

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 :
(uniquement service "Ferro Flash Namur") | 600 fr. |

* 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

A l'approche de cette nouvelle année 1993, le comité du RMM vous souhaite un plein épanouissement dans votre hobby. De plus, dans le courant de cette année se déroulera notre cinquième exposition et nous profitons de ces quelques mots pour lancer dès à présent ce message :

Le R.M.M. vit POUR ses membres, PAR ses membres, c'est l'affaire de TOUS, et nous y venons non pour recevoir les informations nécessaires à la réalisation du modélisme chez soi, mais bien pour PARTAGER notre passion. Il s'agit là de la définition d'un club, aujourd'hui. Nous voudrions le faire vivre ainsi, afin de ne pas fatiguer les éternels **VOLONTAIRES BENEVOLES**.

Y AVEZ-VOUS PENSE ?

Il n'y a pas de défaut à cette machine,
sauf un touché qui fonctionne mal.

Les quarante-cinq autres touchés fonctionnent très bien,
mais cette seule et unique touché qui fait défaut provoque
un sérieux différend, vous ne trouvez- pas ?

Ainsi, vous pourriez vous dire par exemple,
que vous êtes seulément un membre du club, et,
que vous coopérez ou non, cela ne fait pas la différence.
Mais cette façon de voir est erronée, les autres ont besoin de vous,
ils comptent sur vous !

La prochaine fois que vous pensez ne pas être important,
rappelez-vous cette machine à écrire...

Un effet, imaginez-vous que dix touchés fonctionnent mal...

Et que dix sur cent y en a-t-il trois, voire quatre sur cent ?

En fait, nous sommes complémentaires et interdépendants.

(Université de la Paix)

Encore bonne année à tous, et sans rancune...

Le Président, Jean Claude Botspoel.

Expo 1993...

Octobre 1993 connaîtra la 5^e exposition du R.M.M. La date exacte reste encore à fixer.

L'organisation d'une telle manifestation relève d'une certaine philosophie, voire de la psychologie (celle de nos visiteurs).

Le modélisme ferroviaire voit fleurir et se multiplier les expositions : est-ce un bien ? Pour l'attrait, la nouveauté s'impose. Certains me diront : le réseau HO et le réseau N c'est toujours la même chose !...

Pas du tout : les constructeurs du réseau HO s'efforcent de terminer le paysage. L'équipement électrique et électronique est pratiquement au point. Un gros travail doit encore être mené à bien : la réalisation de la caténaire sur la ligne 162. <S'il n'y avait plus que celui-là...>

Les Nistes achèvent un module de transition. D'autres projets trottent dans leur tête...

Déjà, nous sommes assurés de la participation du MOBOV (d'Antwerpen) avec leur réseau N se raccordant à celui du RMM, du club d'Orléans avec un, sinon deux, réseau(x). D'autres contacts sont et seront pris par votre comité.

Ces efforts sont-ils suffisants : ma réponse est négative. Bien sûr, tous les collaborateurs habituels ont acquis un certain métier d'exposant... En plus, **la bonne volonté de tous est indispensable.**

AUSSI :

- êtes-vous prêts à assister et apporter votre concours aux réunions préparatoires ?
- allez-vous préparer et tester du matériel roulant modifié ou amélioré ?
- avez-vous pensé à un quelconque petit réseau de démonstration ?
- ne pouvez-vous réaliser l'un ou l'autre diorama ou pièce d'exposition digne de figurer dans nos vitrines ?
- à quel genre de publicité êtes-vous prêts à collaborer ?
- quelles sont vos suggestions et comment comptez-vous les mettre en pratique (éventuellement en séminaire et collaboration avec d'autres membres) ?

Le visiteur souhaite du nouveau !

Le caractère répétitif (et peut-être lassant) des diverses expositions du pays l'exige.

Pensez, réfléchissez.... et au travail... et... merci.

Le Vice-président, Jules Falque.

Calendrier des réunions mensuelles

Janvier	: 22 (assemblée générale) + dias de Jacques Quoitin
Février	: 19 dias de Claude Boltérys, techniques de mise en peinture de figurines par Mr. Van Doren
Mars	: 19
Avril	: 23
Mai	: 14
Juin	: 18
Juillet	: 23
Août	: 20
Septembre	: 17
Octobre	: 15 (sauf si veille d'exposition RMM)
Novembre	: 19
Décembre	: 17

L'exposition du RMM 1993 aura lieu en octobre, la date reste à fixer.

Circulations sur les réseaux HO et N

Une nouveauté déjà expérimentée le 6 décembre.
Son beau succès encourage les organisteurs ... à poursuivre l'expérience !
Invitation à tous.

Samedi 9 janvier à 15h.
Samedi 6 février à 15h.
Samedi 6 mars à 15h.

Assemblée générale du club (22 janvier 93)

Chaque année nous devons, suivant les statuts du club, renouveler une partie du comité.

Sortants et rééligibles : Claude CARPET, Jacques DELFORGE, Daniel BRAIBANT.

Sortant et ne se représentant pas : Lionel MERCIER.

Il y a donc un minimum d'un poste à pourvoir (si les rééligibles sont réélus...)

Ordre du jour :

- Bilan de l'année 92 par le Président Jean-Claude BOTSPOEL.
- Présentation des comptes 92 et budget 93 par le Trésorier Claude CARPET.
- Election de 4 membres du comité.
-
- Divers.

Wallonie, où vas-tu ???

(par Claude Carpet)

En marketing tous les professeurs vous expliqueront qu'il faut, sous peine d'une rapide faillite, savoir adapter son produit aux besoins des clients, être compétitif face à la concurrence, avoir des coûts de production faibles, être flexible, savoir s'adapter rapidement à l'évolution de la situation, savoir former correctement son personnel.

Pourquoi ne pas faire profiter les voyageurs de la modernisation de la ligne? Simple compensation pour les riverains qui vont devoir subir le désagrément des travaux et du trafic (marchandises) intense. C'est **savoir adapter son produit à la demande du client et être flexible face à l'évolution de la situation.**

Sauver Dinant-Bertrix : une lutte d'Ecolo.

Le mouvement Ecolo veut empêcher la fermeture, par la SNCB, des lignes rurales. En province de Namur, trois liaisons sont concernées : Dinant-Bertrix, Charleroi-Couvin, Gembloux-Jemeppe. Une quatrième ligne, déjà fermée, est aussi citée par Ecolo : Dinant-Givet, que les Verts voudraient rouvrir. Elle est exploitée actuellement par le CFV3V.

Le récent contrat de gestion signé entre l'Etat et la SNCB va inmanquablement modifier l'exploitation du service voyageur sur les lignes les moins fréquentées.

Ecolo estime que cette absence de voyageurs est souvent due à une inadaptation des horaires, la suppression du trafic du week-end...

En région rurale, le train joue encore un rôle social important. C'est pourquoi les Ecologistes veulent maintenir ces liaisons.

Dinant-Bertrix, sur l'axe Athus-Meuse, va être électrifiée mais le trafic voyageurs pourrait être simplifié, voire supprimé...(air connu). Or, certaines gares sont fort fréquentées : Beauraing, Anseremme... Les statistiques de la SNCB effectuées en octobre (hors saison) donnent un taux de fréquentation déplorable... mais le trafic d'Anseremme passe de 79 à 800 voyageurs certains dimanches d'été ! Or les chiffres communiqués sont ceux des comptages hors saison !

Charleroi-Couvin.

Cinq gares dépassent le seuil des 150 voyageurs quotidiens jugé minimal par la SNCB. (Berzée, Walcourt, Philippeville, Mariembourg, Couvin)

Ecolo propose pour les autres une pratique courante en France, en Angleterre et en Suisse : l'arrêt sur demande. Comme cela se pratiquait sur les trams vicinaux : il y avait les arrêts fixes (plaques rouges) où l'arrêt était obligatoire, voyageurs ou non, et les arrêts facultatifs (plaques vertes) qui étaient sur demande.

En 1984 on a rouvert la gare de Couvin. La vente des billets a diminué de 775 unités par mois en gare de Mariembourg, mais à Couvin celle-ci passait à 2.075 !

C'est la preuve qu'une **adaptation bien ciblée de l'offre peut apporter des clients en plus !!!**

La SNCB veut supprimer, dans un premier temps, les gares de Philippeville, Mariembourg et Couvin. (Ce qui limitera la ligne à Walcourt) Or 860 voyageurs transitent par jour dans ces gares.

En attendant une fermeture définitive. **Encore une mauvaise adaptation du produit aux besoins du client.**

De meilleures liaisons d'autobus amélioreraient la qualité du service dans la région et la clientèle serait plus nombreuse. Mais ne dirait-on pas que le rail wallon ne servira plus que de transit au trafic entre la Flandre et l'Europe ?

Pourtant une liaison Antwerpen-Philippeville avec une liaison TEC vers les barrages de l'Eau d'Heure... serait intéressante pour valoriser ce site qui le mérite bien.

Résultats des comptages de fréquentations des voyageurs, sur les lignes "les moins fréquentées" de la province de Namur, suivant les chiffres relevés par la SNCB en octobre 1991.

ligne 132, Charleroi-Couvin	semaine	week-end
La Villette	99	8
Jamioulx	96	22
Beignée	40	11
Ham-sur-Heure	81	22
Cour-sur-Heure	122	28
Berzée	274	44
Pry	45	15
Walcourt	537	110
Yves-Gomezée	101	26
Philippeville	283	57
Mariembourg	204	121
Couvin	276	156
Nombre de voyageurs	2158	620
ligne 144, Jemeppe-Gembloux	semaine	week-end
Jemeppe-Froidmont	65	pas de train
Onoz-Spy	44	pas de train
Mazy	63	pas de train
Chapelle-Dieu	73	pas de train
Nombre de voyageurs	245	
ligne 163, Dinant-Bertrix	semaine	week-end
Anseremme	62	79
Gendron-Celles	21	11
Houyet	108	76
Beauraing	258	99
Pondrôme	59	28
Vonêche	26	12
Gedinne	91	46
Graide	101	55
Carlsbourg	56	18
Paliseul	53	24
Nombre de voyageurs	835	448

Jemeppe/s/Sambre-Gembloux.

Jusqu'en 1984 les trains y étaient réguliers avec correspondance vers Bruxelles. Jusqu'en 1979 un train direct reliait Jemeppe à Bruxelles. La fréquentation quotidienne était de 285 voyageurs à Chapelle-Dieu, 33 à Vichenet, 170 à Mazy, 82 à Onoz, 195 à Jemeppe-Froidmont.

Et puis en 1984 on a ramené le trafic à 2 trains le matin et le soir et ... en semaine uniquement : la clientèle a chuté...

Encore une mauvaise adaptation du produit aux souhaits du client... et preuves à l'appui.

Dinant-Givet abandonnée ?

Certains bruits insistants circulent à la SNCF : l'électrification de Givet-Charleville pour y amener le TGV.

Une liaison électrifiée du tronçon complémentaire Dinant-Givet permettrait la liaison Bruxelles-Reims via Namur et Charleville.

Charleroi-Reims est effrayant par la route !

Les pouvoirs publics Carolo ne veulent pas établir de liaison convenable entre R3 (le grand ring autour de Charleroi et la Nationale 5 au sud de la ville, la Région n'investit pas pour prolonger cette route à 4 bandes après Couvin jusqu'à la frontière.

Résultat les français ne font pas le premier pas pour poursuivre l'axe de Rocroi vers Reims via Rethel.

Le rail ira-t-il plus vite que la route pour rallier Reims ?

Savoir être compétitif face à la concurrence

Comment répartir le financement du maintien des lignes rurales ?

- Distributeurs automatiques de tickets de transport avec cartes bancaires.
- Arrêts sur demande.
- Meilleures correspondances.
- Meilleures relations et services groupés avec le TEC.
- Intervention des communes dans les aménagements des points d'arrêt.

Il est certain que la Belgique à deux vitesses existe bel et bien. Mais le Pouvoir et l'Administration en place savent rendre ce pays à deux vitesses.

Suivant l'orientation des Pouvoir et Administration, une Région peut étrangler l'autre... simplement en prenant des décisions influençant l'avenir de l'autre...

Il est facile après coup d'accuser des différences de fonctionnement si toutes les prises de positions ont concouru à créer un asservissement d'une région par rapport à l'autre.

Si une Administration agit dans l'ombre, quelle que soient les positions et directives de ses chefs, elle peut faire basculer toute une catégorie de personnes, une ville, une province, ou une région dans la paupérisation et enrichir d'autres à ses dépens.

Tout n'est que vases communicants : quand certains s'appauvrissent, d'autres s'enrichissent...

Plus le peuple est cultivé, moins il est facile d'influencer sa façon de penser et d'agir... Inversement, plus le niveau d'enseignement sera faible en octroyant trop aisément des diplômes, plus le peuple sera facile à contrôler. La dévaluation d'un enseignement dévaluera les performances des enfants. Il n'y aura plus qu'une élite dirigeante et une masse peu cultivée qui se contentera "de pain et de jeux". Voir le développement des stupides jeux télévisés, l'engouement pour des chaînes de TV commerciales au détriment de chaînes culturelles qui tombent en faillite. Wallonie, tu te laisses entraîner par le chant des sirènes. Quel avenir prépares-tu à tes enfants ???

D'Antwerpen à Athus, via Ottignies, Fleurus et Sambreville avec un embranchement à Charleroi-Erquelines.

Le patron du secteur englobant les lignes 140 Ottignies -Charleroi et 147 Fleurus-Sambreville, c'est Monsieur CASTIN, directeur du district sud-ouest de la SNCB. Aimable, connaissant bien le dossier, il nous reçoit dans son bureau du "groupe", quai de la gare du sud, le gros bâtiment en

briques à 200m à gauche de la gare de Charleroi-Sud.

C'est un grand projet, nous dit-il d'entrée de jeu, qui s'inscrit dans le plan STAR 21. Il répond à une nécessité et la Région est partie prenante. Il se réalisera donc. C'est une certitude absolue !

"En tant que transporteur de marchandises, la SNCB doit tenir compte de l'étroitesse de sa base nationale, ce qui lui impose de chercher son avenir au niveau international" (extrait de "Star 21")

Elle doit donc recentrer ce trafic sur des axes performants non entravés par des services voyageurs intensifs. (lignes 161 et 162)

Depuis le port d'Antwerpen, les trains de fret transiteront à l'avenir par Leuven, Ottignies, Charleroi, Erquelinnes pour les destinations françaises pour éviter le tronçon Mons-Quévy.

D'où un accroissement du trafic entre Ottignies et Charleroi. Actuellement cette ligne, récemment électrifiée, achemine les trains lourds de minerais à destination du Grand Duché de Luxembourg en les rabattant sur la ligne 130 Charleroi-Namur, ensuite Namur-Dinant et l'Athus-Meuse.

A l'avenir, ceux-ci, et les autres à destination de la Suisse et de l'Italie seront déviés à partir de Fleurus vers Auvelais (Sambreville) par la ligne 147, remise en service, et par une nouvelle courbe de raccordement se détachant de cette ligne à Tamines et venant se greffer sur la ligne Charleroi-Namur, non loin des Glaceries de St Roch à Auvelais.

Le programme des travaux

D'abord aura lieu l'adjudication des travaux de démontage des anciennes voies et de nettoyage de la plate-forme.

Ces travaux préalables ne nécessitent aucune autorisation particulière.

Pour la pose des voies, la signalisation, l'électrification un simple permis de bâtir suffira, sans modification du plan de secteur car les voies existent déjà. Les plans sont en cours d'élaboration et la première adjudication aura lieu en 93.

La nouvelle courbe de raccordement à Auvelais avec ses deux nouveaux ponts ne nécessite qu'un permis de bâtir.

De toute façon, la Région a décidé qu'il n'y avait pas besoin de modification du plan de secteur. Et ce que la Région veut...

d'autant qu'elle est partie prenante dans le projet !

Les travaux s'échelonnent entre 1993 et 1995 et coûteront des dizaines de millions, se prolongeront d'ici 5 ou 6 ans par la modernisation de l'Athus-Meuse (électrification probable en 25 kV ! de la ligne Dinant-Houyet-Athus).

Cette réalisation délétera du trafic marchandises les lignes Bruxelles-Namur-Luxembourg, plus spécialement vouées aux services rapides voyageurs. (mise à 160 km/h du tronçon Bruxelles-Ciney et à 140 km/h du tronçon Ciney-Arlon.

Ces travaux permettront de constituer des trains plus économiques de 2.000 tonnes au lieu des 1.200 actuellement en service à cause de la sévérité du parcours entre Ottignies et Mont Saint Guibert.

Ils mettront la SNCB en mesure de faire face à l'augmentation, prévisible, de la demande de transport des biens et des personnes.

Cela servira l'intérêt général, ajoute Monsieur Castin, et c'est un grand projet wallon. La Région Wallonne ne fera aucun obstacle à l'octroi des permis de bâtir.

Nombre de riverains se sont constitués en Comités de défense. Des études d'incidence sur l'environnement seront menées par une entreprise spécialisée, agréée par la Région, afin de déterminer les nuisances inévitables qui surviendront du trafic intense sur ces lignes réhabilitées.

Toutes les mesures seraient prises pour isoler des quartiers, des maisons par des écrans antibruit et autres artifices ad hoc.

Un milliard de francs pour 15 nouveaux ponts sur Charleroi-Erquelinnes.

Ils sont centenaires les nombreux ponts qui enjambent les beaux méandres de la Sambre dans cette pittoresque région appelée "Val de Sambre". On prévoit leur remplacement, dans les prochaines années, en vue de mieux supporter le

trafic de trains lourds prévus sur cette ligne internationale sur laquelle circulent entre autres les trains ralliant Paris-Nord à

Moscou via Namur, Liège, Aachen et Varsovie.

Bruxelles-Midi

45 ans après : démolir pour accueillir le TGV.

Au moment où nous bouclons notre édition, la tour de la Gare de Bruxelles-

Les premiers travaux que nous avons photographiés la semaine dernière ne nécessitaient pas la fermeture de la rue et pouvaient s'effectuer de jour.



Notre télévision nationale nous présente les images en couleurs tournées de nuit pendant les premières attaques contre la tour. Les dangers provoqués par ces travaux ont nécessité une fermeture totale de cet accès extrêmement fré-

quenté !
Midi s'écroule sous les coups de batoir de la grue qui, par rotations successives, lance la masse suspendue à son crochet sur les murs en briques jaune et béton armé de la gare, côté rue de France. Cette rue, siège de la SNCB, sert de pénétration active pour tous les véhicules venant de l'autoroute E19 (Paris-Bruxelles) le retour de la circulation se faisant par la rue Bara où cette même société construit un tout nouvel immeuble.

quenté !

Une grue géante, à plusieurs articulations inversées sur son bras démesuré, actionne une énorme pince style "homard" et croque les murs à grande hauteur, casse les poutres en béton. (notre photo). Une autre actionne une énorme machoire (vue à la télé) qui "mange" les murs. Tous les déchets partent par conteneurs vers une décharge.

45 ans après la construction des bâtiments de l'actuelle gare de Bruxelles-Midi, la démolition commence pour faire place à la nouvelle gare d'accueil des TGV.

Bon amusement pour les riverains qui pourront toujours essayer de dormir... le jour ou la nuit !

La SNCB investit 573 millions

(source : Le Soir du 28-9-92)

C'est, affirme Guy COËME dans sa réponse à une question parlementaire, le montant total des investissements prévus pour 1992 par la SNCB dans les arrondissements de TOURNAI, ATH et MOUSCRON.

Parmi les travaux les plus importants qui seront poursuivis ou entamés :

- à **ATH**, la modernisation de la gare, l'aménagement d'un parking et d'un couloir sous voies ainsi que la télécommande des installations de signalisation;
- à **LEUZE**, la télécommande d'un poste "tous relais"; sur la ligne 94 entre Tournai et Ath, l'installation d'un bloc automatique statique, l'adaptation des circuits de voies aux rames TGV et la transmission balise-locomotive.

Toujours au rayon des investissements de la Société Nationale :

- à **FROYENNES** le nouveau passage supérieur du pont Sory, l'aménagement de la bifurcation, la construction d'un couloir sous les voies et le déplacement des quais, sur la ligne 94 entre Froyennes et Blandain, la modernisation des voies, la signalisation, la pose de câbles de télécommunications et de caténaires;
- à **ANTOING**, la construction d'une nouvelle courbe de raccord;
- à **MOUSCRON**, l'achèvement de l'électrification des voies 5 et 6; et
- à **COMINES**, la construction de couloirs sous voies et l'aménagement des voies.

Arlon-Bruxelles, la ligne maudite

à cause du retard de ses trains.

Fini de râler, chers "navetteurs", annonce le Président du conseil d'administration de la SNCB. Une commission <une de plus> va être créée pour se pencher <sans tomber> (e pericoloso sporgersi...) sur les diverses causes des retards enregistrés sur les lignes 161 et 162. Les remèdes adéquats vont y être appliqués. Mais il ne faut pas espérer d'amélioration sensible à court terme car cette étude prendra du temps, beaucoup de temps... (faut pas bousculer...)

Les indécrottables et ultra-patients "navetteurs" qui empruntent, jour après jour, les trains entre Arlon, Namur et Bruxelles et inversement pourraient bien voir se profiler le bout du tunnel.

Oh, c'est plutôt pour après demain que pour les prochaines heures... Mais il semble bien que la SNCB soit décidée à trouver des solutions aux retards chroniques qui font des lignes 161 & 162 les plus maudites de tout le réseau national. Il serait profondément injuste de dire que rien n'est entrepris depuis des

années déjà pour y remédier (certains disent que cela aurait été plus vite si la ligne avait été flamande et non quasi wallonne...) mais force est de constater, "sur le terrain", qu'entre des périodes "sans problèmes" viennent toujours se nicher des semaines particulièrement perturbées sur le plan des horaires.

Le Président du conseil d'administration de la SNCB, Michel DAMAR, (un namurois "branché" sur la ligne : ça peut aider...) est en tout cas décidé à ce que cette coulée de points noirs appartienne bientôt au rayon des "mauvais" souvenirs... Il a donc demandé à son comité de direction de préparer un plan cohérent qui puisse résoudre structurellement ce problème.

Une commission sera créée pour se pencher sur les diverses causes de retards.

Les usagers quotidiens de la plus longue relation du pays (202 km entre Arlon et Bruxelles) qui est aussi la troisième en voyageurs par kilomètre, ne s'en plaindront pas.

Depuis le début de l'automne, les retards ont, de nouveau, la fâcheuse tendance à se multiplier.

Le 26 octobre, par exemple, les "navetteurs" du matin ont encore dû prendre bigrement leur mal en patience. En cause : le train 3602 parti à 6h32 de Jemelle pour Namur a été considérablement gêné dans son évolution entre Ciney et Namur par l'effet conjugué des fortes pluies et des feuilles mortes, avec comme conséquence un manque d'adhérence à la voie.

Ce qui, à priori, n'est qu'un incident mineur a toutefois des conséquences redoutables sur l'ensemble de la ligne, selon le principe des dominos. En effet, comme les convois se succèdent à un rythme effréné aux heures "chaudes", un problème en génère souvent des tas d'autres.

Et les cinquante-cinq minutes de retard du premier ne pourront être comblées par le quatrième de la "queue"...

Autre exemple, certains trains se complètent en cours de route : à Namur, certains convois se grossissent d'automotrices venues de Dinant. Le temps de réaliser la jonction et on dépasse souvent l'horaire annoncé. On connaît le cas de ce train qui, venant de s'accoupler à un autre à Namur, doit charger en quelques minutes des victuailles destinées à l'armée. Alors, si le train perd du temps en cours de route...

Toute la problématique d'Arlon-Bruxelles est là : non seulement la ligne est plus que chargée et ses horaires serrés comme un "espresso" transalpin, mais elle doit faire face à un nombre inouï d'impondérables, d'imprévus. Sans parler des problèmes de déclivité de son parcours. En outre, si les convois de voyageurs respectent, le plus possible, les horaires, ceux de marchandises connaissent des accidents de parcours moins programmables.

On s'en sortira déjà mieux, précise-t-on à la SNCB, par l'électrification de la ligne Athus-Meuse, qui permettra d'envoyer tout le trafic "marchandises" par Dinant et Bertrix. Un projet qui devrait enfin se concrétiser, après de longues palabres politico-communautaires...

Autre "permanence" des problèmes sur la ligne, les difficultés qui s'y succèdent ne sont jamais les mêmes : tantôt c'est un rail qui rend l'âme, tantôt une caténaire qui se brise. Mais un train, ça tombe aussi en panne, par exemple pour cause de freins défectueux. Et si un olibrius mal inspiré tire la sonnette d'alarme pour un motif futile, cela prend du temps de relancer la mécanique...

Bref, on aura compris qu'il n'y a pas de miracles. D'autant plus que la SNCB est aussi tenue à respecter certaines contingences budgétaires. Souvent, hélas, au détriment des services qu'elle rend au public. (s) Christian Laporte.

NDLR : <D'accord, il n'y a pas de miracles. Mais la charge totale à remorquer des trains de marchandises est-elle toujours bien respectée ? Dans la négative, impossible d'éviter des détresses successives soit entre Namur et Gembloux, soit entre Namur et Ciney. Quant à certains trains de voyageurs, comment respecter l'horaire s'ils sont tractés par des locomotives de puissance inadéquate. Combien de fois n'arrive-t-il pas de voir en tête du train 3422 (Huy-Bruxelles-Midi) une HLE 23 ou 26, (de temps à autre une 21 ou 27) au lieu d'une 20, et ce, pour remorquer une rame de neuf voitures M5... Dans ce cas, un retard d'un quart d'heure est assuré à Bruxelles-QL. et boule de neige pour les trains qui suivent.> (M. Herbiet)

Les compliments d'un voyageur

"français" à...un contrôleur "belge".

(lu dans "la vie du rail" n°2366)

Ayant pris, le 26 septembre dernier, le train 238 (Köln-Paris), je voudrais faire un compliment aux contrôleurs belges de ce train. En effet, nous sommes tombés en panne à Cuesmes (10 km après Mons) et les contrôleurs ont sans cesse tenu informés les voyageurs sur l'incident.

1° information : la locomotive a une panne électrique, le conducteur répare cette panne. Nous prévoyons un retard de 10 minutes.

2° information : Le conducteur nous signale que la panne est trop grave, il demande le secours d'une autre locomotive et prévoit une attente de 40 minutes.

3° information : La locomotive de secours est arrivée, le conducteur fait l'attelage et nous allons pouvoir repartir. Nous vous prions de nous excuser de cet incident.

A Quévy, nous avons été tirés par une 16000 jusqu'à Paris. En tout, 1 heure 10 minutes de retard, mais l'information est passée.

Bravo à cette équipe.

NDRL : <Que vous voyagiez dans un "train international" ou dans un "train de navetteurs", le micro vous dira "tout" ou "(presque) rien du tout". >

(M. Herbiet)

Le buffet de fromages

le plus rapide du monde...

Le "Fromage Express" est un train helvétique qui circule plusieurs fois par jour entre Bâle, Olten, Berne, et Brigue.

C'est un grand morceau de fromage roulant dont la seule apparence extérieure attire déjà l'attention. D'un jaune éclatant parsemé de trous, les voitures évoquent

toute la culture fromagère suisse; on y sert des spécialités tant chaudes que froides : les "rebibes" qui sont de très fines plaquettes de Sbrinz, la traditionnelle fondue et la raclette à préparer sur table, puis une assiette assortie à votre goût, comportant du Vacherin fribourgeois, de la Tomme vaudoise, des fruits de saison et des noix. Le tout s'arrose d'une belle sélection de vins, voire de bières ou de boissons diverses.

Tentation du Fendant valaisan, du Lussy genevois et du Merlot tessinois !

Puis l'on avise que la vente au détail permettra d'offrir une pâtisserie aux amis qui attendent à la gare. Au total, le "Fromage Express" est une initiative de la société

bernoise "Minibuffet" qui a voulu renouveler la restauration ferroviaire au cri de "petite faim - grand entrain" !

"Minibuffet" avait déjà fait l'actualité dès 1986, en introduisant les bières-pression à bord des wagons-restaurants.

Les 480 membres du personnel s'activent aussi dans les dix voitures du "Buffet Suisse" et auprès d'une escadre de 180 voitures Minibar qui circulent chaque jour à bord des trains helvétiques.

Par ailleurs, les lignes Bâle-Genève et Genève-Brigue voient circuler, depuis mai 1992, des voitures jaunes/rouges où quarante voyageurs peuvent mastiquer des "cheeseburgers" et autres comestibles McDonaldiens.

Un architecte urbaniste belge

s'est occupé d'aménagement de wagons.

Henri Van de Velde (1863-1957), architecte belge, artiste européen de son temps, créateur du sigle, toujours "en service", de notre compagnie nationale de chemins de fer, est également auteur d'aménagements intérieurs et de décoration de wagons.

Une exposition retrace, avec éclat, plus de 40 ans de sa plantureuse carrière de peintre, designer et architecte.

Des bâtiments en Belgique, en Allemagne, à Paris, New-York, des meubles, des porcelaines, des textiles, de la céramique, ce créateur de talent est exposé dans nombres de musées. (Nietzsche, Weimar, Arnhem, Gent...)

Cette grandiose exposition passera par Gent de mai à août 93. A voir par tous les amateurs d'oeuvres d'art et d'architecture de la Belle-Epoque et du Modern-style.

L'Orient -Express... 10 ans déjà

Octobre 1883, le banquier belge Georges NAGELMACKERS, fondateur de la "Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens" entraîne une quarantaine d'invités vers le plus grand voyage qui va révolutionner l'histoire des voyages en trains et donner

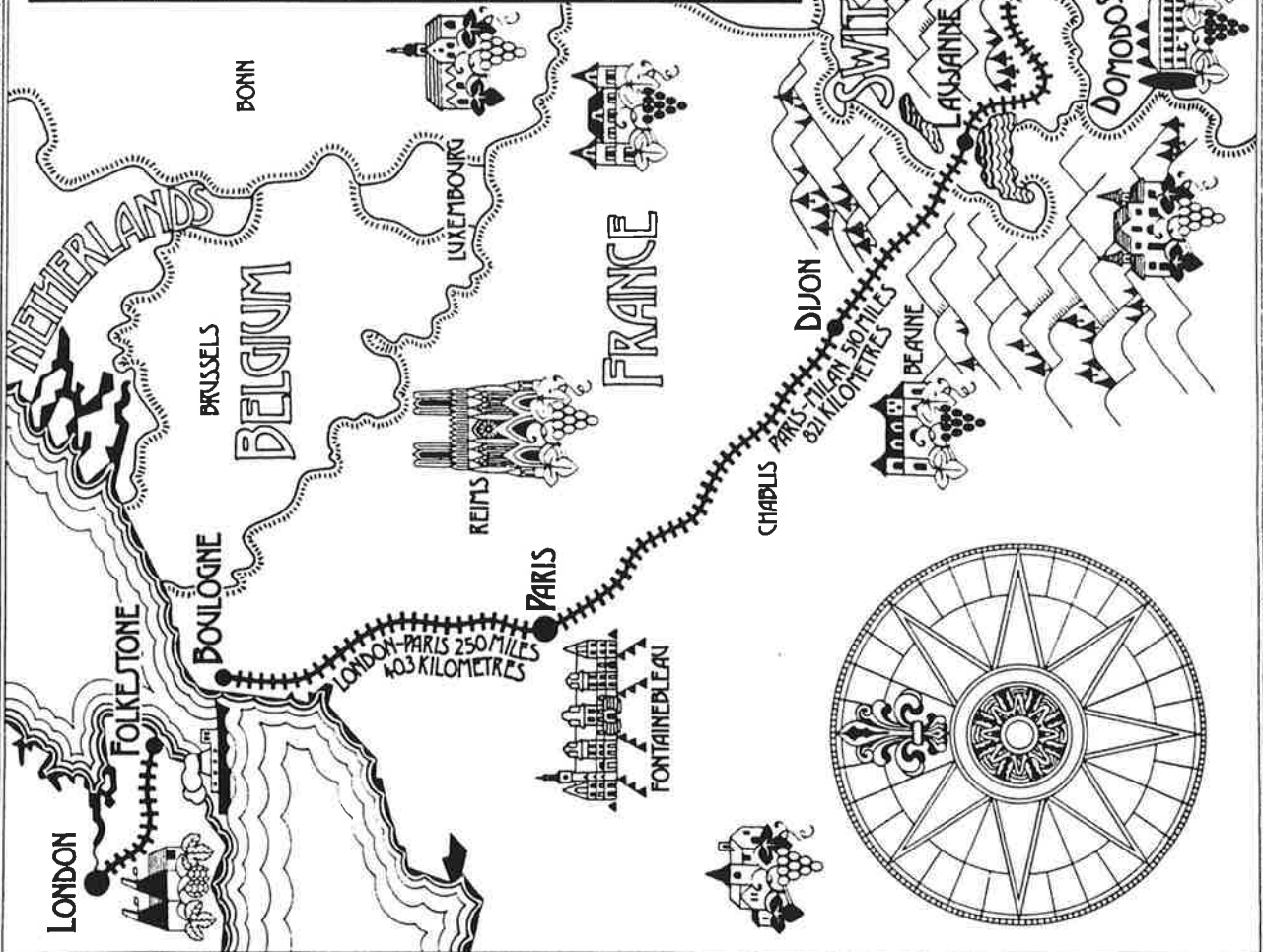
la célébrité à une ligne internationale reliant deux capitales européennes (Paris à Bucarest via Vienne et Budapest).

La liaison s'étendra jusqu'à Istanbul et prendra le nom d'Orient-Express : "train des rois et roi des trains".

VENISE-SIMPLON-ORIENT-EXPRESS
HORAIRES EN VIGUEUR, LE 28 MAI 1982

DIRECTION SUD	VEN	SAM	DIM	LUN	MAR	MER	JEU
Londres (Victoria)	D 11.44		11.44				
Boulogne (Maritime)	A 16.50		16.50				
Paris (Villiers-Le-Bel-Gonesse)	A 20.47		20.47				
Paris (Austerlitz)	A 22.29		20.54		20.00*		
	D 22.46		22.46		22.46		
Brigue	A 06.56			08.56			06.56
Brigue	D 06.59			06.59			06.59
Zermatt	D 07.15			07.15			07.15
	A 09.00			09.00			09.00
Milan (Central)	A 09.15			09.15			09.15
	D 09.40			09.40			09.40
Venise (Santa Lucia)	A 12.52			12.52			12.52
DIRECTION NORD							
Venise (Santa Lucia)	D 17.25			17.25			17.25
Milan (Central)	A 20.57			20.57			20.57
	D 21.30			21.30			21.30
Zermatt	D 21.05			21.05			21.05
Brigue	A 23.54			23.54			23.54
	D 23.56			23.56			23.56
Paris (Austerlitz)	A 08.30			08.30			08.30
	D 08.47			08.47			08.47
Boulogne (Maritime)	A 12.55			12.55			12.55
	D 13.50			13.50			13.50
Londres (Victoria)	A 17.17			17.17			17.36

* Restaurant et Bar ouverts dès 20.15h.
 ☐ Correspondance C.F.
 N.B.: 1. Heure locale (GB GMT+1, France GMT+2, Italy GMT+2).
 2. Horaires peuvent être changés sans préavis.



Il transportait en effet beaucoup d'aristocrates européens se rendant dans les capitales le long de son parcours.

Mai 1977, une pierre noire pour l'histoire du chemin de fer : le dernier voyage de ce prestigieux train qui n'était plus que l'ombre de ce qu'il fut pendant ses années fastes qu'était la décennie 20-30.

Octobre 1977, événement chez Sotheby's, lors d'une vente aux enchères à Monte-Carlo : James Sherwood rachète plusieurs wagons-lits de ce célèbre train.

Ce passionné les a ensuite fait restaurer dans les moindres détails pour les remettre en circulation.

Le 25 mai 1982 le "Venice-Simplon-Orient-Express" quittait London à destination de Venice.

En 10 ans, l'entreprise de Sherwood a déjà restauré plus de 30 voitures.

A partir de février, un "Orient-Express" reliera Paris à Venice, tous les jeudi et dimanche soir et, deux fois par mois, de juin à octobre. L'express termine sa course à Wien (Vienne) et Budapest.

Le prix du billet est faramineux, mais le voyage est d'une telle volupté...

En Angleterre, cette merveilleuse machine à remonter le temps propose des excursions d'une journée vers Leeds, Bath, Bristol. Pour toute réservation, "De Keyser Thornton Travel" Antwerpen.

La Suisse peut aider...

au transit plus aisé sur le réseau européen.

(lu dans Le Soir du 28-9-92)

Pour un tout ou pour un rien la Confédération Helvétique organise un référendum !

Ca au moins c'est de la démocratie à l'état pur !!!

Lentement la Suisse entame le processus d'intégration dans la Communauté Européenne, lentement...

Fin septembre, les écologistes, promoteurs d'une "votation" concernant la réalisation de grands travaux pour la construction de nouvelles lignes au travers des Alpes, ont perdu... Près de deux tiers des voix ont sanctionné positivement cette consultation populaire.

Un second appel à l'avis populaire a été demandé le 6 décembre pour le futur traité d'Espace Economique Européen (EEE) avec la Communauté du même nom.

Tout le monde sait qu'ils ont refusé de s'y intégrer. Le protectionnisme de la partie germanophone (majoritaire en population) s'y est opposé alors que la partie francophone était disposée à sauter le pas, suivant ainsi les conseils des banquiers et des industriels.

D'ici la fin de la prochaine décennie, deux nouvelles grandes lignes ferroviaires nord-sud seront construites pour un prix estimé en 1991 à 15 milliards de francs suisses (225 milliards de FB). Elles permettront d'intensifier le trafic européen transalpin grâce au transfert des camions chargés sur les wagons. Fini la pollution et les encombrements sur les routes provoqués par les poids lourds !

La première ligne entre Arth-Goldau et Lugano comprendra un tunnel de base de 50 km sous le Saint-Gothard. La seconde, entre la région de Frütigen (Oberland

Bernois) et la vallée du Rhône, utilisera un tunnel base de 30 km.

Par ailleurs, tant la Suisse romande que la Suisse orientale devraient être mieux raccordées aux réseaux européens à grande vitesse.

Les entreprises et les associations économiques sont pour ce projet qui est considéré comme le "chantier du siècle", au même titre que le percement du Saint-Gothard il y a un siècle, était jugé une oeuvre de pionnier... brisant ainsi l'isolement des Helvètes.

Photographes, à vos appareils !

Les CC 40100 de la SNCF sont sur le déclin.

Petite série de dix locomotives polytensions, les CC 40100 ont été les premières et les seules de la SNCF à être conçues pour circuler sous quatre tensions différentes. Série sur le déclin, elles disparaîtront, en principe au service d'hiver 94, laissant la place aux rames TGV Nord Europe.

Le développement de l'artère Paris-Bruxelles (électrifiée en 1962) amena la SNCF à concevoir une locomotive pouvant circuler sous caténaire à courant continu 1,5kV et 3kV, mais aussi sous caténaire à courant alternatif monophasé 25kV et 50Hz; en plus de ces 3 systèmes, cette locomotive reçut un équipement complémentaire pour parcourir les lignes électrifiées en courant monophasé 15kV 16 2/3 Hz.

La première locomotive quadritension était née et le programme des relations TEE allait pouvoir se concrétiser.

Les CC 40100 emmènent des trains de voyageurs de 400/500 tonnes vers Bruxelles sans arrêt; elles sont également capables de remorquer des trains de 800 tonnes à 130 km/h en palier et 95 km/h en rampe de 5 pour mille et courbes de 1.600m de rayon. Elles ont été dotées d'un double rapport d'engrenages permettant d'utiliser au maximum la puissance des moteurs de traction sous différentes vitesses.

Depuis 1964, date de leur construction, elles ont assuré la remorque de trains prestigieux sur Paris-Bruxelles tels les TEE "Etoile du Nord" ou "Ile de France". Aujourd'hui, on les voit en tête des trains Eurocity vers Bruxelles ou Cologne (Parsifal) mais elles sont limitées à Bruxelles ou à Liège, leurs équipements 1,5kV et 15kV 16 2/3 Hz ayant été isolé pour l'un et déposé pour l'autre.

La 40102 a été radiée à la suite d'un incendie et envoyée à Hellèmes où elle sert de magasin de pièces détachées pour les 9 autres. Fatiguée, la série n'est plus utilisée intensivement.

De 7 journées de roulement, leur service est passé à 5 puis 4 ! Ce sont des 15 ou 18 de la SNCB qui les remplacent en attendant l'arrivée des TGV Nord.

Un moment évoquée, la vente des machines en état n'aura pas lieu. Quant à la réforme, prévue en 1996, elle a été avancée au service d'hiver 1994, ce qui laisse peu de temps pour admirer ces belles machines en tête de trains. Leur esthétique, due à Paul Arzens, et partie intégrante des relations Paris-Bruxelles, ne sera bientôt plus qu'un souvenir.

Films et photographies témoigneront. L'une d'entre elles sera-t-elle sauvée de la ferraille pour la postérité ? Il est peut-être encore trop tôt pour en parler.

Toute la série a été baptisée d'un nom de ville et chaque locomotive porte un écusson sur ses faces latérales.

40101 : Perpignan,
40102 : Menton,
40103 : Brioude,
40104 : Saint-Jean-de-Luz,
40105 : Hyères,
40106 : Compiègne,
40107 : Bayonne,
40108 : Hendaye,
40109 : Cannes,

40110 : Nice.

Caractéristiques principales :

- Constructeur : Alsthom Atlantique.
- Année de construction : 1964/69/70.
- Masse : 109 tonnes.
- Longueur : 22,030 m.
- Puissance : 40101 à 40103 = 3 710 kW.;
40104 à 40110 = 4 480 kW.
- Vitesse commerciale : 160 km/h.

Courrier des lecteurs

NDLR : Suite à une mauvaise interprétation du texte de Mr. Maurice Hennequin, l'article "la Compagnie de Chimay" paru dans notre précédent numéro (56) en pages 27 et 28 (rubrique "Courrier des lecteurs") doit être considéré comme nul et non avenu et remplacé par le présent texte. Avec nos excuses.

Nos articles parus dans FFN 55 et 56 concernant la Compagnie de Chimay ont retenu toute l'attention de Monsieur Maurice HENNEQUIN, jeune témoin en 1941 et 1942 de l'exploitation intensive de la ligne 156, telle qu'elle est décrite dans le récit d'Edgard GERARD 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.

L'histoire proprement dite de la Compagnie de Chimay.

A ma connaissance, 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.

En ce qui concerne la Compagnie de Chimay, celle-ci constituait le "missing link"¹ entre le réseau du Nord par ANOR et HIRSON (point de jonction Est-Nord) et la section GIVET-NAMUR-LIEGE et à ce titre était d'une utilité indéniable pour les français pour éviter le transit CHARLEROI-NAMUR.

A noter cependant que rien ne permet d'affirmer que ce transit ait été utilisé pour des trafics directs LIEGE-NORD de la FRANCE, en dehors des deux guerres sur lesquels nous allons revenir.

Il y a cependant une exception notable c'est la mise en service en été 1903 et plus tard d'un train direct PARIS-CHATEAU d'ARDENNE via DINANT et retour.

Ce train, dont j'ai l'horaire officiel, ne s'arrêtait qu'à CHIMAY et refoulait sur HOUYET probablement avec traction Etat.

Le traité du 6 octobre 1875 n' a pas mis la Compagnie de Chimay en tutelle, celle-ci conservait toute son indépendance bien que des administrateurs représentant la Compagnie du Nord siégeaient dans le Conseil et elle trouvait surtout une aide technique auprès du Nord Belge notamment par l'envoi du matériel en réparation dans les ateliers du Nord (MARCHIENNE-ZONE ou KINKEMPOIS)

(¹) Littéralement "le chaînon manquant".

et la possibilité de louer du matériel pour faire face à des insuffisances momentanées.

Je ne connais pas, malheureusement, les conditions précises des locations de matériel soit loués à long terme soit prêtés pour de très courtes périodes.

Evolution officielle de l'effectif de base du matériel.

Période de 1858 à 1908 : la Compagnie dispose de 7 locomotives et de 7 tenders qui sont 5 type C Tubize (Type 1) à roues de 1,45m sous n° Tubize 51 à 55 de 1865 (le Type 1 Tubize correspond au Type 41 hérité de la S.G.Expl.) 2 Type 1B identique au type 1 Etat construites par Haine-Saint-Pierre sous n° 75 & 76 de 1872. Il n'y a pas de type 51 ! Pour quel usage d'ailleurs ?

N.B. L'exploitation avant la livraison de ces locomotives fut assurée par la Cie d'Entre-Sambre et Meuse.

A partir de 1908 l'effectif primitif (qui était resté immuable) est amputé de 3 locomotives et tenders démolies (lesquelles ?) tandis que 4 locomotives Engerth viennent s'ajouter à l'effectif soit 8 locomotives et 4 tenders. Il s'agit des ex Nord Français 4.386, 4.391 et 4.387 plus ex Nord Belge 709.

Leur nom nous est connu P.L. COURRIER (qui est-ce ?) LAMMENAIS et J.J. ROUSSEAU ou BENJAMIN CONSTANT pour les 3 françaises et TIBULLE pour la 709.

A propos de la photo de la locomotive 4.386 provenant de la collection QUANJER, il est à remarquer que le bâtiment y figurant est l'atelier de Kinkempois.

Ces locomotives disparaissent de l'effectif entre 1912 et la guerre. De 1920 à 1926 l'effectif passe à 10 locomotives et 6 tenders mais à partir de ce moment nous ne savons plus la composition de l'effectif de base et de la partie louée.

De toute façon, l'effectif au 10 mai 1940 (effectif organique) est de 5 type G 7.1 rachetés à la SNCB en janvier 1929 n° 20 à 24, de 7 type 180 unités ex Nord Belge ayant gardé leur n° d'origine (il s'agit de

712-725-744-750-751-753-754), de 2 type Revolver 2.2.2.T (série 51 à 64 future type 24) n° 57 et 62 soit 14 locomotives au total.

Mais entre les deux guerres et même avant 1914 la Compagnie de Chimay loue au Nord (Belge) différents types de locos pour de courtes périodes.

C'est ainsi que l'on voit :

- des "Mamouth" tendérisées et notamment : 2-3-7-12-13-14-15-16-19 à des moments variés,
- des "Ravachol" faisant partie d'un groupe de 5 locomotives cédées par le Nord (français) au Nord (belge) et renumérotées 1 à 5. Sont connus sur la ligne de Chimay 1,3 & 4. Ces locomotives étaient sorties d'inventaire avant mai 40 sauf la 3 devenue la 2303 sortie d'inventaire en octobre 41 et gardée à SAINT-MARTIN comme chaudière de chauffage jusqu'en 46-47 (vu de mes propres yeux)
- des 180 unités louées par le Nord (Belge) à différents moments : 713-715-737-740-741. (je doute pour la 724 tendérisée en 1922 sous le n° 763)

Au 1.1.1941 (date de reprise du matériel Nord Belge par la SNCB) la Compagnie de Chimay louait en outre la 51 et la 56 qui furent reprises par la SNCB sous les n° 2451 et 2456 et renumérotées en 1946 sous les n° 24001 et 24006. J'oublie de dire que déjà avant guerre des "Revolver" furent louées pour de courtes périodes. C'est ainsi que j'ai relevé dans les cahiers historiques des types 24 (qui sont dans mes archives) la n° 58 louée en 1936 et 1937 !

Evolution de l'effectif moteur de 1940 à 1948.

Situation au 1-1-1941 (date de reprise comptable du Nord Belge).

Locomotives propriété de la Compagnie de Chimay.

- 5 type G 7.1 prussienne n° 20 à 24
- 7 types 180 unités ex Nord Belge n° 712-725-744-750-751-753-754.
- 2 type "Revolver" ex Nord Belge n° 57 & 62.

Toutes les locomotives ex Nord Belge conservent le n° Nord Belge mais mention "CHIMAY".

Locomotives louées au Nord Belge avant le 10 mai 1940, location poursuivie par la SNCB après le 1-1-1941, gestion des dossiers par la remise de Walcourt.

2 type "Revolver" ex Nord Belge n°51 & 56 renumérotées par Chimay 2451 et 2456 par peinture du 24 en couleur jaune devant chiffres en laiton du Nord.

Locomotives mises à disposition de la SNCB sur instructions de la WVD Brüssel (renseignements puisés dans les situations décennales des remises belges)

- A partir du 29-3-41 jusqu'au 30-6-41 : 3 locomotives en ordre de marche n° inconnu, gestion par la remise de Walcourt.
- A partir du 10-7-41 : 14 locomotives dont 12 en ordre de marche et 2 hors service. Il s'agit de la totalité de l'effectif.

Une instruction allemande prévoit l'attribution "d'un numéro complémentaire à donner sur documents" suivant le schéma suivant :

51	7901
56	7902
21	7903
22	7904
23	7905
744	7906
753	7907

A cette première instruction non datée suivra probablement à la mi-41 une renumérotation complémentaire suivant le schéma ci-dessous :

20 ?	7908
24	7909
712 ou 725 ?	7910
725 ou 712 ?	7911
750	7912
754 ?	7913

751 7914

Une anomalie est à relever dans cette renumérotation comptable : celle des locomotives 2451 et 2456 qui n'ont pas cessé d'être propriété de la SNCB alors que les n° 57 et 62 sont omises. Ne s'agit-il pas d'une confusion administrative ?

- A partir du 10-7-42, jusqu'au delà du 31-12-1943 : 5 locomotives en ordre de marche.

Les renseignements font défaut après cette date jusqu'à la libération bien qu'il soit acquis qu'une nouvelle renumérotation prescrite par les allemands intervienne en 1944. Celle-ci est due à l'utilisation de la série 79xx dans la suite logique des G 8.1 ex SNCF tenues à la disposition de la SNCB sur ordre allemand à partir de juin 44 sous appellation de type 78.

Cette seconde numérotation donne :

22	8051
23	8052
744	8053
750	8054
751	8055

Dans le cadre des observations personnelles faites en été 42, ensuite en été 45 et 47 parmi les locomotives hors service à Chimay, il se dégage que :

1. l'attribution du n° 79xx peint sur les locomotives ne s'est pas généralisé. C'est ainsi qu'en 1942 aucune des locomotives circulant sur la ligne de Chimay ne porte un tel numéro tandis que la 51 et la 56 portent les numéros officiels de la SNCB 2451 et 2456. A ce moment les seules locomotives susceptibles d'être louées à la SNCB sont les n° 22, 725, 744 et 751. Une certitude est donnée par la 744, vue à Walcourt avec mention d'attache Mariembourg mais sans n° belge visible.
2. A la libération, les locomotives réputées avariées ou en réparation (note SNCB 9.3.9 du 5-10-44 donnant la situation au 20-9-44)
 - 8051 hors service à Mariembourg
 - 7905 en réparation à Energie
 - 8053 hors service à Jamioulx

- 7908 hors service à A.C. Marchienne-Zône.
- 3. Suivant note du groupe de Charleroi les locomotives suivantes doivent être évacuées de Jamioulx à Lodelinsart en novembre 44 (locomotives avariées par faits de guerre)
 - 8053 = 744 (ne fut jamais réparée)
 - 7908 = 20 (idem)
- 4. La 8051 en ordre de marche est vue en action à Mariembourg en août 45 tandis que la 725 Chimay est vue à Mons avec un train de voyageurs venant de Chimay le 12-5-45 sous n° 7725 (ce qui est logique). A noter que ce n° 7725 sera maintenu sur la locomotive jusqu'à sa démolition en 1950 à Tubize.
- 5. Des 12 locomotives "Chimay" garées à Chimay, avant 1948, seules les locos 7903 et 7909 ainsi que 8054 portaient leur numéro SNCB.

Situation des locomotives de la Compagnie de Chimay de septembre 1944 au 1° février 1948.

Type 2.2.2T (type 24 SNCB ex Nord Belge)

- 51 (24.001) : mise hors service à Chimay le 16 janvier 46, restituée à Tamines (FTM) le 13-2-46
- 56 (24.006) : sabotée à Matagne-la-Grande en août 44, transférée à Marchienne-Zône (NZ) en juin 45 pour Grande Révision, puis à Luttre (FLU) avant le 19-7-45. Y disparaîtra sans laisser de traces malgré les recherches de Tamines à qui elle appartenait. Elle sera rayée de l'effectif en 1949.
- 57 : Déjà hors service en août 47, démolie en 1950.
- 62 : roula jusqu'en février 48, a subi certainement une M.R. ou une G.R. à Chimay après 45.
- 53 : louée par SNCB à Chimay de 9-46 à 11-46 sous n°24.003
- 55 : louée par SNCB à Chimay de 12-45 à 9-46 et de 11-46 à 3-47 sous n° 24.005

- 59 : louée par SNCB à Chimay de 2-46 à 5-46 sous n° 24.009
- 60 : louée par SNCB à Chimay de 9-47 à 1-48 sous n° 24.010
- 63 : louée par SNCB à Chimay de 1-48 à 2-48 sous n° 24.007.

Type 0.4.0 (ex G 7.1 SNCB ou Nord Belge)

- 20 : garée à Jamioulx, hors service, de 1944 à 1950
- 21 : en service au delà de août 47 sous n° SNCB 7903
- 22 : à Chimay en août 47, (8051 en août 45).
- 23 : à Chimay en août 47, (8052 en août 45).
- 24 : hors service à Chimay en août 47 sous le n° 7909.

Toutes démolies par firme privée à Tubize & Hal au début 1950.

N.B. 783 : louée par SNCB à Chimay après mai 45 à avril 46 sous n° 7483/71.002

N.B. 784 : louée par SNCB à Chimay après juillet 45 à avril 46 sous n° 7484/71.003

Type 0.4.0 (ex 180 unités Nord Belge type 77 SNCB)

- 712 : encore en service au 8-47
- 725 : hors service à Chimay en août 47 sous n° 7725
- 744 : garée sous n° 8053 à Jamioulx en 11-44, ne sera plus réparée.
- 750 : à Chimay en août 47, sous n° 8054.
- 751 : à Chimay en août 47, sous n° 8055.
- 753 : hors service à Chimay avant août 47.
- 754 : hors service à Chimay avant août 47.

Toutes démolies par firme privée à Tubize & Hal début 1950 sauf la 744 dont le sort final est inconnu.

Type 0.3.0 (type 44 de la SNCB)

- 44.064 : louée par la SNCB à Chimay de 5-46 à début 47.
- 44.220 : louée par la SNCB à Chimay de 5-46 à début 47.

Type 0.3.0 (type 41 de la SNCB)

- 41.028 : louée par la SNCB à Chimay de 5-47 à 2-48.
- 41.049 : louée par la SNCB à Chimay de 3-47 à 2-48.
- 41.196 : louée par la SNCB à Chimay de 5-47 à 2-48.

Pendant leur location à la Compagnie de Chimay les types 41 et 44 dépendaient administrativement de Walcourt, les types 24 de Tamines, les types 71 de Luttre.

Circulation d'un train de luxe sur les lignes 156, 154, 150.

Dans le courrier des lecteurs, Monsieur Maurice HENNEQUIN fait mention de la mise en service au cours de l'été 1903 et plus tard, d'un train direct PARIS-CHATEAU d'ARDENNE via DINANT et retour.

Suite à notre demande, Monsieur Hennequin nous a communiqué quelques précisions complémentaires au sujet de cette relation et nous l'en remercions vivement.

L'indicateur succinct des Chemins de fer de l'Etat belge pour le mois d'août 1903 nous fait découvrir la mise en marche d'un train de luxe quotidien composé de voitures de 1ère et 2ème classe et d'une voiture-restaurant. Il circulait entre PARIS-NORD et l'hôtel de luxe dénommé "CHATEAU d'ARDENNE" qui disposait d'une halte privée sur la ligne 150 entre les gares de GENDRON-CELLES et d'HOUYET.

Des vestiges en sont encore visibles actuellement comme en témoigne la photo de couverture de notre précédent numéro 56 (due à feu Mr Jacques Soetens) Quant au Château d'Ardenne, il n'existe plus depuis les années 60 suite à un incendie. Il hébergeait au début du siècle les têtes couronnées d'Europe et en particulier les

rois et princes reçus par sa Majesté Léopold II au château de Ciergnon.

L'horaire de ces deux trains sur le parcours belge était le suivant :

A l'aller, train 215 de la Cie du Nord (PARIS-DINANT), train 120 Etat belge (DINANT-HOUYET).

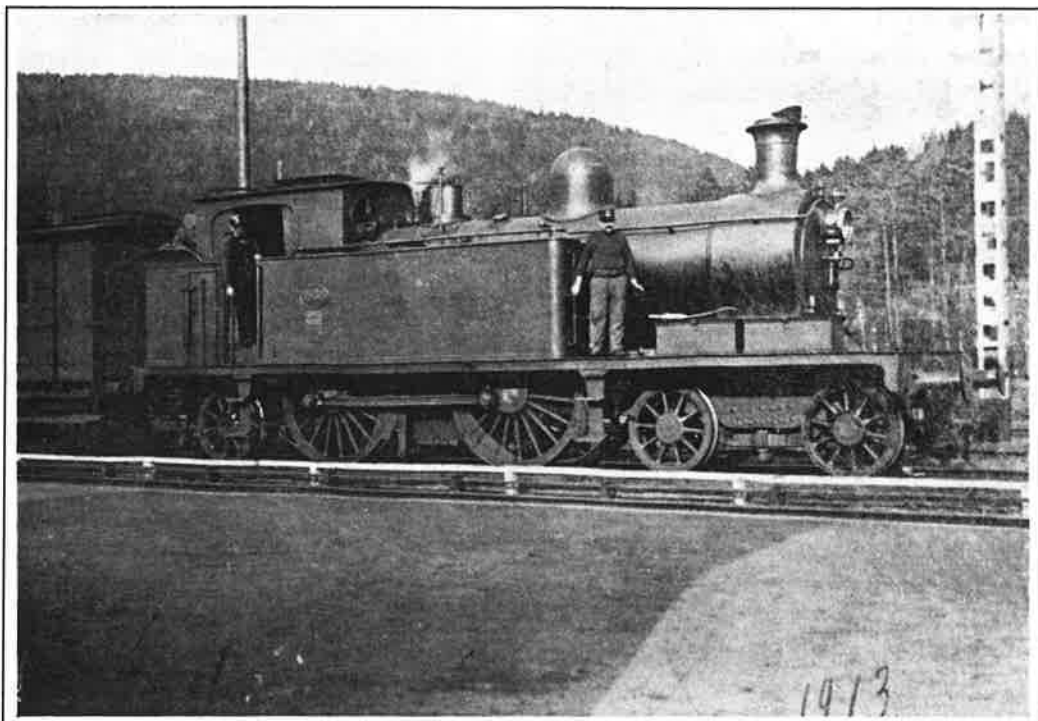
Anor : 12h34, Chimay 13h04/09, Hastière-Lavaux 14h00/01, Dinant 14h20/25, Ardenne (halte privée) 14h45, Houyet-Ardenne 14h48.

Au retour : train 121 Etat belge (HOUYET-DINANT), train 244 Cie du Nord (DINANT-PARIS)

Houyet-Ardenne 15h24, Ardenne (halte privée) 15h28, Dinant 15h49/54, Hastière-Lavaux 16h13/14, Chimay 17h11/15, Anor 17h43.

Ne disposant pas de l'horaire en France sur la Compagnie du Nord, nous présumons que ces trains roulaient entre Paris-Nord et Anor via Soissons, Laon, Hirson. Quant à la voiture-restaurant, il faut présumer qu'elle était limitée à Dinant car l'horaire de Dinant à Houyet-Ardenne n'en porte pas mention, ni à l'aller, ni au retour.

L'indicateur succinct des années 1905 et 1906 indiquent le maintien de cette



Locomotive type 15 à foyer profond, n° 2535, (futur type 14 n°1415 en 1925)
De la remise de Jemelle, photographiée en gare d' Houyet en 1913.
Collection J. Bazin, prêtée par Phil Dambly.

relation avec arrivée à Houyet-Ardenne à 14h33 et départ à 15h20 avec un arrêt supplémentaire prévu à Gendron-Celles (15h31). Tout indique que ces trains ne circulaient qu'en été car les horaires d'hiver n'en font pas mention. Il est possible qu'en période de chasse cette relation ait existé mais non renseignée à l'indicateur.

Ces trains n'étaient plus repris dans les horaires de l'été 1914, ils ont été supprimés entre 1906 et 1914, peut être à la mort du roi Léopold II en 1909.

Quant à leur traction en France et en Belgique, un examen attentif des horaires permet de conclure qu'à Dinant, le train Nord français probablement tracté par une locomotive du dépôt de Paris ou de celui de Laon, était repris en charge par une locomotive de l'Etat belge de Dinant à Houyet-Ardenne et retour. Une type 15 à foyer profond (type 14 en 1925) de la remise de Jemelle suffisait largement à la charge remorquée sur ce court trajet démunie de difficultés majeures.

Souvenirs de guerre.

Le récit d'Edgard Gérard intitulé "une expédition mouvementée" paru dans nos numéros 55 et 56 a retenu toute l'attention de Mr Maurice Hennequin, jeune témoin en 1941 et 1942, sous l'occupation allemande, de l'exploitation intensive de la ligne 156. Nous ayant adressé ses souvenirs de la

Compagnie de Chimay en cette période très troublée de nos chemins de fer. Il nous a permis de les publier dans notre revue ce dont nous le remercions vivement.

Mes souvenirs de guerre datent précisément de 50 ans, quasi jour pour jour : été 42,

moment terrible de la guerre 40-45 que j'ai vécu intensément au contact journalier avec cette petite compagnie de chemin de fer bien oubliée !

J'étais à cette époque moniteur d'un camp de vacances créé à Momignies par l'oeuvre Pro Juventute dirigée par le baron Empain dans le but d'envoyer à la campagne pendant les congés scolaires des jeunes enfants des grandes villes où la pénurie de ravitaillement se faisait durement sentir.

Quelques pères trappistes de l'abbaye de Scourmont (Chimay) assumaient l'intendance tandis que plusieurs scouts ou routiers bruxellois de 16 à 18 ans se chargeaient de la discipline et de l'animation. Mélangés aux groupes d'enfants belges se trouvaient aussi quelques dizaines d'enfants d'origine juive qui avaient échappé in extremis aux rafles des mois précédents en Belgique.

Les moniteurs avaient pour consigne de les assimiler parfaitement aux autres jeunes, et si mes souvenirs sont précis, leurs noms et prénoms avaient été modifiés "à la belge".

C'est ainsi qu'à quelques kilomètres de la France, plus de 500 enfants bruxellois de 10 à 14 ans avaient pu être hébergés pour des séjours d'un mois dans un ancien collège construit au début du siècle par un ordre religieux en vue de permettre aux jeunes français de poursuivre un enseignement libre en dehors de France aux lendemains de la loi Combes.

Ce pensionnat, qui existe toujours, abrite plus de 200 jeunes adolescents à problèmes sous les auspices des oeuvres de la Prévoyance Sociale. Le bâtiment était idéalement situé à quelques dizaines de mètres du passage à niveaux (P.N.) de Momignies à l'entrée de la gare en venant d'Anor (France).

C'était vraiment un observatoire merveilleux non seulement pour un amoureux des chemins de fer que j'étais déjà, mais aussi pour la Résistance Belge qui était en mesure de recenser les innombrables trains de matériel de guerre qui transitaient par la ligne de Chimay venant de France de nuit comme de jour car la ligne de Chimay était utilisée jour et nuit !

Donc le 1^o août 42, je me trouvais dans un train spécial organisé au départ de Bruxelles-

Midi à destination de Momignies pour transporter quelques 500 enfants. Avec le recul du temps, je suis encore étonné que la SNCB ait pu -compte tenu de la pénurie de matériel roulant et moteur existant à l'époque- mettre en marche une rame complète de 6 voitures métalliques type 63.000⁽²⁾ pour compte d'une organisation privée !

La locomotive en tête du train était une type 40, la n^o 4000, portant la marque Gm (Merelbeke) ⁽³⁾ sur la porte de la boîte à fumée. En fait elle avait été mutée quelques semaines auparavant à Braine-le-Comte et aurait dû porter la marque BL. A l'époque ces anomalies étaient fréquentes car les mutations étaient constantes.⁽⁴⁾

Trajet sans histoire jusqu'à Charleroi-Sud, gare latérale, bien qu'en cours de route, je découvrais des noeuds ferroviaires qui m'étaient inconnus tels que Luttre et Monceau. A Luttre, était garé sur un faisceau de l'atelier côté Pont-à-Celles plusieurs de nos récents autorails doubles ou triples dont nous étions si fiers. Abandonnés là depuis 1940, ils avaient pris en 1942 un sacré coup de vieux sous les intempéries et les actes de vandalisme !

Devant la remise de Luttre, deux type 74 (ex G7¹ KPEV et Ex-Nord Belge) les 7481 et 7482 sous pression.

A Charleroi-Sud, le groupe d'enfants que nous convoyions devait abandonner les voitures métalliques pour occuper avec balluchons et valises une rame réservée avec des voitures en bois type GCI à laquelle s'accrochait une type 22 (ex Nord Belge) du dépôt de Montignies. (Son numéro s'est hélas perdu à travers les années). Et nous voilà partis à toute vapeur par la ligne de l'Entre-Sambre et Meuse que je découvrais pour la première fois de ma vie.

Un petit arrêt à Walcourt me permettait de repérer, garée le long de la remise la 1133, première type 11 que je découvrais, tandis qu'à quelques mètres manoeuvrait une type 58, la 5831.

(2) Voir l'article "Une rame complète de 6 voitures métalliques type 63.000" en page 28.

(3) Voir l'article "La type 40, marquée Gm" en page 27.

(4) Voir tableau en page 24.

Plus loin, prête au départ en tête d'un petit caboteur pour Florennes, la 744 "180 unités" de la Compagnie de Chimay toute pimpante, cuivres rutilants (ils furent enlevés par la suite par l'occupant). Cette locomotive louée à la SNCB ne portait cependant pas de marque d'appartenance de la SNCB alors qu'elle était inventoriée sous le type 79. (7906)

Enfin, nous arrivons à Mariembourg, gare en pleine activité où toutes les voies à quai sont occupées. Notre convoi pénètre dans le faisceau marchandises jusqu'à hauteur de la fameuse remise en arc de cercle. (Bien connue de tous depuis sa reprise par le CFV3V)

Plusieurs type 15 et 41 allumées poussaient le nez aux portes du bâtiment tandis que sur le triangle de virage stationnait une locomotive de la SNCF qui allait se révéler dans les jours suivants une des nombreuses 140 A de la Région Nord des dépôts de Hirson ou de Laon qui sillonnaient la ligne de Chimay.

Repris en charge hors gare par une locomotive de la Compagnie de Chimay (numéro oublié) notre rame de CGI repartait rapidement vers Chimay et Momignies où tout le groupe arrivait après 6 heures de voyage.

En cours de route, les chefs de gare présentaient, faute de signalisation fixe, le drapeau vert permettant le passage en vitesse de notre convoi exceptionnel.

Cette gare de Momignies que j'allais connaître à fond pendant deux mois de séjour n'est à présent plus que l'ombre de ce qu'elle fut.

En 1942 et malgré la guerre, elle était très bien entretenue, d'une architecture typique de la Compagnie du Nord et de Chimay avec large auvent côté voies et plantation d'acacias taillés en boule sur les quais.

Etant en gare frontière, elle disposait aussi de locaux pour la douane. A présent le bâtiment principal est rasé tandis que de part et d'autre des annexes vétustes ont été conservées, on ne sait trop pourquoi. Bel exemple de ruine ferroviaire orchestrée.

Il y avait en 1942 trois voies à quai et j'ai pu noter l'année dernière que les voies du

faisceau marchandises ont été maintenues avec leurs aiguilles.

La capacité totale de la gare permettait de recevoir cinq longs convois de marchandises, d'où la possibilité de croisement ou de dépassement largement utilisées par les trains militaires.

Il n'y avait cependant pas de prise d'eau !

Les voies des quais à bois et de déchargement de part et d'autre du bâtiment des recettes étaient reliées et il était courant de voir une "180 unités" en manoeuvres se faufiler lentement parmi les voyageurs, tombereaux et automobiles stationnant sur l'esplanade face à la gare.

Tout cela a disparu sinon que les transporteurs du Nord du pays de pigeons voyageurs y lâchent encore leurs volatiles lors de grands concours colombophiles.

Souvenons-nous des bulletins de la radio donnant le sens du vent et le temps constaté à Momignies à l'intention des colombophiles des deux langues.

En 1942, le trafic local de la Compagnie était assuré paisiblement par le personnel local et un effectif de 11 locomotives.

Cet effectif se composait des 14 locomotives de la Compagnie (2 "revolver", 5 G7¹ ex-prussiennes, 7 "180 unités") et des 2 locomotives "revolver" louées à la SNCB, total auquel il faut enlever 5 locomotives mises à la disposition de la SNCB sous l'appellation type 79 et allouées soit à Walcourt soit à Mariembourg.

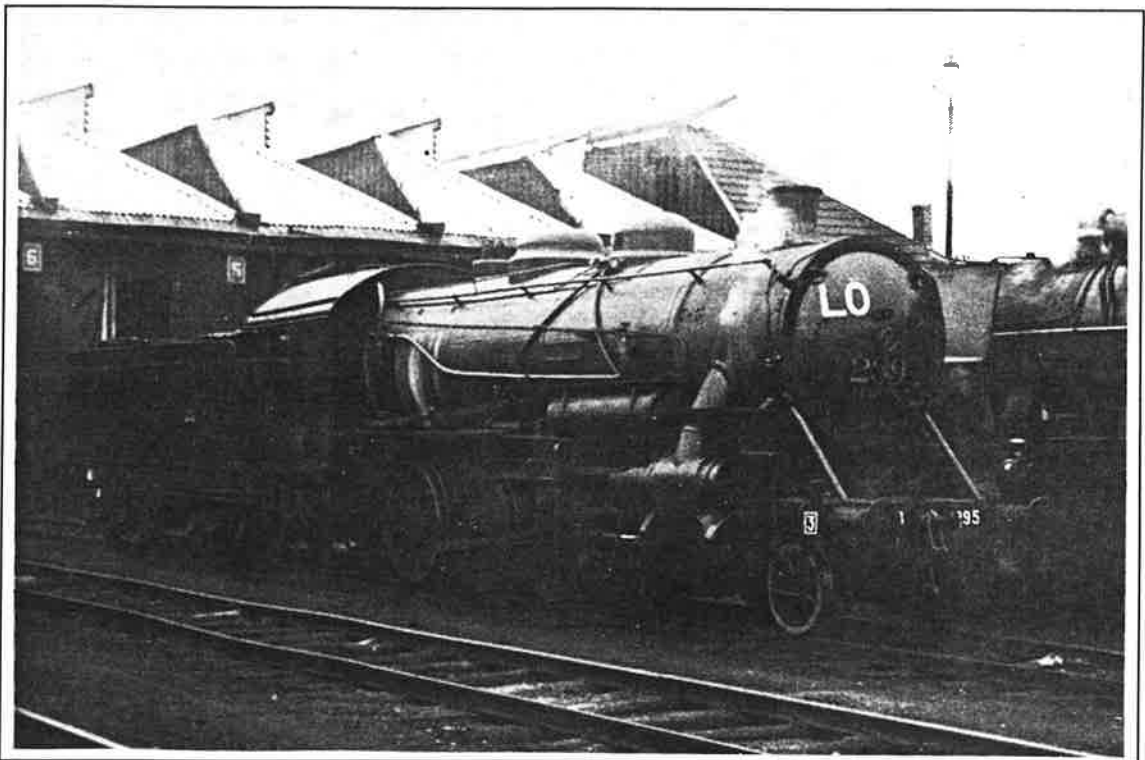
L'autorail (y en a-t-il eu un ?) de la Compagnie avait disparu depuis 1940 mais je me souviens bien l'avoir vu à Bruxelles (QL) en 1941 en queue d'un train de marchandises dans la direction de Schaerbeek. (5)

Au point de vue stratégique la ligne de Chimay a constitué, tant en 1914-1918 qu'en 40-44, une artère internationale de première importance.

Etant de profil facile, sans ouvrage d'art important risquant d'être saboté ou

(5) Quelque lecteur est-il en mesure de me fournir tous renseignements sur cet autorail au point de vue technique ou historique ?

Nom de la remise	Abréviation SNCB	Inscription Deutsche Reichsbahn	Remarques
Aalst	FLS	AALST	
Antwerpen-Dam	FNDM	AD	
Antwerpen-Zuid	FNSD	As	
Ath	ATH	AT	
Baulers	FSU	Ba	
Bertrix	MBX	Be	
Braine-le-Comte	FBC	BL	
Brugge	FR	Br	de juin 40 au début 41, inscription sur la cheminée
Berchem	FCV	Ab	
Bruxelles-Midi	FBM	BRUX MIDI	uniquement en français
Ciney	LC	Ci	
Dendermonde	FT	De	en couleur jaune et également orange
Haine-St-Pierre	GT	HAIN-ST-PIERRE	
Hasselt	FHS	HA	
Jemelle	LJ	Je	également JE
Kinkempois	NK	Ki	ex Cie Nord-Belge. Abréviation SNCB à partir du 5-2-41.
Kortrijk	FC	Co	en couleur jaune
Landen	FLD	La	
Latour	MUT	LR	
Leuven	FLV	Lö	également l'inscription "LEUVEN" sur la porte de la boîte à fumée
Liège	FL	Lü	
Luttre	FLU	Lu	
Merelbeke	FKR	Gm	en couleur jaune, observé HL SNCF avec inscription FKR.
Mol	LML	MOL	
Monceau	LNC	Cm	
Mons	FMS	MO	
Montignies	FMY	MT	
Muizen	FYM	Me	
Ottignies	LT	Ot	également OT
Oostende	FSD	OS	également Os
Pepinster	FPS	Pe	
Renory	RY	Re	antérieurement au 5-2-41, abréviation SNCB : NK
Ronet	FEO	Na	en couleur jaune
Statte	LHY	ST	
St Ghislain	FGH	ST-GHISLAIN	
Stockem	MKM	St	
Schaarbeek	FSR	SCHAARBEEK	uniquement en néerlandais. De juin 40 à début 41 : noté inscription SCH
Tamines	FTM	Ta	
Tienen	FTL	TIENEN	
Tournai	FTY	TOURNAY	jamais observé TOURNAI
Visé	FVS	Vi	



Locomotive type 2 n° 239, (SNCF 3-140 B 1295)
 Photo prise en 1943 devant la remise de Leuven
 Cliché K.J. Harder, collection M. Herbiet

bombardé (sauf peut-être le viaduc de l'Eau Blanche), elle était un élément essentiel d'un itinéraire direct entre Paris et le Nord de la France jusqu'à Aachen suivant le schéma : Paris, Soissons, Laon, Hirson, Chimay, Hastière, Namur, Liège, Aachen.

Déjà en 1916/17, l'armée impériale allemande avait utilisé le même itinéraire dans l'autre sens pour l'acheminement des troupes et des munitions lors de la bataille de la Somme (région de Péronnes et St-Quentin).

Les troupes américaines en firent également leur première artère de pénétration ferroviaire en Belgique dans les derniers mois de 1944.

Ils suivirent cependant un chemin quelque peu différent vu la destruction des ponts de Houx et de Jambes sur la Meuse, les destructions des ponts sur la Sambre sur la ligne 130 et l'anéantissement de Ronet par bombardement.

A partir de Mariembourg, leurs trains militaires suivirent la ligne 132 jusqu'à l'entrée de Charleroi (Villette), ensuite la ligne 140 jusqu'à Fleurus pour suivre la ligne 147

vers Landen d'où ils redescendaient sur Liège via Ans et le plan incliné.

Dès l'invasion allemande de mai 1940, la ligne prit une telle importance que les pionniers de la Wehrmacht entamèrent, dès sa remise en service, la mise à double voie de certains tronçons, l'allongement de voies de croisement ou de garage dans certaines gares mais aussi la construction de nouveaux faisceaux de garage en pleine voie sous le couvert de bois ou de talus.

J'ai bien connu un de ceux-ci aménagé entre Momignies et Anor à hauteur du point frontière à proximité de l'étang de la Galoperie dans la forêt de Trélon.

Ce faisceau de trois voies était équipé à l'allemande avec petites cabines de signalisation et sémaphores allemands.

Il portait le nom de "Spaldingslust" peint en écriture gothique sur le fronton des postes d'aiguillages. Un peu dans ce genre d'écriture :

Spaldingslust

Un faisceau identique existait entre Momignies et Chimay mais je ne suis plus en mesure, 50 ans après, de le situer sur le

terrain ni de me remémorer son appellation allemande que j'ai oublié de noter à l'époque.

N'oublions pas par ailleurs que le choix de Brûly-de-Pesche comme quartier général d'Hitler pendant la campagne de juin 40 était dû également à la faculté de réception de son train personnel en gare de Boussu-en-Fagne.

En 1942, l'usage intensif de la ligne avait peut-être diminué : il n'y avait plus de trains de permissionnaires (Urlauberzug) ni de convois acheminant le matériel militaire français ou anglais récupéré sur les champs de bataille de 1940, mais en revanche les autorités allemandes utilisaient la ligne pour évacuer vers le Reich et vers l'Est du matériel de guerre ou routier produit dans les usines françaises travaillant, sur réquisition ou dans le cadre de la collaboration économique convenue par Vichy.

C'est ainsi que je voyais défiler des trains entiers chargés de voitures automobiles, camions ou camionnettes construites par Citroën à Paris ainsi que des convois spéciaux de tanks ou de canons lors de déplacement d'unités de la Wehrmacht de France vers la Russie où la Wehrmacht progressait sans opposition.

Mais cet été 1942 était le chant du cygne de l'Allemagne avant le désastre de Stalingrad et la bataille d'El Alamein.

Tous ces trains étaient tractés par les 140A de la Région Nord appartenant aux dépôts d'Hirson ou Laon et plus rarement des Pacific 231A du Nord, de Laon ou de Paris-La Chapelle.

Ces locomotives étaient relayées à Mariembourg par des locomotives belges principalement par des type 38 de Ronet.

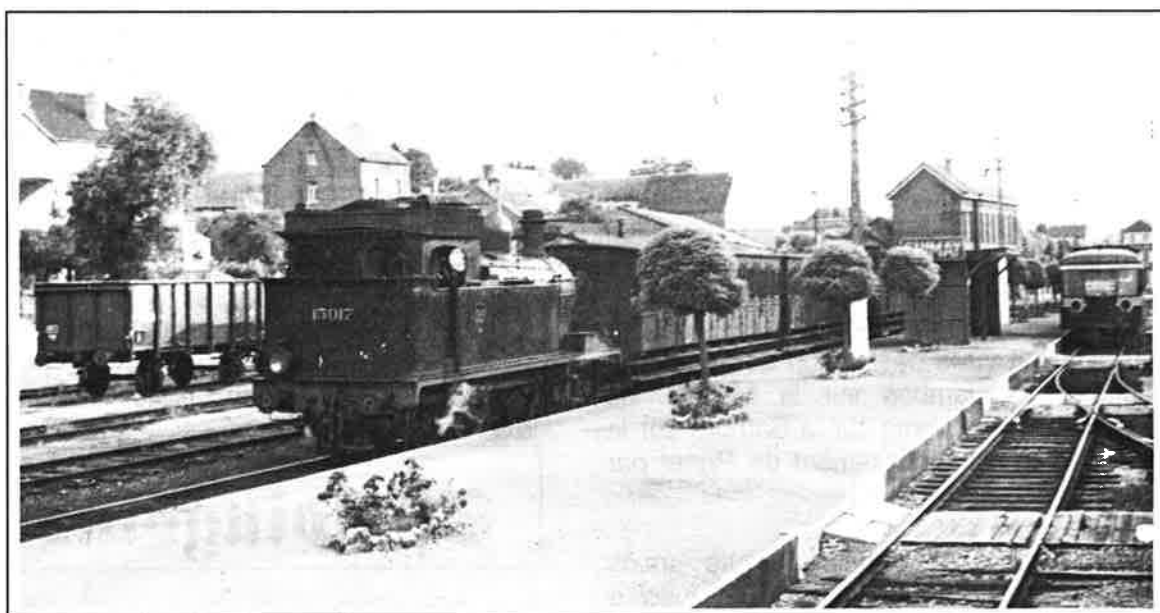
Aucune locomotive de la SNCB n'était utilisée au delà de Mariembourg vers Chimay et Momignies. Ceci, du moins, pendant ma période d'observation.

Un souvenir pénible qui m'est resté dans la mémoire est le passage le 31 août 42 d'un train transportant les prisonniers canadiens pris lors du débarquement avorté de Dieppe du 19 août.

Le train de plus de 50 wagons fermés type "Stettin", séparés par des voitures prussiennes à trois essieux contenant les gardiens armes au poing et menaçants à notre égard, alors que nous essayions de passer du pain aux prisonniers, resta en gare plus de deux heures et c'est alors que je vis pour la première fois des soldats alliés nous faire par les petits vasistas le signe "V" de la victoire. (6)

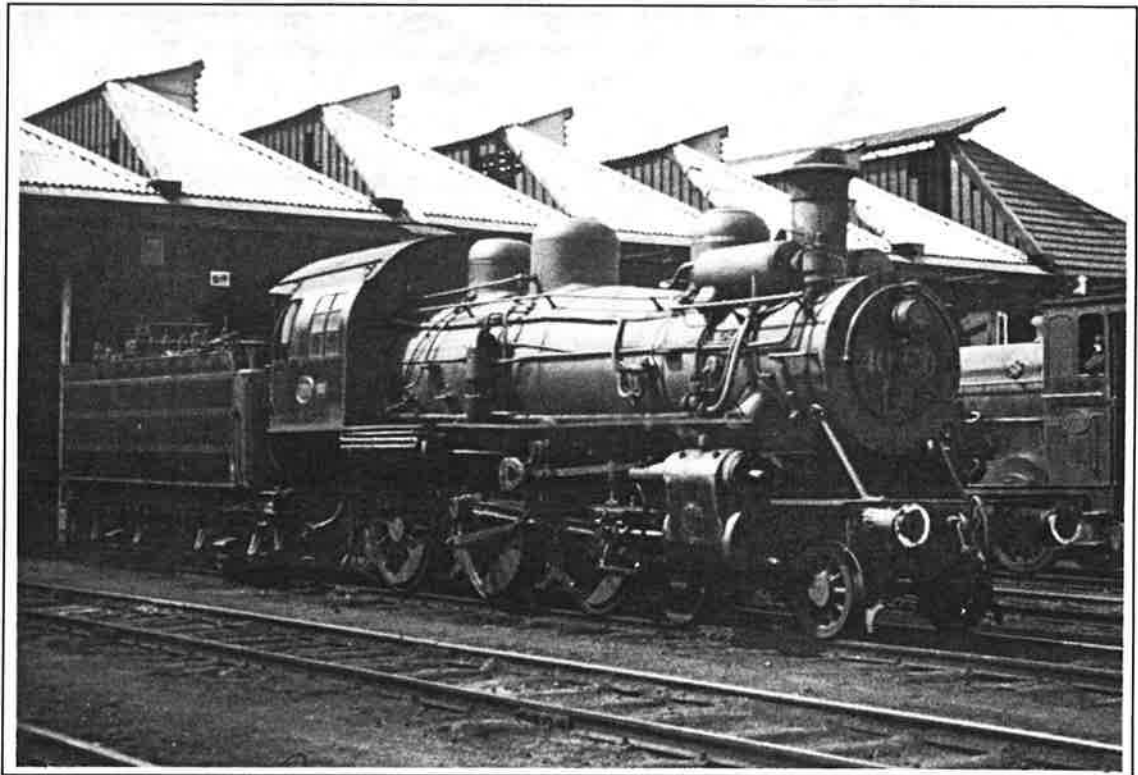
Nous en pleurions d'émotion mais, elle n'allait venir que deux ans et demi après !

(6) Voir l'article "Le débarquement avorté de Dieppe" en page 30.



Locomotive type 15 n° 15.017. Photo prise en gare de Chimay le 9 juillet 59.
Cliché J.Bazin, collection M. Herbiet.

La type 40 (4000) marquée Gm (Merelbeke)



Locomotive type 40, n° 4000; photo prise devant la remise de Leuven en avril 1942
Photo K.J. Harder, collection M. Herbiet

Durant la seconde guerre mondiale, l'occupant donna l'ordre de peindre le nom de la remise d'attache sur la porte de la boîte à fumée ou sur la cheminée.

Certaines remises le firent en toutes lettres, tandis que d'autres utilisèrent les appellations choisies par l'occupant pour la clarté.

En effet, ce dernier considérait notre système d'abréviations comme n'étant pas un exemple en la matière.

Il est à noter que le nom ou l'abréviation figurait également sur l'arrière du tender ou de la soute à charbon.

Les inscriptions BW (abréviation de *Bahnbetriebswerk*) suivies de l'entière du nom de la remise figuraient sur les flancs de la cabine des locomotives.

Les inscriptions étaient peintes généralement en couleur blanche et exceptionnellement en jaune.

Le signe de la SNCB était appliqué sur la porte de la boîte à fumée et parfois sur les flancs de la cabine.

Les abréviations se composaient de 2 lettres, soit en caractère majuscule pour les deux lettres, soit la première en majuscule et la seconde en minuscule.

L'application des abréviations sur la cheminée fut seulement effectuée à la remise de Brugge de juin 40 au début 41.

Monsieur Hennequin ayant, durant la sombre époque de l'occupation, et ce, avec certains risques, suivi la circulation des locomotives (SNCB et autres), a noté la plupart des abréviations qu'il lui a été possible d'observer.

Une rame complète

de 6 voitures métalliques type 63.000

Il s'agissait en fait d'une rame composée de 6 voitures métalliques de type M de 3^e classe (seront dénommées M1 dès 1958 lors de la livraison des premières M2)

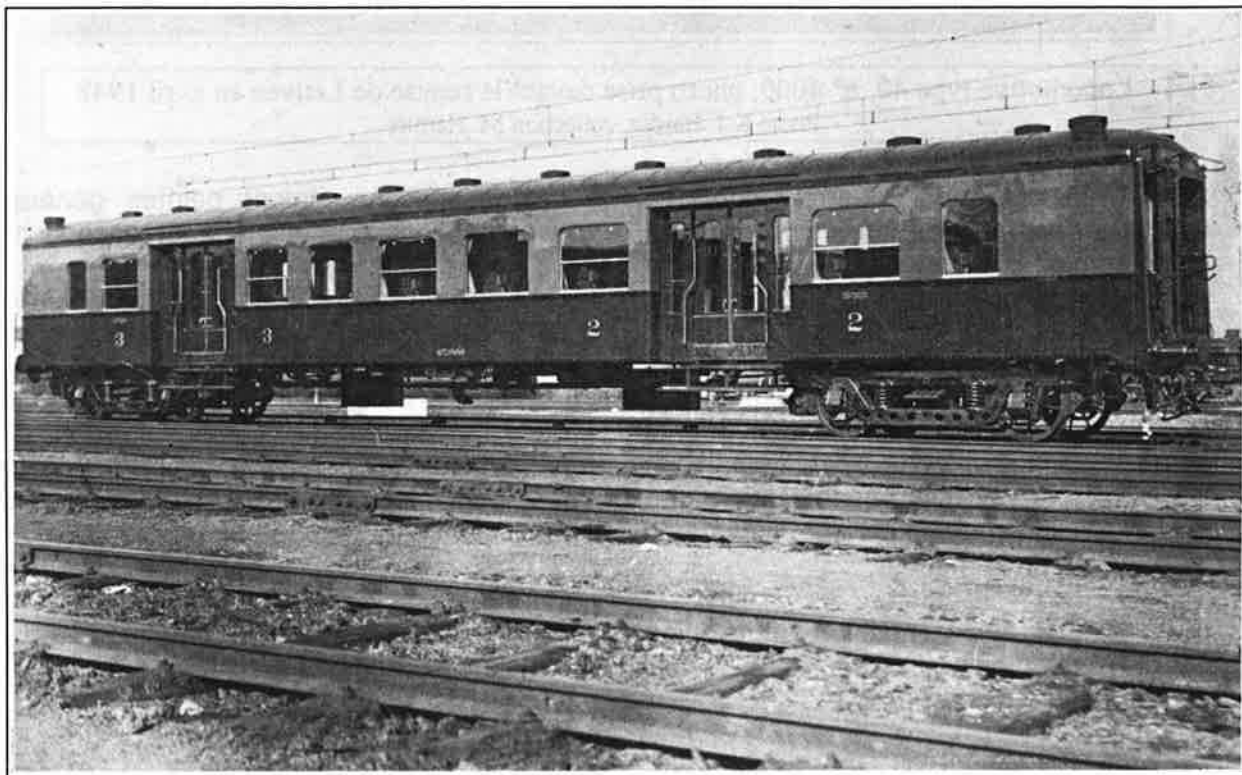
C'est en 1935 que la SNCB demanda à l'industrie belge de lui construire deux prototypes de voitures métalliques à deux plates formes non situées aux extrémités. Un prototype comportait 8 compartiments (63.001) tandis que le second disposait de 10 compartiments (63.002).

Après essais, la SNCB opta pour la voiture à 10 compartiments et passa commande de 250 voitures de ce type. Numérotées 63.003 à 63.252, elles furent mises en service de 1936 à 1937.

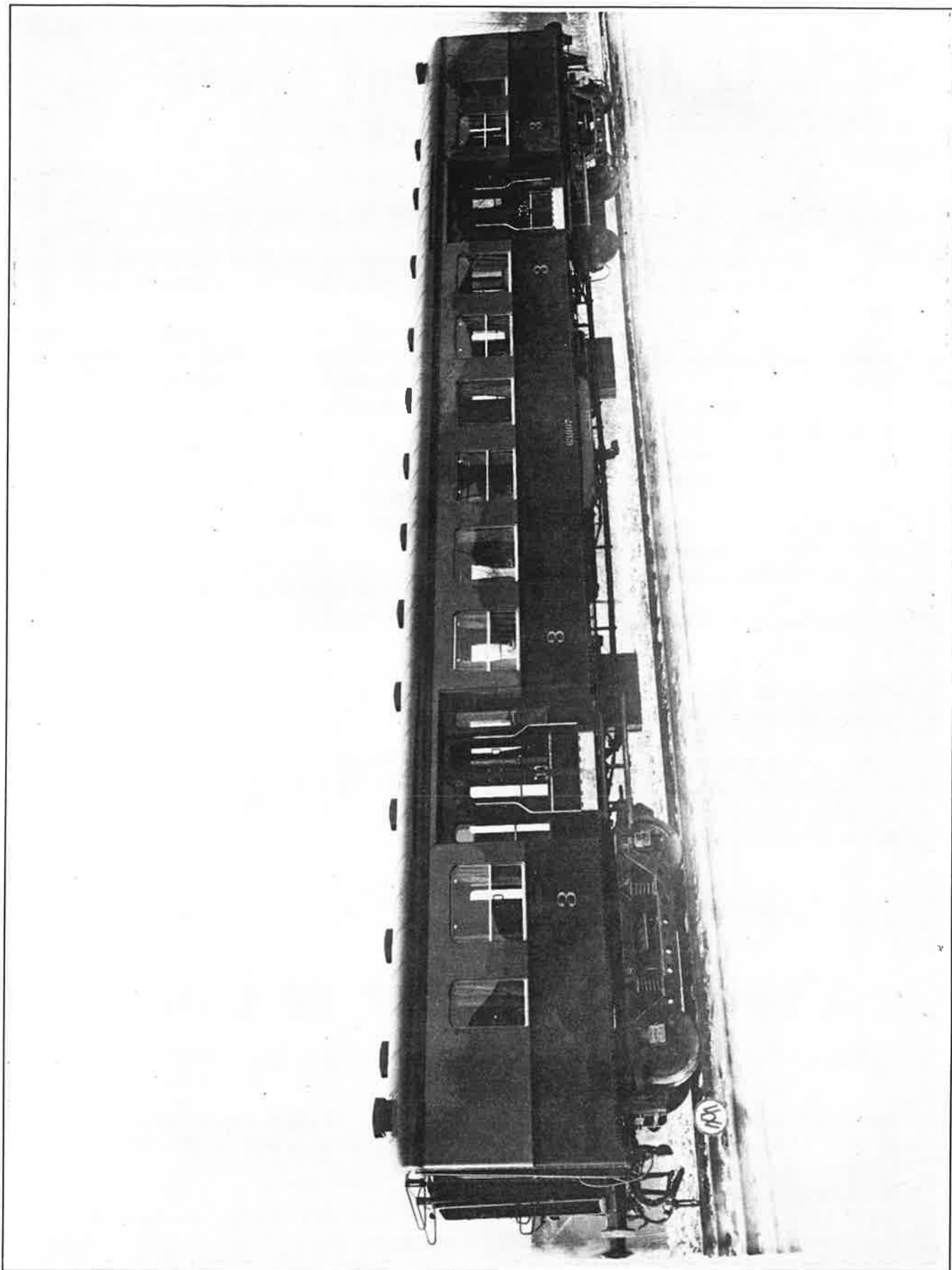
Le même type de voitures existait également en version :

- 2^e/3^e classes comprenant deux prototypes numérotés 65.001 et 65.002. Une commande de 125 voitures comparables à la 65.002 fut passée par la SNCB. Elles reçurent les numéros 65.003 à 65.127.
- 3^e classe/fourgon comprenant deux prototypes numérotés 67.001 et 67.002. Une commande de 125 voitures comparables à la 67.002 fut passée par la SNCB. Elles reçurent les numéros 67.003 à 67.127.

Photos de la voiture de 3^e classe en pages 29 et 31 (vue intérieure).



Voiture M1, 2^e/3^e classes; collection Phil Dambly.



Voiture M1 (63.000) de 3ème classe à 10 compartiments. Collection Phil Dambly

Le débarquement avorté

Dieppe le 19-08-42.

On pouvait lire dans "Le Soir volé" du 20 août 42 : *"Après 10 heures de combat à Dieppe, les forces anglo-saxonnes ont été rejetées à la mer. Elles ont perdu 5 navires de guerre, 1 vedette, 4 transports, plusieurs tanks, 98 avions, 1.500 prisonniers et ont eu plusieurs centaines de tués.*

A Berlin, on croit que l'échec anglo-américain aura, tant dans le domaine politique que militaire, une influence sur le développement de la guerre."

Rappelons que l'imprimerie et le titre "Le Soir" furent usurpés par des sympathisants des nazis tout au long de l'occupation.

Considérations : Dieppe un échec total pour les alliés ?

Considérer ce débarquement à Dieppe comme un échec total serait un non sens. Ce raid meurtrier (907 tués) a certainement dégagé des points positifs qui eurent une influence prépondérante sur le succès du débarquement allié du 6 juin 44 en Normandie.

Parmi ces derniers, citons :

- Les allemands étaient au courant, ce qui permit de tester leur résistance.
- La réussite de l'entraînement de type "commando". En effet, les soldats de cette arme eurent moins de pertes que l'infanterie canadienne.
- Les chars, bloqués sur les plages par les galets coincés dans les chenilles, indiquèrent que le débarquement devait avoir lieu sur des plages de sol ferme.
- Impossibilité de débarquer en force dans un port fortifié. D'où la construction de ports artificiels.
- Un indispensable pilonnage massif (non exécuté à Dieppe pour éviter le massacre des civils).
- Amélioration des armes employées et nouvelles méthodes d'entraînement.

L'autorail de la Cie de Chimay

était-il l'un des deux autorails de la Cie du Nord-Belge ?

Deux autorails construits en 1936 par la firme Ganz à Budapest pour la Compagnie du Nord Belge furent cédés par celle-ci à la Compagnie de Chimay où ils reçurent les n° A1 et A2.

Ces autorails à caisse unique reposant sur 2 essieux ne comportaient qu'une classe. (la 3° à l'époque) et un compartiment pour les bagages.

Ils furent repris par la SNCB en janvier 1948 pour y devenir le type 602 et numérotés 602.01 et 602.02.

Fin 1953, ils devinrent le type 610 (610.01 et 610.02) pour être finalement radiés fin 1954.

Il paraît qu'il existe un acte d'achat prouvant que ces deux autorails auraient été achetés par la Cie de Chimay et cédés à la Cie du Nord Belge. En 1940, lors de la reprise de cette dernière par la SNCB, ils auraient rejoint la Cie de Chimay...

Affaire à suivre....



Intérieur d'une voiture M1 (63.000) de 3ème classe à 10 compartiments. Collection Phil Dambly

R.M.M. Miniature Buildings.

(par Jules Falque)

Chapitre 1. Les matériaux.

Certains peuvent penser que la construction de bâtiments, aux diverses échelles du modélisme ferroviaire, n'est pas chose aisée.

Le commerce n'offre aucun choix (ou si peu) au modéliste belge.

Avec un peu de patience, d'expérience (acquise au fur et à mesure), et de goût, tout devient possible.

Mon propos n'est ni de tout expliquer, ni d'aborder toutes les techniques, mais de vous communiquer mon expérience en la matière. <ndlr : ce qui n'est déjà pas si mal....>

Commençons par les matériaux : le choix est varié entre le bois, le papier, le papier "Bristol", le papier Canson, le papier imprimé, les plastiques, le plasticard.

Le commerce offre :

- le papier "Bristol" pour imiter des surfaces unies et lisses.

- le papier "Canson", plus épais, et qui se laisse strier sans dommage par la pointe à tracer.

- le papier "à gratter" qui se creuse également par la pointe à tracer et convient particulièrement pour les entrées de tunnel(s) (voir réseau H0 du RMM)

- les diverses plaques en plastique modélisme offertes par les firmes telles que Kibri, Brawa, Faller, Vollmer, etc... et qui vous présentent des imitations de briques, pierres, tuiles, éternits etc...

Brawa, plus particulièrement, réalise une pierre irrégulière de très belle facture (voir le groupe de 3 maisons à l'entrée du réseau H0)

Les dimensions de ces plaques vous obligent toutefois à des raccords délicats.

- les divers cartons imprimés, des mêmes firmes, d'un assez bel aspect, et qui vous épargnent le travail de peinture, si ceci vous rebute ou vous déçoit.

Pour les plastiques et cartons imprimés, vous aurez (pour la majorité des cas) à choisir du N pour le H0, du H0 pour le O, etc..., les dessins étant toujours réalisés par ces fabricants dans des échelles trop grandes.

- le plasticard de la firme Evergreen, avec un grand choix de plaques et profilés divers.

Le plasticard sert de fond aux matériaux de revêtement (papier, carton, plastique ou plastique mince de la firme anglaise Slater)

Le catalogue Evergreen est fort complet, précise tous les modèles avec leurs dimensions, avec une échelle de conversion des "pouces" en millimètres.

- la pâte à modeler (uniquement pâte séchant à l'air) est nécessaire pour l'imitation de pierres introuvables dans le commerce et pour la réalisation de modèles très spéciaux (voir réseau H0, maison perpendiculaire au bord du réseau, quelques 50cm avant la gare).

- le bois, avec un choix entre le balsa et longerons de balsa, et d'autre part les planchettes de la firme Northeastern (d'origine USA et donc assez difficiles à trouver).

Ajoutez à cette liste les produits de modelage : plâtre, plâtre dentaire, époxy,

etc... Leur technique d'utilisation est la spécialité d'autres membres du RMM.

Les diverses sources d'approvisionnement

ne peuvent être citées ici (sauf publicité payante)

Divers membres du club et l'auteur de cet article pourront vous renseigner utilement.

Chapitre 2 : les colles.

Pour le bois, le papier, le carton, écartez les colles à l'eau, évitant ainsi les gondlements.

Ma préférence va à la UHU-Hart (colle pour aéro-modélistes).

Utilisée avec une certaine parcimonie, elle donne un collage rapide et résistant.

Pour le plastique et le plasticard, la solution miracle est le M.E.C. (Méthyléthylcétone), soudant et solvant à résultat immédiat. Une droguerie namuroise fournit ce produit.

La colle plastique peut être employée également. La Faller-Expert, avec fin conduit verseur, est la plus pratique, car elle évite les débordements.

Pour faire adhérer la pâte à modeler au fond en plasticard, la colle blanche à bois (colle de menuisier) assure une bonne adhérence.

Dans le prochain article, le chapitre 3 : "la conception"

Je cherche :

Des moteurs-compresseurs de vieux frigos ménagers pour faire une machine à vide pour le club. Cette machine servira à faire les moulages en résine.

Contactez : Daniel BRAIBANT, rue de la gare 98, 5544 AGIMONT. 082-65.54.33.

STYROPLAST pour rail ROCO en aiguillage gauche et droit, courbes aux rayons 3, 4, 5 et rail droit 1 mètre.

Contactez : Albert GREVESSE, rue Grande Commune, 5340 GESVES. 083- 63.70.21.

Ferro Flash Namur numéro 57

Le présent numéro de Ferro Flash Namur est entre vos mains grâce à la collaboration généreuse et bénévole : de ses rédacteurs, des metteurs en pages, des correcteurs d'orthographe, de style et de nomenclature technique, des brocheurs et des expéditeurs.

Ont collaboré à sa finition : Michel Archambeau (correction du texte); Claude Carpet (rédaction et mise en page); Michel Herbiet (correction technique); Socaphot sa, Charleroi (tramage des photos), Alphagraphics sa (Rank Xerox Center de Charleroi), la famille Quoitin (nos aimables et courageux expéditeurs).

Récréation ferroviaire



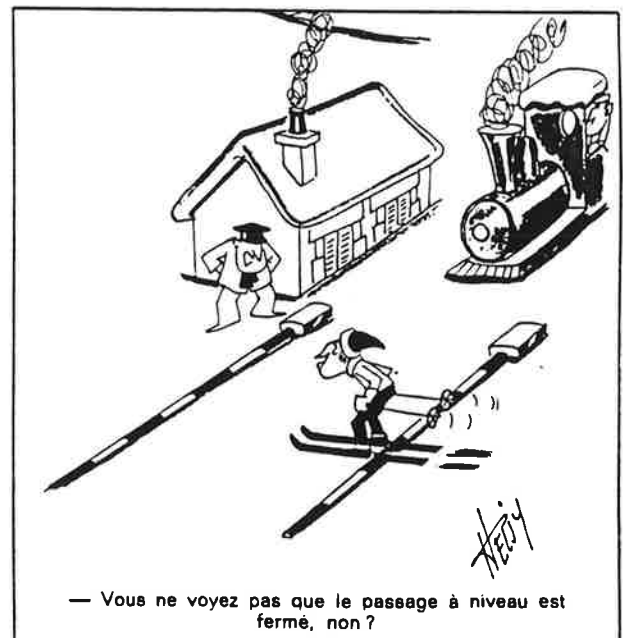
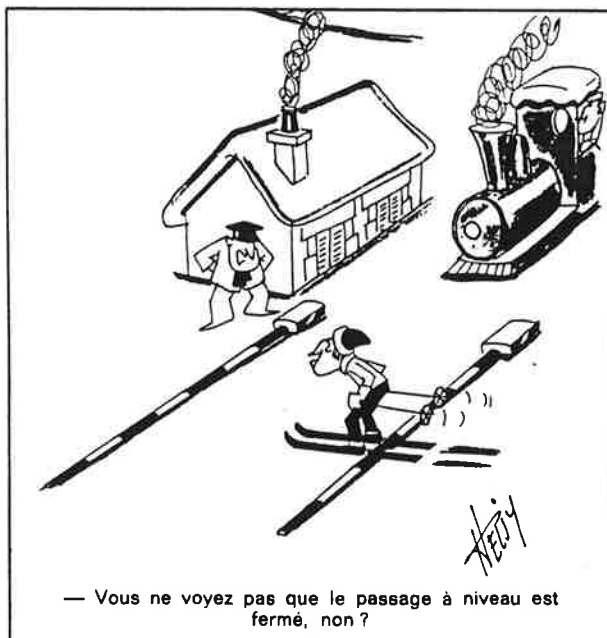
Solution

du problème proposé dans le n°56.

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

Le jeu des 7 erreurs

Le dessin de droite contient 7 erreurs. Retrouvez-les en le comparant au dessin original.



Message du trésorier

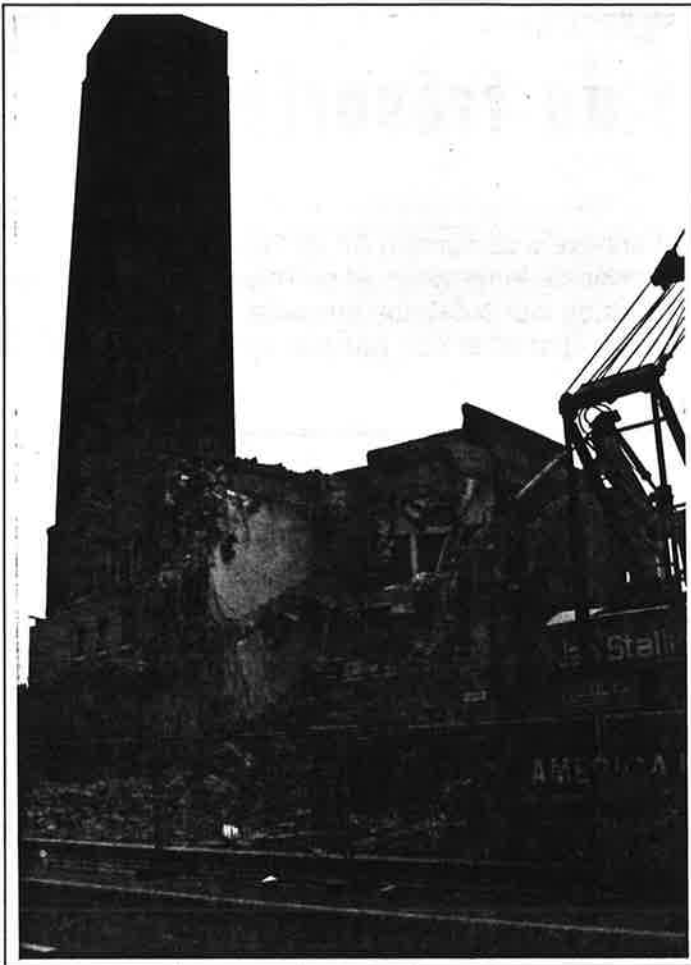
Le traditionnel bulletin de versement est annexé à ce numéro 57 de Ferro Flash Namur. Les membres du club sont aimablement priés de le remplir... et de l'envoyer à leur banque. Ils pourront ainsi se mettre en règle vis à vis de leur cotisation annuelle. Les "abonnés" sont prévenus personnellement de leur échéance (par n° et non pas par année) **Joyeux Noël à tous.**

Sommaire

Editorial du Président Jean-Claude Botspoel	1
Expo 1993 : le message du Vice-Président Jules Falque	2
Calendrier 93, circulations, convocation	3
Wallonie, où vas-tu ? par Claude Carpet	4
D'Antwerpen à Athus, via...	6
Bruxelles-Midi : les travaux	8
La SNCB investit 573 millions	9
Arlon-Bruxelles, la ligne maudite, par Michel Herbiet	9
Les compliments d'un voyageur...	11
Le buffet de fromages... suisses.	11
Un architecte urbaniste qui s'est occupé de wagons.	12
L'Orient-Express : 10 ans déjà.	12
La Suisse peut aider.	14
Les CC 40100 SNCF sur le déclin : photographes, à vos marques...	15
Courrier des lecteurs : La Compagnie de Chimay, une précision de M. Hennequin.	16
Circulation d'un train de luxe entre Paris-Nord et Château d'Ardenne	20
Souvenirs de guerre, par Maurice Hennequin	21
La type 40, n° 4000, marquée Gm (Merelbeke)	27
Une rame complète de 6 voitures métalliques type 63.000	28
Le débarquement avorté de Dieppe	30
L'autorail de la Compagnie de Chimay	30
Modélisme : RMM. Buildings, les matériaux, les colles, par Jules Falque	32
La page récréative de Michel Archambeau	34
Le message du trésorier Claude Carpet	35

Photo de couverture : L'automotrice 324 stationne sur une voie de garage en gare de Namur. Cliché Claude Carpet

Notre bimestriel (numéro 58) paraîtra, quand il le pourra, vers fin février 93. D'ici là, bonne année à tous !



Gare de Bruxelles-Midi

Place au TGV !

