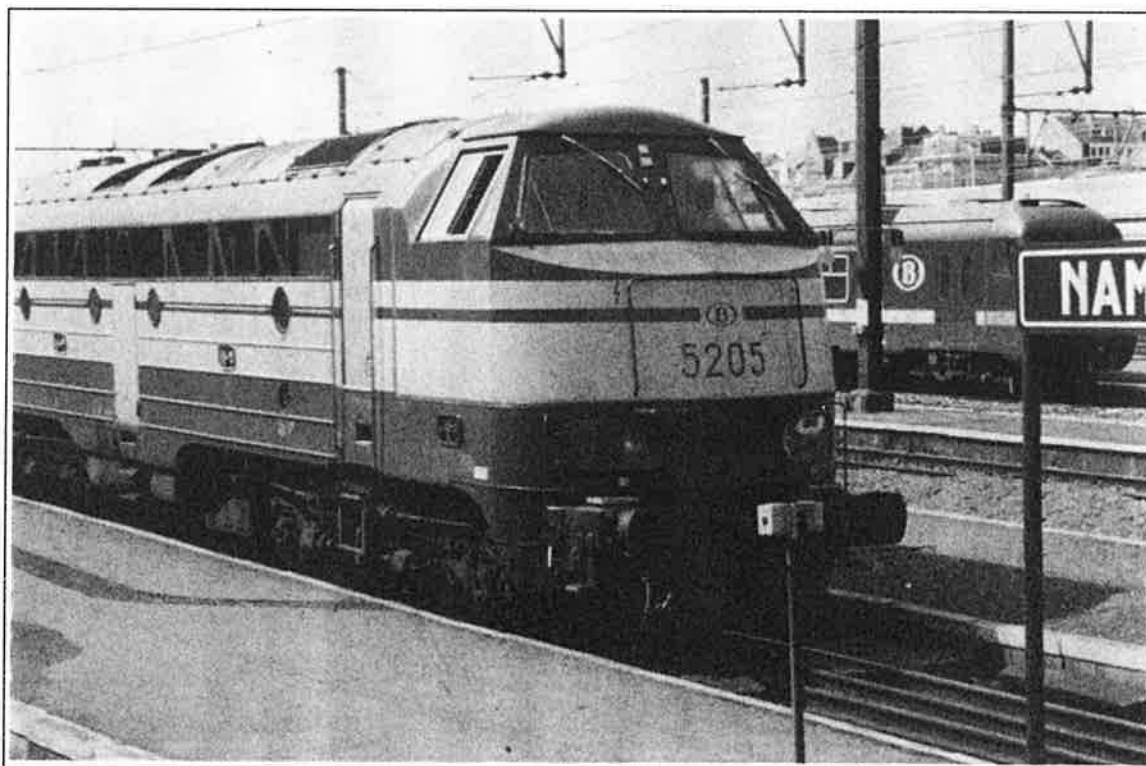
Un sous-chef de gare surveille et coordonne les circulations des trains, les signaleurs effectuent les commandes des aiguilles et signaux en fonction d'un graphique horaire type ou des ordres reçus.

Les "téléphonistes-speakers" assurent les liaisons entre la cabine et la gare, ils informent par haut-parleurs les voyageurs.



G.J.: Avis... aux... voyageurs... Le train de 10... heures 47... sur... la voie 4... Zut ! ... il est... déjà... parti...

(D'après l'oeuvre de Jean Legrand)



Gare de NAMUR : la 5205 au départ vers DINANT.

# L'ATELIER CENTRAL DE SALZINNES

900 TRAVAILLEURS ET...

LE MÉGA "BRICO CENTRE" DU NAMUROIS !

45.000 pièces détachées en stock permanent géré sur ordinateur. Du plus petit écrou au moteur diesel complet les magasins "petites" et "grosses" pièces sont prêts à répondre à l'appel de toute demande de fourniture pour l'entretien et la réparation du matériel qui est confié à la compétence du personnel de l'A.C. SALZINNES !

Installé sur 21 hectares dont 7 bâtis et en plein NAMUR, l'A.C. SALZINNES est l'un des 6 ateliers, encore en service, pour l'entretien et la réparation du matériel de

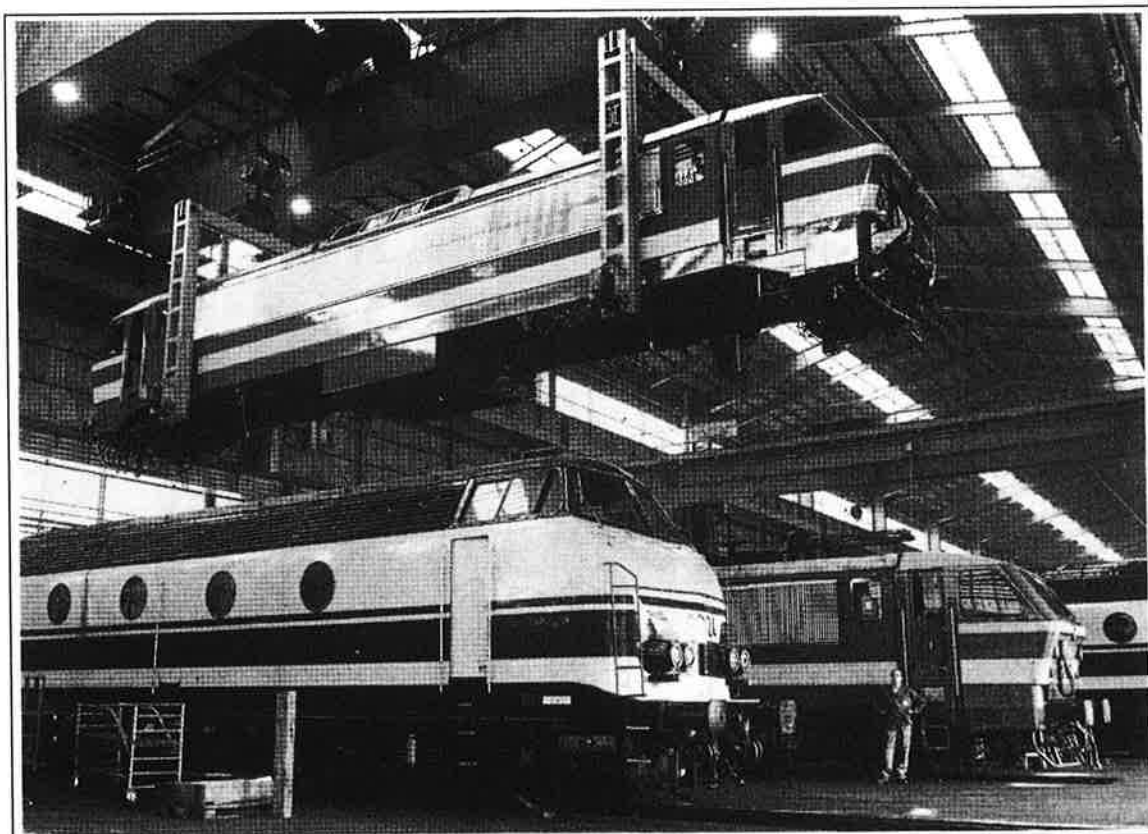
la SNCB. Quand il ne doit pas en fabriquer de toutes pièces.

Construits en 1904 au lieu dit "LES BAS PRÉS" les premiers bâtiments servaient à l'entretien des locomotives à vapeur et à la fabrication des pièces nécessaires à leur réparation.

L'atelier s'est agrandi et reconverti quand sont apparues, en 1955, les premières locomotives diesel, et adapté lors de l'arrivée en 1975 des premières électriques dans ses murs.

Sources :  
SNCB  
Relations  
publiques

Textes de  
Claude  
Carpet



Vue intérieure d'un hall, la carrosserie d'une série "00" plane suspendue sous le pont roulant.  
(photo sncb)

## UN EMPLOYEUR DANS LA RÉGION

900 personnes sont occupées dans cet "antre" de technique et de technologie. Ajoutons les 530 agents de la gare de NAMUR, sans compter RNET... nous avons un fameux pourvoyeur de main d'oeuvre dans la région namuroise.

La diversité des activités dans l'entreprise et la sophistication du matériel exige la présence d'un personnel très compétent et branché non seulement sur les techniques actuelles mais aussi sur la recherche.

Réparer les locomotives est son activité principale.

Une chaîne de démontage, remontage, peinture, rebobinage de moteurs électriques en tous genres, réparation des moteurs thermiques (diesel), atelier de bogies, atelier électronique complètent l'ensemble.

## UN SOUCIS PERMANENT : SÉCURITÉ ET COMPÉTENCE

Le bogie est la pièce maîtresse de la locomotive.

Il assure non seulement la traction, le roulement mais aussi la stabilité de l'engin.

Son entretien doit faire l'objet d'attentions particulières :

- contrôle des roues
- tarage des ressorts
- précision de la transmission
- soin apporté aux organes de roulement

La presse à caler les roues neuves sur les essieux développe 500 tonnes.

L'ordinateur est partout présent :

- conception du dessin
- pilotage des tours de fabrication
- pilotage des rectifieuses
- gestion du personnel, de la comptabilité
- contrôle des outillages
- analyse des vibrations

- ...



L'A.C. Salzinnes : un hôpital pour matériel "blessé"

## LA DIVERSIFICATION

Un maître mot qui gère l'Outil.

Rompus aux techniques de soudage les techniciens de l'AC Salzinnes ont réparé bien autre chose que le matériel moteur : par exemple le pont métallique qui enjambe la MEUSE à VISÉ.

Ils procéderont également à la transformation du pont métallique d'ANSEREMME.

Ils fabriquent les nouveaux sièges de gare et surtout les fameuses **cabines**

**flottantes** qui ont fait leur apparition sur la série 54.

Les moteurs électriques sont "rebobinés", vérifiés, testés sévèrement.

L'expérience de 40 ans en moteurs thermiques est transmise aux jeunes et l'équipement n'est pas laissé au hasard. Un laboratoire contrôle les huiles par spectrographie.

L'atelier des "BAS-PRÉS" est rompus aux techniques nouvelles imposées par le matériel moderne : moteurs triphasés asynchrones qui remorqueront à 200 km/h les trains de l'an 2.000.



La 5204 "gros nez" en attente...



# Courrier des lecteurs

La rédaction de FERRO-FLASH NAMUR est soucieuse de l'exactitude des informations qu'elle diffuse. Aussi, toute anomalie ou "entorse" à la vérité qui pourrait être détectée par nos fidèles lecteurs est automatiquement répercutée dans cette rubrique.

Chaque "rectification" et/ou précision complémentaire est publiée sous la responsabilité de son auteur. Nous remercions tous ceux qui ont à coeur la précision du détail historique

## "Consolidation", type 29

Après lecture du livre consacré aux "Consolidation" type 29 de C. VINCENT, Monsieur Robert HUYSMAN, qui fournit quantité de renseignements à l'auteur, nous a fait part, en son temps, de ses remarques et considérations au sujet de cet ouvrage.

Le Ferro-Flash Namur ayant fait une large publicité auprès des amateurs de la traction vapeur afin que ces derniers réservent à cet ouvrage une place de choix dans leur bibliothèque ferroviaire, nous croyons utile de publier ci-après le texte nous remis par Monsieur HUYSMAN.

### A. Tableau d'affectation des locomotives type 29 (pages 63 à 74)

Locomotive	Il y a	Il faut
29.007	SE 04/63	SE 04/64
29.013		HS 16-12-66 radiée 04/67
29.015	FSR	FKR (depuis 10/57)
29.020	FMB	FBM
29.032	FMB	FBM
29.046	05/58 FSR	03/58 FSR
29.060	SE 10/66	SE 10/65
29.061		02/67 FLV
29.095	SE 03/63	SE 08/63
29.098	04/54 NK	04/57 NK
29.100		02/67 FLV
29.109	FKR DE 10/62 à 03/65	MBX de 10/62 à 03/65
29.115	08/53 FMS, 04/54 LJ, 01.55 FEO	08/53 FMS, 04/64 LJ, 01/65 FEO
29.118	Fournie FS et FHC (1951)	Fournie à FHS, biffer FHC en colonne 1951
29.152	FMB	FBM
29.168	05/63 LNC	05/62 LNC
29.194	05/62 FHR, 10/62 FLV	05/61 FHR, 07/61 FLV
29.198		FLV 02/67
29.200		FLV 02/67
29.221	SE 08/67	SE 08/65
29.225	10/64 néant	10/64 FLV
29.226	FLV 02/64	FKR 02/64
29.231	10/58 LNC	10/56 LNC
29.232		02/67 FLV
29.238		02/67 FLV
29.267		02/67 FLV
29.270		02/67 FLV

Suggéré  
par  
Robert  
Huysman

En ce qui concerne les remarques de la page 63 :

	Il y a	Il faut
1° colonne	... est la date de mise hors service	... est la date de dernière mise hors service
2° colonne, 1°alinéa	... appartenait à FKR mais était entretenue par FLS	appartenait à FKR mais était desservie par du personnel en résidence à FLS

**B. Quelques commentaires de lecture.**

- pages 44 et 63.

code des remises : **FL**. Il faut lire LIÈGE et non LIÈGE-FRAGNÉE.  
Cette expression est utilisée uniquement par les cheminots liégeois.

- page 75.

On reconnaît sur la locomotive 29.180 la décoration de l'annuelle "semaine du cheminot - week van de spoorwegman" (plaque bilingue)

- pages 102, 105, 108, 171.

Il est fait mention d'Anvers-Ouest qui n'existe pas. Sans doute s'agit-il d'une traduction malencontreuse d'ANTWERPEN-OOST qui se traduirait plutôt par Anvers-Est.

- page 116.

la locomotive 29.168 entre en gare de BRUXELLES-MIDI, venant du pertuis central de la jonction. La HLE nécessaire pour la traversée de cette dernière est en queue.

- page 137.

La photo du haut a été prise à BRUXELLES (QUARTIER LÉOPOLD) dans la direction de NAMUR.

- page 144.

Les photos des 29.115 et 29.238 datent du 10 août 1963 tandis que celle représentant la 29.235 suivie de la 29.178 date du 25 octobre 1963.

- page 178.

Au 2° alinéa, il faut ajouter la HL 29.152. Elle n'était pas HS-GE avant juillet 1962.

- page 186.

A la 13° ligne, il faut lire bifurcation/AGUESSES et non bifurcation GARDE-DIEU, site étranger à l'accident relaté.

- page 200.

2° photo datant d'août 1963. La HL concernée est la 29.230 et non la 29.245.

**C. Photo de la 29.013 prise le 28 août 1972 à Schaerbeek (page 204)**

Il ne s'agissait nullement d'essais comme l'indique la légende, mais bien de l'exécution de quelques mouvements sur la cour de la remise pour permettre des prises de vues par la télévision allemande.

#### D. Circulation en "unités multiples" de locomotives à vapeur (page 125)

Cette dénomination ne peut s'appliquer à la traction vapeur et est réservée uniquement à un groupe de traction formée d'une unité menante et d'une ou plusieurs unités asservies.

#### E. Service d'allèges sur la section Mons-Quévy (page 125)

Précisions concernant le souvenir écrit par Monsieur JAUMAIN.

- Nos "PACIFIC" 1 et 10 montaient seules à QUÉVY avec 550 tonnes alors que les "PACIFIC" SNCF étaient limitées à 520 tonnes (une rame de 10 voitures n'atteignait pas le tonnage précité)
- Il était d'usage d'admettre 600 tonnes jusqu'à MONS et de prendre l'allège au départ de cette gare.
- Les emplacements respectifs des locomotives de remorque et d'allège étaient inversés.
- Le machiniste d'un train ayant besoin d'une allège ne pouvait en aucun cas dépasser la vitesse maximum autorisée par cette dernière.
- Des discordances entre les indications des chronotachymètres de la locomotive de remorque et de la locomotive d'allège n'étaient pas exceptionnelles. On a relevé des différences de 5 à 10 km/h.

## La Compagnie de Chimay

Nos articles parus dans FFN 55 concernant la **Compagnie de Chimay** ont retenu toute l'attention de Monsieur M.HENNEQUIN, jeune témoin en 1941 et 1942 de l'exploitation intensive de la ligne 156, telle qu'elle est décrite dans le récit de Mr. Edgard GÉRARD et qui dès lors s'est intéressé à l'historique de cette ligne et aux locomotives qui l'ont parcourue.

Nous vous décrivons ci-après ses considérations et ses remarques au sujet des différents points traités dans notre précédent numéro.

### LA LIGNE 156 : UN PEU D'HISTOIRE

Selon M. HENNEQUIN, la COMPAGNIE DU NORD BELGE n'était pas une filiale de la COMPAGNIE DU NORD (ce qui aurait

impliqué un statut juridique belge distinct) mais une pure division de la Compagnie du Nord à Paris qui dépendait entièrement administrativement, budgétairement et financièrement de PARIS.

La Compagnie de Chimay constituait bien le chaînon entre le réseau du Nord par ANOR et HIRSON (point de jonction Est-Nord) et la section GIVET-NAMUR-LIÈGE et à ce titre était d'une utilité indéniable pour les Français pour éviter le transit CHARLEROI-NAMUR.

Notons cependant que rien ne permet d'affirmer que ce transit ait été utilisé pour des trafics LIÈGE - NORD DE LA FRANCE.

En dehors des deux guerres, exception notable cependant au cours de l'été 1908 et plus tard par la mise en service d'un train direct PARIS-CHÂTEAU D'ARDENNE via

Suggestion  
de Mr.  
Maurice  
Hennequin

DINANT et retour. Ce train ne s'arrêtait qu'à CHIMAY et MARIEMBOURG et refoulait sur HOUYET probablement avec traction Etat Belge.

Quant au traité du 6 octobre 1875, il n'a pas mis la COMPAGNIE DE CHIMAY sous tutelle, celle-ci conservait toute son indépendance bien que des administrateurs représentant la Compagnie du Nord siégeaient dans le Conseil. Elle trouvait surtout une aide technique auprès du Nord Belge notamment par l'envoi du matériel en réparation dans les ateliers de cette compagnie (MARCHIENNE-ZONE et KINKEMPOIS) et la possibilité soit de lui louer, soit de lui prêter du matériel pour faire face à des insuffisances momentanées.

## LES LOCOMOTIVES DE LA COMPAGNIE DE CHIMAY

Pour la période allant de 1858 à 1908, la Compagnie disposait de 7 locomotives accouplées à des tenders, soit 5 locomotives à dispositions d'essieux 030 TUBIZE (type1) à roues de 1,450 m sous numéro TUBIZE 51 à 55 de 1865 et 2 locomotives à disposition d'essieux 120 identique au type 1 Etat Belge construites par HAINE-ST-PIERRE sous n° 75 et 76 de 1872.

Avant la livraison de ces locomotives, l'exploitation fut assurée par des locomotives de la COMPAGNIE D'ENTRE-SAMBRE ET MEUSE.

La Compagnie de Chimay n'a jamais utilisé de locomotive correspondant au type 51 de l'Etat Belge.

A partir de 1908, l'effectif primitif fut amputé de trois locomotives démolies (numéros inconnus) tandis que 4 locomotives "ERGERTH" vinrent s'ajouter à l'effectif. Il s'agissait des locomotives 4386 (notre photo la montre au dépôt de KINKEMPOIS), 4387 et 4391 du Nord Français et la 709 du Nord Belge.

(A suivre)

Ces locomotives disparurent de l'effectif entre 1912 et la guerre.

De 1920 à 1926, l'effectif passa à 10 locomotives et 6 tenders.

Mais à partir de ce moment il ne nous est pas possible de connaître la composition de l'effectif de base et de la partie louée. Au 10 mai 40, l'effectif organique s'élevait à 14 locomotives, soit 5 numérotées 20 à 24 (ex KPEV-G7<sup>1</sup>/ex-SNCB type 71), 7 locomotives "180 unités" sur les onze achetées à la Cie du Nord Belge (étaient disparues les 715, 724, 740 et 741) et les deux locomotives type "REVOLVER" numérotées 57 et 62 également achetée à la COMPAGNIE DU NORD.

## LES LOCOMOTIVES PRISES EN LOCATION

Déjà avant 1914 et entre les deux guerres, la Compagnie de Chimay loua au Nord Belge différents types de locomotives pour des courtes durées. C'est ainsi que l'on vit des "Mammoth" tendérisées et notamment les locomotives 2, 3, 7, 12, 13, 14, 15, 16, 19 et ce, à des moments variés, des "Ravachol" faisaient partie d'un groupe de 5 locomotives cédées par le Nord "Français" au Nord "Belge" et renumérotées 1 à 5. Sont connues sur la ligne de Chimay les 1 et 4 sorties d'inventaire avant mai 1940 et la 3 devenue la 2303 à la SNCB, sortie d'inventaire en octobre 41 et conservée à l'atelier St Martin comme chaudière de chauffage jusqu'en 1946/47, des "180 unités" louées par le Nord Belge à différents moments (les 713, 715, 737, 740 et 741). Quant aux locomotives "Revolver" l'on y note la 58 louée en 1936 et 1937 et les 51 et 56 louées au Nord belge au 1/1/41, date de reprise du matériel du Nord Belge par la SNCB. Elles seront prises en écritures sous les numéros 2451 et 2456 avant de devenir les 24.001 et 24.006 au 1/1/1946.

# Souvenirs

Dans le cadre de la ligne de Chimay

## UNE EXPÉDITION MOUVEMENTÉE

(suite)

### Récidive

Avec l'assentiment de l'indispensable Stave, une deuxième expédition eut lieu le samedi suivant, dont les trois amis se tirèrent avec un égal bonheur, ce qui les détermina à récidiver.

Leur troisième voyage connut une variante.

A l'aller, un train de marchandises partait pour la France précédant d'une heure le "permissionnaire".

Les trois aventuriers prirent place dans le fourgon. A Hirson, ce fut un jeu d'enfants de s'échapper de la gare et de courir chez le fournisseur qui avait préparé les charges à emporter. Le prix de la marchandise avait monté sensiblement et Stave ne put obtenir qu'un sac. Néanmoins on prit un nouveau rendez-vous pour le samedi suivant.

Les gabelous français semblaient en alerte et arpentaient le quai de la gare parmi les Allemands indifférents à leur manège. Lorsque le train de permissionnaires arriva, les gabelous se trouvaient par malchance du côté où nos gaillards se cachaient, et ce fut impossible à ceux-ci de courir au train qui partit sans eux. Les gabelous ne les avaient pas aperçus. Il restait une deuxième possibilité de retour : un train de marchandises pour Mariembourg.

Lorsque les Français leur tournèrent le dos, les trois Belges s'engagèrent résolument sur les voies principales et s'enfoncèrent dans la formation, Stave en tête comme d'habitude.

A l'aller, le chef garde leur avait confié qu'il reviendrait à Mariembourg au cours de la nuit avec un train de marchandises. Nos trois voyageurs traversèrent le faisceau de garage en examinant les rames de wagons qui s'y trouvaient, déchiffrant les destinations à la flamme du briquet de Natol. Ils atteignirent ainsi une file de wagons pour la Belgique et l'Allemagne. Pas de doute, c'était là le train dont avait parlé le chef-garde de Mariembourg. Ils longèrent la rame vers l'avant et virent que la locomotive était déjà accrochée, dans la direction de la frontière. En hâte ils revinrent en arrière vers le fourgon.

Celui-ci était très faiblement éclairé. Stave pénétra dans le véhicule : le poêle était allumé, mais pas de chef-garde.

Il fit monter ses deux camarades et tous trois attendirent dans l'ombre l'arrivée du chef de train. Celui-ci parut fort ennuyé de trouver le trio en attente près de la porte de son fourgon.

Ce n'était pas notre homme de l'aller mais un collègue beaucoup moins commode. Enfin il n'osa refuser de prendre avec lui les trois amis, mais les confina avec leurs charges dans le coin le plus obscur du véhicule.

Il leur apprit que son collègue était reparti haut-le-pied avec sa locomotive sans attendre la formation du train de retour.

Les Belges poussèrent un soupir de soulagement lorsque le train démarra. Ils avaient réussi une fois de plus. Le convoi,

Un récit  
d'  
Edgard  
Gérard,  
chef de  
division,  
retraité  
de la  
SNCB

rapatriant nos trois gaillards, parvint à Mariembourg sans accroc mais une déconvenue les y attendaient. Le 77227 était supprimé cette nuit là. Il faudrait attendre le premier train de voyageurs du matin, le 1929 qui partait à 4h45.

Stave ne fut déconcerté qu'un instant. Il aperçut la rame du 1929 au repos sur la voie principale, proposa d'y prendre place et de s'y calfeutrer jusqu'à l'heure du départ. La suggestion fut acceptée et tous trois s'installèrent sans bruit dans l'unique voiture de seconde classe. Ils se restaurèrent puis s'étendirent tout bonnement sur les coussins. Fumer était dangereux, le feu de la cigarette se voit de loin. Il ne s'agissait pas d'être pincé par les Allemands qui pouvaient faire une ronde çà et là. Mais le besoin de nicotine tirillait tant Hégar et Natol qu'ils allèrent tour à tour fumer dans les toilettes !

L'heure arrivée, le train s'éveilla, s'échappait faiblement selon la règle et partit. Le chef-garde découvrit les trois voyageurs clandestins, s'informa et ferma les yeux.

Les compartiments étaient munis de l'éclairage minimum : une minuscule ampoule bleue. On se reconnaissait à peine. Il était impossible de lire et le contrôleur poinçonnait les billets au moyen du filet de lumière blanche qui s'échappait de sa lampe de poche elle-même occultée. Par chance aucun Allemand ne s'embarqua au départ de Mariembourg, ni d'ailleurs sur le trajet des trois voyageurs. A Montignies, Stave et Hégar descendirent avec assurance, mission accomplie. Natol prit à Charleroi la correspondance pour Fontaine. Pour lui, le retour au bercail fut grandement facilité.

## QUATRIÈME ET DERNIÈRE EXPÉDITION.

Il apparaissait de toute évidence que les voyages de l'espèce pouvaient différer totalement de l'un à l'autre et même qu'un coup dur pouvait survenir. Toutefois, les trois téméraires se disaient qu'ils ne commettaient rien de répréhensible vis à vis de l'occupant et que celui-ci ne pouvait

au plus que leur interdire l'accès au train de permissionnaires.

Le risque était pourtant réel, mais ils ne s'en rendaient nullement compte. Qu'eut-il pu leur arriver ? Aller, par exemple, rejoindre dans les camps de prisonniers, les civils belges et français qui y étaient arbitrairement parqués. Hégar, pour sa part, ne songea pas un instant qu'un sien cousin avait été pris en France en mai et emmené de vive force vers l'Est d'où il ne reviendrait qu'en 1942, sa bonne foi ayant été finalement admise.

D'autres, et combien, ne revinrent jamais. On ne pouvait l'imaginer en novembre 1940.

A cette époque, le Belge vivait dans l'ignorance du comportement nazi, heureux que l'Allemand n'avait pas incendié les villes et villages de la contrée, ni fusillé les civils par centaines comme en 1914.

Oui da ! L'ogre faisait patte de velours. Un jour, il sortirait ses griffes et frapperait cruellement les innocents et les coupables, pour le plaisir.

C'est ainsi que les trois amis avaient convenu de remettre ça le samedi suivant. Chacun espérait amasser cent kilos de farine, supplément à l'ordinaire pour une bonne année. D'ailleurs, n'avaient-ils pas pris accord avec leur fournisseur français ? Ils se devaient, n'est-ce pas, de faire honneur à leur engagement envers celui-ci !

Le voyage aller était devenu une simple routine. Par prudence néanmoins, ils prirent de préférence le train de marchandises du soir en partance pour Hirson. Ils n'eurent cependant pas le loisir de voyager dans le fourgon. Un Allemand s'y trouvait déjà ! Ils ne repèrent pas de "fermé vide" et durent se contenter de la vigie de serre-frein de deux wagons ouverts. Justement ces vigies se faisaient face. Stave en occupa une, Hégar et Natol l'autre. Une vigie, conçue pour un serre-frein, permet à deux hommes de s'y tenir. Elle est ouverte et possède deux portes. Une fois installés, portes fermées, nos hommes ne pouvaient être aperçus. Dieu sait combien, dans le passé, de fraudeurs ont utilisé les guérites de serre-frein pour voyager sans bourse délier ! C'est ainsi que nos trois "fariniers" arrivèrent à Hirson, ayant supporté allègrement les durs

cahots provoqués par les wagons mal attachés.

## UNE DERNIÈRE FOIS

Comme les trois premières fois, ils atteignent aisément la maison du Français. Celui-ci, manifestement de mauvaise humeur, déclara qu'il ne pourrait plus désormais, leur procurer ni farine, ni froment ou autre céréale, un contrôle sévère ayant été instauré à la sortie du moulin. La France, apparemment, s'installait dans la misère, forcée de suivre l'exemple belge.

Néanmoins, les trois Belges emportèrent encore chacun leur charge de 25 kilos de farine, dont le prix subit une nouvelle hausse. L'homme, sans doute surveillé par la police, mit rapidement dehors nos gaillards qui se sentirent gagnés par l'inquiétude. En arrivant à la loge qu'ils avaient accoutumé de prendre pour refuge, ils virent deux policiers qui les aperçurent à leur tour et s'approchèrent vivement.

Nos amis eurent alors le réflexe qui les sauva. En trombe, ils se précipitèrent dans un local de la gare, le poste de factage vraisemblablement, où deux agents allemands étaient occupés à leurs écritures. Les policiers arrivèrent une seconde trop tard : la porte vitrée du local s'était refermée sur les trois Belges qui se trouvaient hors d'atteinte des Français.

Stave et Hégar s'excusèrent auprès des Allemands étonnés, et expliquèrent leur présence en pleine nuit à Hirson. Les cheminots allemand compatirent et permirent aux Belges de demeurer dans le local jusqu'à l'arrivée du train de permissionnaires qu'ils comptaient prendre. Les deux Allemands semblaient heureux de jouer un bon tour aux Français. Ceux-ci visiblement courroucés, montaient une garde vigilante, s'assurant avec persévérance que leur gibier se trouvait toujours au gîte.

Hélas, lorsqu'arriva le convoi sauveur, les gabelous se rapprochèrent et se postèrent devant la porte du local, de sorte qu'il fut impossible aux trois fraudeurs de sortir et de courir au train. Il n'y avait cependant que la largeur du quai à franchir, cinq à six

mètres au plus. Les deux Allemands avaient quitté le poste et s'affairaient au fourgon du train, laissant seuls les trois Belges qui appréhendaient une intrusion en force des Français. Mais ceux-ci respectèrent sans doute leur consigne et ne tentèrent pas de pénétrer dans le local.

Les Belges n'en demeurèrent pas moins bloqués. Il leur était interdit de quitter leur refuge providentiel et de s'enfoncer dans la gare à la recherche d'un train de marchandises pour Mariembourg. Les gabelous continuèrent activement leur surveillance des heures durant.

Le matin peu avant six heures, ils disparurent brusquement, et nos amis, sollicités par les agents allemands arrivés sans doute en fin de prestation, coururent jusqu'à la formation et se réfugièrent dans un "fermé" vide.

C'était dimanche. Le trafic était visiblement en veilleuse. Stave remarqua une rame de wagons, attelages serrés, prêts pour un prochain départ vers la Belgique. Il suffisait de la tenir à l'oeil, et au moment voulu, de s'introduire dans un wagon "fermé", la providence des coureurs de frontières.

Le jour se leva, la journée passa, la gare demeura silencieuse, nos amis se cloîtrèrent dans leur wagon et évitèrent de se faire repérer par quiconque. Leurs provisions de bouche étaient épuisées, consommées au cours de la nuit. Stave se dévoua une fois de plus. Se sentant protégé par son képi de mécanicien, il se glissa sous les wagons, entra en ville et revint avec pain, vin et fromage. Les amis se restaurèrent sans excès. Il fallait être prudent. Sur le quai de la gare pas un seul gabelou. Sans doute la surveillance française était-elle suspendue le dimanche. L'espoir revint.

La nuit protectrice descendit, mais la gare de marchandises demeurait étrangement calme. De toute évidence, aucun train ne partirait pour Mariembourg avant la journée du lundi. Restait le train des permissionnaires de minuit. Nos gaillards de rapprochèrent du quai, se coulèrent dans leur petite loge si accueillante, et attendirent. Pas de gabelou en vue. Pour eux, le service dominical se prolongerait-il jusqu'au lundi matin ? Eh bien, dans ce

cas, le gibier leur échapperait. Effectivement le train de permissionnaires se présenta à l'heure prévue et les trois Belges se précipitèrent, charge sous le bras, dans la dernière voiture. Le convoi s'ébranla et la gare de Hirson défila dans la semi-obscurité.

En cours de route, apparurent les deux feldgendarmes de service, qui, dans leur langue, tancèrent d'importance les trois voyageurs clandestins. Ils n'écoutèrent aucune explication et placèrent une sentinelle en armes de faction auprès d'eux.

L'affaire se présentait mal. La chance trop souvent sollicitée allait-elle abandonner nos amis ? Qu'allaient-ils devenir ? Nos gaillards, dans leur for intérieur, se posaient mille questions, mais se gardaient de s'adresser au soldat à la mine rébarbative qui les gardait, arme au pied.

Le train ralentit pour entrer à Mariembourg. Contre toute attente, le soldat abandonna sa faction et s'éloigna.

A l'arrêt, les trois suspects saisirent leur chance et sautèrent sur le quai avec leurs charges, comptant que l'obscurité les déroberait à la vue des Allemands. Hélas, des cris gutturaux retentirent au moment même. En un clin d'oeil un feldwebel fut sur Hégar, le pistolet dangereusement pointé sur la poitrine.

Hégar s'immobilisa. Dans le même temps, Stave et Natol étaient coincés par deux autres gardes. Des ordres furent lancés. Des soldats de la gare de Mariembourg se précipitèrent, prirent livraison des prisonniers -ils l'étaient bel et bien- et les conduisirent au bureau de la gare. Le sous-chef belge les regardait muet et apitoyé. Il ne pouvait rien pour eux.

Les trois civils clandestins n'avaient pas abandonné leurs ballots. On leur ordonna de les déposer dans un coin du bureau, de les ouvrir et de faire constater le contenu des sacs. L'opération effectuée, les prisonniers furent emmenés sous escorte à la kommandantur de Mariembourg. On était lundi à 2h du matin. L'officier allemand de service, en gris feldgrau, revolver au côté, badine à la main, les reçut sans aménité, cela va sans dire, et les interrogea séparément en français.

Evidemment les déclarations concordaient. L'officier comprit qu'il n'avait affaire qu'à trois cheminots belges -les papiers dont heureusement ils étaient porteurs, le prouvaient abondamment- dont la seule faute avait été de s'introduire dans un train de permissionnaires interdit aux civils des pays occupés. Il parut sensible à l'argument de Stave, que pour faire marcher les trains belges, ce dont l'armée allemande profitait, il fallait manger. De la marchandise rapportée de France, il ne se soucia pas. Le képi à locomotive de Stave produisit son effet émollient. L'Allemand ne manquant pas de savonner copieusement les trois délinquants et il les prévint qu'en cas de récidive, ils subiraient les rigueurs de la loi allemande du temps de guerre. Puis il les relaxa.

Les trois compères, pantois et allégés d'un grand poids, revinrent à la gare et récupérèrent leurs ballots de farine. Ils attendirent dans la salle d'attente plongée dans l'obscurité, l'heure du premier train du matin, le 1929.

L'opération farine, qui avait failli tourner mal pour ses trois acteurs, était arrivée à son terme. On s'en souviendrait !

## EPILOGUE

Tel fut, pour les trois cheminots du Pays Noir, le premier chapitre d'une histoire de quatre années dont le prélude s'appelait exode et la fin, libération.

Au cours de cette histoire sombre et héroïque, Stave-le-futé allait tout naturellement se distinguer, puis recevoir le coup de griffe de l'ogre. En effet, il passerait six mois dans l'odieux Fort de Breendonck. Un sort funeste s'attachait à ses pas. Une fois la paix et l'ordre rétablis, Stave, devenu sous-chef de gare, devait hélas périr tragiquement en service, sur le lieu même de ses exploits du temps de guerre, victime de son intrépidité et de son courage civique.

Quant au chargeur au coeur fidèle et généreux, il eut la chance de passer garde-convoi et de porter, pour prendre une trop courte retraite, le galon de chef-garde, cependant que Hégar et Natol,



habitués à peser le pour et le contre de toute chose, poursuivirent opiniâtrement leur carrière de cheminots bureaucrates.

*Le temps qui passe emporte nos meilleurs souvenirs*



La 713 "Une 180 unités" louée à la Cie du Nord Belge vue en gare de SEULOIGNES-MONCEAU (coll. P. Pastiels)

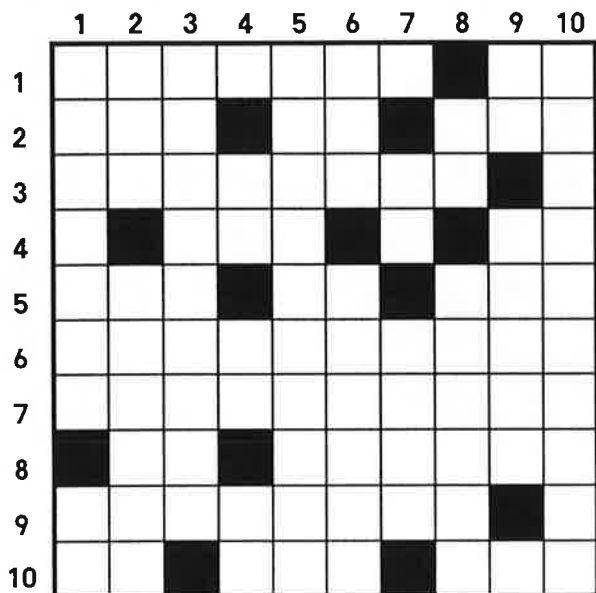


La 2462 "Revolver ex-Nord Belge" en gare de CHIMAY (photo G. Saelens. collection Phil Dambly)

# Récréation ferroviaire

## Mots croisés

proposés par Michel ARCHAMBEAU



### Solution

du problème proposé dans le n°55.

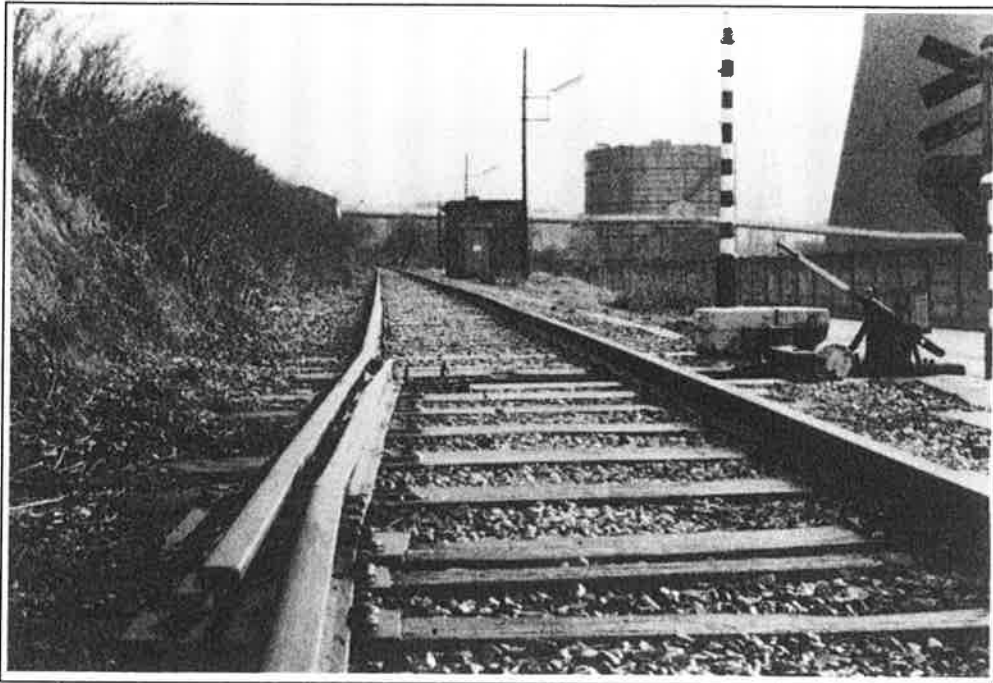
1. abonnés
2. soufflets
3. rheingold
4. balourd
5. éclisses
6. portières
7. ballast
8. tensions
9. navettes
10. détection

### Horizontalement

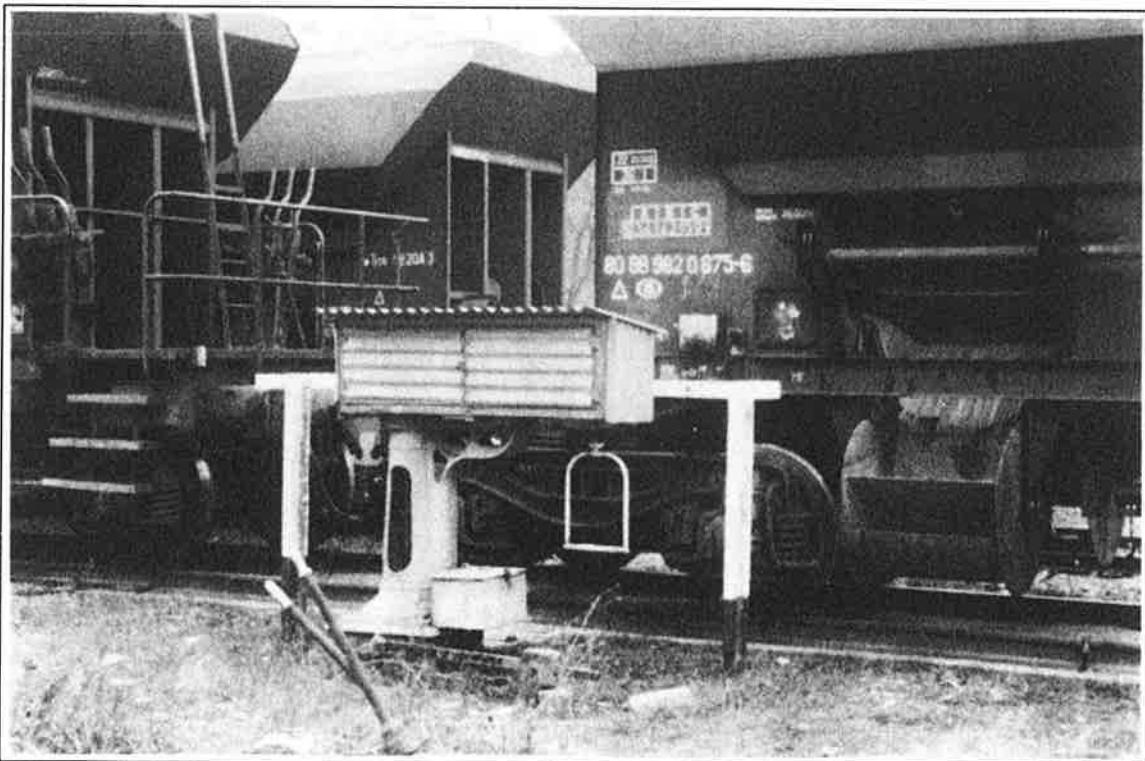
1. - Fondement ferroviaire - Axe
2. - Dignitaire musulman - Compagnie de chemins de fer - Refus
3. - Ville d'Irlande
4. - Préfixe - Ancienne limite de manoeuvre
5. - Est traversé par la ligne du St GOTHARD - Sodium - Ont sillonné l'Europe
6. - Voiture spécialisée
7. - Tronçonnerai le convoi
8. - Entre deux lisières - Petite phrase
9. - Un ferry-boat la relie à la Suède
10. - On peut l'être bien - A lui dans chaque sens - Au bout de plans bien inclinés

### Verticalement

1. - A éviter pour un roulement confortable - Préposition
2. - Fait quelque chose - Qui existe
3. - Agents SNCB
4. - Infinitif - Glisse sur l'épure - Préposition
5. - Est sécrétée par les nerfs sympathiques
6. - Dans le nom d'une île du COMMONWELTH - Se rencontrent au bord de l'eau
7. - Locomotive - Reconnaissance de dette
8. - Atelier de traction SNCB - Fera cesser
9. - Lac formé par la NESTE - Fus en tête
10. - Des tâches de l'A.C. SALZINNES



Aiguille de déraillement sur un raccordement particulier.  
Elle empêche l'accès intempestif à la voie principale.



Le bébé a sa balance, le wagon a sa bascule...

# Au sommaire de ce numéro 56

<b>Editorial du Président</b>	Par Jean-Claude BOTSPOEL	page 3
<b>La vie du Club :</b>	Souper annuel du samedi 28 novembre	page 7
	Programme des réunions	page 7
<b>Petites annonces :</b>	J'achète, je vends, je cherche, j'échange...	page 8
<b>Actualité ferroviaire</b>	Week-ends portes ouvertes	page 9
	Nouvelles de nos gares	page 10
	L'ATHUS-MEUSE électrifiée	page 11
	De DINANT à MARIEMBOURG ?	page 11
	SNCB, contrat de gestion	page 12
	Des guichets automatiques	page 13
	Lu dans la "VIE DU RAIL"	page 13
<b>La fête à la gare de Namur</b>		page 16
<b>L'A.C. Salzennes</b>		page 22
<b>Courrier des lecteurs</b>	Consolidation, type 29	page 25
	La Compagnie de Chimay	page 27
<b>Souvenirs :</b>	Une expédition mouvementée (2 <sup>ème</sup> partie)	
	Un récit d'Edgard Gérard	page 29
<b>Récréation ferroviaire :</b>	Proposée par Michel Archambeau	page 34

**Photo de couverture : Halte d'Ardenne (photo André-Marie Ducarme).**

**Photos des pages 4, 6, 8, 15, 21, 23, 24, 35 de Claude Carpet**

Ce cinquante sixième numéro de *Ferro Flash Namur* a été réalisé à l'aide du programme "Word 2 sous Windows" de Microsoft Corporation.

Plus épais que d'habitude, ce *Ferro Flash* est le concentré de deux numéros en un seul et contient 23 photos et illustrations, 71.147 caractères, 12.500 mots et 3.402 minutes de travail.

Il est entre vos mains grâce au **concours bénévole** de :  
Claude Carpet pour la composition et l'impression,  
Michel Archambeau et Michel Herbiet, pour la rédaction et la supervision,  
la famille Quoitin pour l'expédition.

Merci à Jean Legrand de nous avoir prêté "D'Joseph et Françwès" pour illustrer de façon pittoresque certains événements de l'actualité namuroise...  
Merci à tous nos lecteurs d'avoir patienté presque deux mois pour avoir ce numéro spécial

*Le Ferro Flash Namur n° 57 paraîtra, quand il le pourra... fin 92.*