

Rail Miniature Mosan (Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise)

Ferro Flash Namur

Vie du club et "les amis nous informent"

Actualité ferroviaire

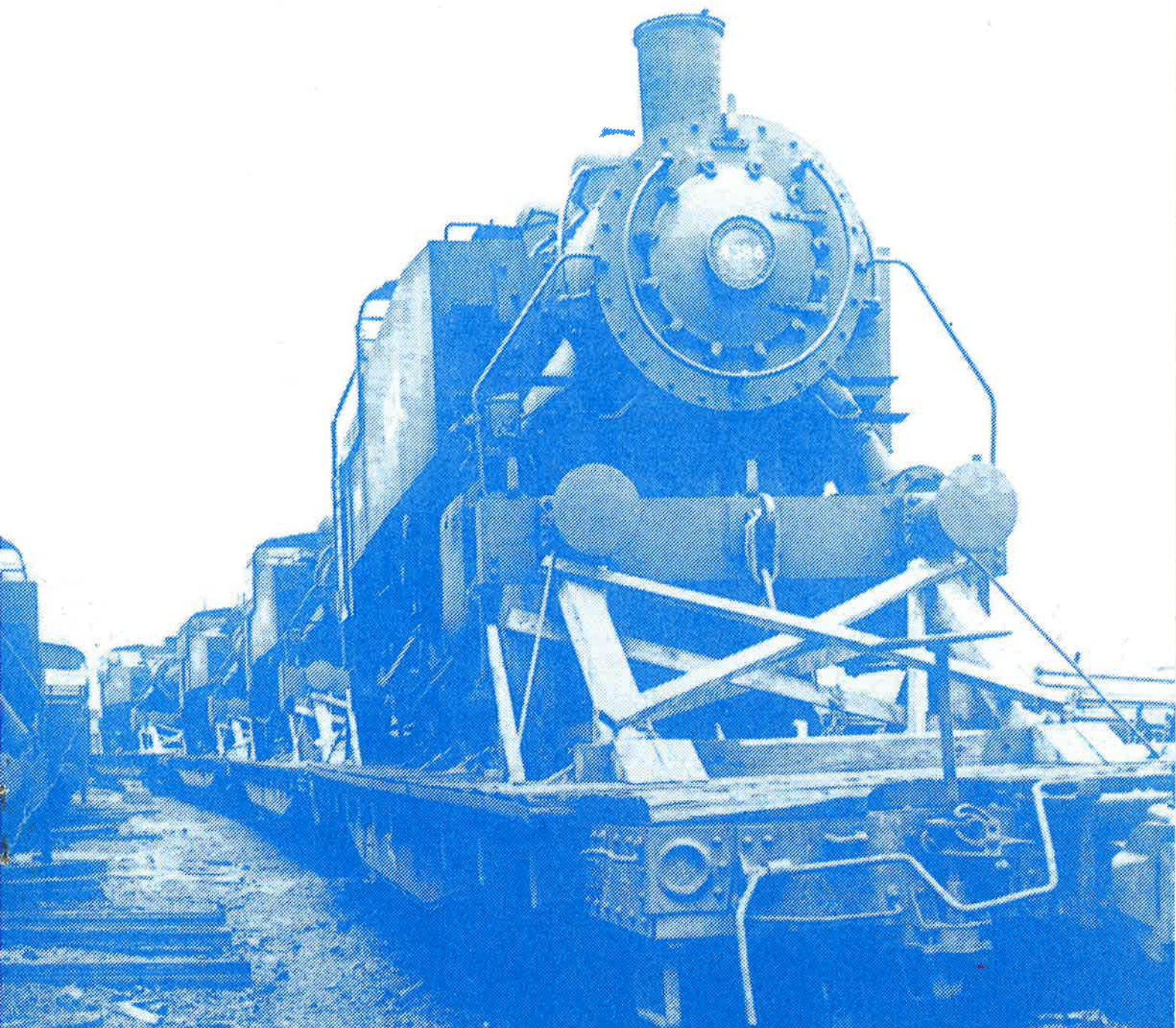
Rétro-rail

Le courrier des lecteurs à propos de FFN n°61

Les automotrices TEE sur la ligne 161 et 162

Souvenirs d'Afrique

Modélisme : un heurtoir à la gare d'Acoz



Rail Miniature Mosan

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

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

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 et d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

Membre junior (- de 18 ans) _____ : 500 fr.

Sympathisant (abonné)
(uniquement le service Ferro Flash) : 600 fr.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Ferro Flash Namur

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

Rédaction et diffusion : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Tél : 071 - 72.87.41. et 42. Téléfax : 071 - 72.95.62.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

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

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

Editorial

Allocution prononcée, lors du vernissage de l'exposition des 9 et 10 octobre, par Jean-Claude Botspoel, président du Rail Miniature Mosan

Je dois féliciter tous les membres et tous les amis du RMM qui ont œuvré afin de rendre possible l'exposition des 9 et 10 octobre.

N'oublions pas les épouses qui ont pris une telle place dans la vie de notre club que nous n'imaginons plus d'activités régulières sans leur participation.

Il est grand temps de rendre hommage à Liliane Braibant. Elle n'apparaît plus comme une bénévole, mais bien une professionnelle de l'organisation, assistée de manière plus qu'efficace par Adrianna et Danielle avec, bien sûr, beaucoup d'autres lors des grandes activités.

Croyez-le, cela nous est plus que sympathique et nous leur en sommes extrêmement reconnaissants. Je me permets aussi de nommer mon épouse Monique qui s'est dépensée bien plus que son mari pour la réussite de l'exposition.

Merci enfin, à messieurs les commerçants et artisans, ici présents, pour leur participation si aimable et si généreuse à notre première tombola.

Lors de la préparation de cette festivité et des nombreux contacts fructueux qui en ont découlé, une idée maîtresse concernant l'avenir du train miniature m'est constamment venue à l'esprit.

Si nous aimons nous retrouver pour développer notre loisir-passion, et construire ensemble des réseaux ou des modèles, nous savons que la sortie de ces derniers, dans les magasins, reste avant tout une affaire commerciale.

Et qui dit commerce dit rentabilité, mais aussi imagination et créativité.

Il apparaît, pour certains plus que pour d'autres, que le train miniature est moins porteur de ventes que par le passé. Les jeunes se tournent plus volontiers vers des loisirs électroniques : "le jeune n'emprunte plus autant le train pour ses déplacements". Avec l'intérêt du public pour le TGV et le tunnel sous la Manche, n'est-ce pas paradoxal ?

Si vous créez demain une voiture économique, jolie, pratique, solide et que vous la mettez sur le marché sans autres préparations, que va-t-il se passer au niveau des ventes croyez-vous ?

Les résultats seront assez maigres, c'est certain.

En revanche, et cela est d'autant plus vrai pour le train miniature, si vous faites rêver les gens, si vous les transportez par l'intermédiaire de leur imagination dans un autre monde merveilleux où ils n'iront peut-être jamais, alors, et alors seulement vous créez une envie d'achat.

Vous aurez «creusé le trou» comme disent les spécialistes en commercialisation.

A ce moment là seulement vous proposerez votre produit.

Voilà pourquoi nous avons commencé notre passion dans notre enfance, le nez collé à la vitrine des grands magasins où nous regardions des réseaux que nous espérions construire un jour. Mais la part de rêve était présente lorsque notre premier train tournait sur son ovale.

L'imagination et la créativité doivent permettre aux fabricants de réaliser un tel déclic, comme ont su le faire, par médias interposés, les créateurs des Nintendo, Sega et autres.

Les clubs ont, dans ce scénario imaginaire et de rêve, un rôle à jouer à condition qu'ils soient considérés comme utiles par les fabricants et distributeurs et non comme d'éternels coupeurs de cheveux en quatre, toujours à la recherche de la petite chose rare et, en bref, difficile à satisfaire.

Appel est fait à Messieurs les fabricants afin de mettre en commun cette force, l'une technique, l'autre de l'image à donner au public afin de redynamiser le train électrique par tous les moyens.

Messieurs, Mesdames, (chers lecteurs), voulez-vous être le noyau de ce nouveau départ ?

Merci d'y penser, mais d'y penser vite car nous sommes tous dans le même bateau.

Le comité du Rail Miniature Mosan remercie tous les participants pour leur part active dans l'organisation et la tenue de l'exposition.

L'expo 1993 du RMM : "Solidarité" est synonyme de "Succès" !

C'est Jean Claude Botspoel, l'heureux président, qui a ouvert la cinquième exposition du Rail Miniature Mosan ce vendredi 8 octobre en présence des échevins Collard et Carpiaux, du past-président Herbiet, des amis du MOBOV, des artisans et commerçants du monde modéliste ferroviaire et d'une bonne partie des membres du club qui étaient venus soutenir le comité dans les derniers préparatifs de la fête.

L'exposition biennale du Rail Miniature Mosan fut indiscutablement une fête de la solidarité.

Une équipe de bénévoles s'est soudée autour du comité pour mettre sur pied la formidable organisation qui allait présenter aux visiteurs les réalisations du club et l'enthousiasme de ses membres.

Cette année, nos amis du MOBOV, club de modélisme d'Antwerpen, sont venus adjoindre à notre réseau N plusieurs de leurs modules, et quels modules, rien que du beau !

C'était un véritable régal pour les yeux de voir évoluer les convois dans cet univers de perfection et de réalisme.

Marc Pyrenne, membre du club, est venu s'associer à cette solidarité. Il avait apporté son sympathique réseau N assez fouillé, mais pas "spaghettis", où les circulations se succédaient parfaitement.

Dans la même salle de l'étage, et voisin du stand du RMM, tenu par Daniel Braibant, Jean Vandeloise et Michel Herbiet, le réseau LGB, avait été monté par Charles Haccourt et Mr Pluymakers, père de Mathieu, notre nouveau membre "jeune". Charles Haccourt s'est fait un plaisir d'y faire circuler son matériel "à vapeur" à l'échelle G II m.

Dans le local du club, le grand réseau fixe H0, pratiquement terminé présentait ses rochers garnis, sa "Meuse" teintée où ne manquait plus que des poissons frétilant. Les circulations nombreuses, sous la direction du chef du mouvement Claude Riguelle (assisté de Michel Archambeau), ont fait la joie de tous. Une caméra vidéo permettait au public de percevoir les secrets des coulisses.

Les vitrines de montre, bien gardées par Jacques Quoitin, étaient garnies de modèles rares en N, H0, 0; maquettes en

laiton, papier imprimé, plastique, toutes plus réalistes les unes que les autres. Les moules en élastomères, fruits du travail de nos membres, ont produit de beaux modèles à l'échelle N, hors commerce : wagons, bogies, véhicules, ponts, accessoires de jardins, etc.

Les commerçants spécialisés et les artisans s'étaient groupés dans la même salle. Nous avons pu apercevoir des échantillons de la grande nouveauté 93 de Jocadis : l'automotrice série 66. Sprim'hobby présentait ses autorails Brossel, sa signalisation et son modèle de minéralier en N, issu des moules créés par l'équipe des "mouleurs" du RMM. Messieurs Dupuis, père et fils, assuraient la promotion des



Un secrétaire heu-reux. Membre actif de l'équipe des "Nistes", Daniel Braibant pose derrière le module de la gare de Vonèche avec un plaisir évident.

modèles KLEIN MODELBAHN.

Loco revue et son célèbre Jacques Le Plat ne pouvait manquer le rendez-vous suite à son récent article sur "l'enduit fibreux", invention du non moins célèbre Philippe Moniotte. Jacques Le Plat présentait son livre sur le modéliste précurseur américain John Allen.

Nous avons remarqué la présence de : Pierre Hautefin de "l'Etoile du Nord", Mr. Serge Vanderlin d'Ottignies-Loisirs. La bourse d'échange était réglemantée par René Bougelet.

La toute nouvelle installation de ventilation a créé un apport en air frais et un renouvellement optimal de l'atmosphère pour offrir aux visiteurs un séjour agréable "dans nos caves". Merci à Daniel Braibant, notre technicien chevronné.

En parlant de "caves", puis-je avoir plus qu'un bon mot pour

les dames qui se sont dévouées sans compter pour que la fête soit des plus parfaites et l'accueil sympathique.

Sous la houlette de Jules Falque, la restauration a pris de l'ampleur. Un échevin a même baptisé le "cocktail d'inauguration" de "divin breuvage" ! Notre ami Jules était assisté de Denise, son épouse, Nicole, sa fille et Irène Vandeloise.

Et que dire du bar ? Liliane Braibant, Adrianna Bougelet, Danielle Jochum, Bernadette Dozot, Suzanne Jaumot et bien d'autres charmantes épouses s'y sont dévouées sans compter leur peine (mais avec quel plaisir).

Richement dotée, notre première tombola ne pouvait que rencontrer un énorme succès, puisque tous les billets étaient gagnants. Nous avons pu admirer Suzanne Dubuffet Jacqueline Riguelle et Monique Botspoel, qui ont géré les billets de main de maître(sse). Merci à nos sponsors qui ont alimenté le stock de beaux lots ferroviaires. Nous voulons citer La Boitetrain, Ets. J. Dupuis, l'Etoile du Nord, Euro-model, Jocadis, Musée de Kinkempois, Orient-Express de Bruxelles, Ottignies-Loisirs, Pro-Rail International, RMF, Sprim'Hobby, ainsi que tous les généreux donateurs commerçants et membres du club.

Il n'y avait qu'un absent : Claude Carpet, le trésorier. Il était dans son stand à la Foire de Luxembourg. Mais le coeur (et le compte du club) étaient dans les locaux de la rue du Trèfle...

Et l'ambiance musicale me direz-vous ?

Elle est immuablement assurée par l'électronico-ingénieur de son attiré : Patrick Vanhuffelen. Pour le réseau H0 il y avait même une transmission des ordres depuis le poste central vers le poste 2 par câble et écouteurs.

Un esprit d'équipe qui, depuis le fléchage de l'itinéraire d'accès, en passant par les affiches et les invitations tous azimuts, a contribué au succès de la cinquième exposition officielle du RMM en ses locaux.

Malgré un affichage trop réglementé sur Namur qui ne nous permet pas de faire connaître valablement nos activités, nous avons connu un léger boni des entrées par rapport aux autres années.

Nos visiteurs savent peut-être reconnaître le vrai modélisme d'une exposition commerciale.

Après l'exposition, le dimanche soir, un "commando" s'est retrouvé entre amis pour une "grosse bouffe". Notre ami Gérard était déchaîné. Quelle ambiance !

Rendez-vous est pris pour 1995 et vive la sixième, nous aurons trente ans. Quel tapage en perspective !



"L'Union fait la force" : notre ami, Henri Janssens, du MOBOV (à gauche) et Lionel Mercier du RMM. Tous deux "Nistes" réputés. Un accouplement des modules des deux clubs a permis des circulations spectaculaires : du Plat Pays à l'Ardenne en un clin d'oeil !

Gagnants de la super tombola

Samedi 9

Abonnement RMF	Mr. Gransard
Loco ÖBB Klein Modelbahn	Mr. Morelle
Loco SNCB Lima	Mr. Pierre Alexis
Loco ÖBB Klein Modelbahn	Mr Guy Canaert
Livre Editions du Cabri	Mr Jean Vandeloise

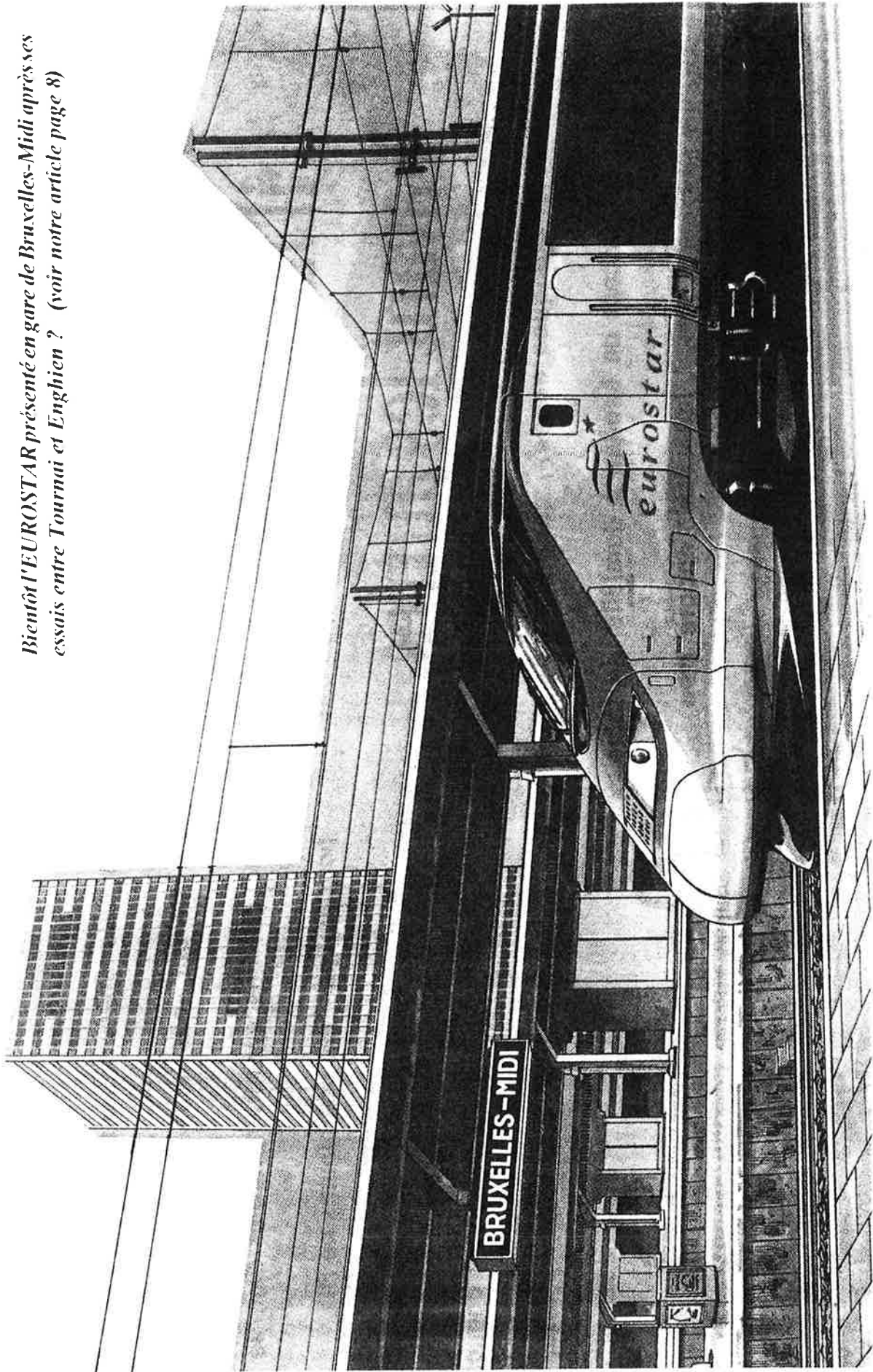
Dimanche 10

Abonnement RMF	Mr. Arnaud Verlaeken
Livre John Allen	Mme Suzanne Fochon
Loco série 60 Klein Modelbahn ...	Mr. B. Bruniaux
Loco ÖBB Klein Modelbahn	Mr. Destomber
Wagon Lima Euro Scale	Mr. Guy Lepas
Coffret wagons Märklin	Mr. Job.

Programme des réunions

29 octobre	réunion réseaux.
5 novembre ...	réunion réseaux.
12 novembre ...	réunion réseaux.
19 novembre ...	réunion mensuelle, - par l'équipe du "N" démonstration de "Hard Shell" sur un module, - projection vidéo "Vapeur" en Pologne par Thierry Fanuel.
26 novembre ...	réunion réseaux.
3 décembre ...	réunion réseaux.
10 décembre ...	réunion réseaux.
17 décembre ...	réunion mensuelle, - dias de nuit de Claude Boltérys.
24 décembre ...	réunion annulée.
31 décembre ...	réunion annulée.

Bientôt l'EUROSTAR présenté en gare de Bruxelles-Midi après ses essais entre Tournai et Enghien ? (voir notre article page 8)



Dessin d'une publicité "Philips" paru dans le journal "Le Soir", le 22-10-93.

Les amis nous informent

Nous avons été informés du décès de l'épouse de notre fidèle lecteur Robert Huysman.

Les membres de la rédaction de Ferro Flash Namur présentent leurs sincères condoléances à leur ami éprouvé.

Les chemins de fer au Pays de Herve

Par Georgy Lejeune et Didier Funken

Historique des lignes :
38 (Chênée - Battice - Plombières),
39 - 39 b (Gemmenich - Moresnet - La Calamine)
37 a (Battice - Verviers).

Voir notre article dans "le courrier des lecteurs" page 20

Le jeu du rail, des collines et des rivières Angleur - Verviers

de Georges Henrard
 184 pages, 200 photos, 840 francs
 634-4829701-46 de G. Henrard + 100 fr de frais de port.

Bourse d'échange 14 novembre de 10 à 17h30

Ancien hall de basket, Steinsel
 Module club asbl, 27, rue des prés, L 7333 STEINSEL

Cartes de visite

Club Ferroviaire Froidmont Locomotion Rixensart (CFFL)

Contact : Alain Defechereux, secrétaire
 Avenue Winterberg 42, 1330 RIXENSART.
 02 - 654.05.79.

Train Miniature Charleroi (TMC)

Contact : Pierre Léglise,
 rue de la Révolution 93, 6040 JUMET.
 071 - 23.20.78.

En octobre de cette année, la SNCB et la DB fêtent les 150 ans de la première liaison ferroviaire internationale au monde : Antwerpen - Köln (port de la mer du nord - port sur le Rhin.

Les "Consolidation" type 29

par Claude Vincent

Cet ouvrage qui a remporté un franc succès lors de sa parution, a été rapidement épuisé. Une nouvelle édition est sortie de presse en tirage limité.

Cet ouvrage de référence concerne un type de locomotives à vapeur que la SNCB a possédé à 300 exemplaires et dont la 29.013 est toujours en activité.

Nos membres et lecteurs ne possédant pas encore ce livre ne devraient pas tarder à l'acquérir aux SA. Editions H.K. à Welkenraedt.

Voir annonce page 21 du Journal du Chemin de Fer n°74 d'août 93.

<en pages 25 à 27 de FFN n° 56, nous avons publié les remarques et considérations de Mr. R. Huysman au sujet de cet ouvrage.

S'il n'a pas été tenu compte de ces dernières dans la nouvelle édition nos lecteurs pourrons acquérir FFN n°56 auprès de notre secrétariat. >

Motrice SNCV type S/N en H0

Kit Jocardis, bogie moteur H0m

Samedi 13 novembre de 8 à 20h.

Voyage en autorail série 46

Organisé par le P.F.T. avec son 554.18 et 4605
 au départ de la gare de MONS
 Deux itinéraires vers Welkenraedt et Aachen-West !

Souscription pour les voitures K

Sortie prévue pour le printemps 94 en modèles prêts à rouler, acompte à la souscription.

Renseignements chez les associés de O.V.B. Models :
 Treinshop Olaerts, Snepstraat 15, 3670 Gruitrode.
 Hobby Verborgh, Kortrijksepoortstraat 250, 9000 Gent.
 Modeltreincenter Baillien,
 Turnhoutsebaan 219, 2140 Antwerpen.

Un nouveau modèle va sortir !

Dans notre numéro 61 nous avons dévoilé les projets de la Maison Jocardis, artisan concepteur et réalisateur d'un modèle plus qu'attendu : les automotrices électriques connues sous le vocable «AM 66».

Dans l'heure qui a suivi, ce «scoop» a produit ses effets. Les effets néfastes qui étaient malheureusement prévus dans le dernier paragraphe de notre article. Comment est-il possible d'en arriver à de telles réactions infantiles. Quelqu'un (que nous ne visions pas du tout) s'est senti "meurtri" par notre appel à créer un autre modèle du type «automotrice break» par exemple.

Au lieu de mobiliser les énergies dans le sens le plus positif que nous préconisons, force a été de constater que nous avions, sans le savoir, déclenché «une tempête dans un verre d'eau».

Un autre artisan constructeur belge a immédiatement réagi en faisant paraître une publicité dans le Journal du Chemin de Fer n°74, page 40 annonçant **une brusque et fabuleuse production** (dans le bas d'une annonce modifiée à la hâte). Nous ne demandons qu'à voir... les prototypes et la réalisation à court terme de tout ce matériel annoncé à grand fracas !

De la pub d'accord, mais elle doit coller à la réalité ou alors...cela ressemblera à ce que la loi qualifie de «publicité mensongère» ?

Faire la publicité d'un modèle c'est bien, de sept, c'est un peu beaucoup en une fois pour une simple artisan. Les grandes industries allemandes, autrichiennes, françaises et italiennes n'arriveraient pas à sortir autant de modèles en une seule fois !

Quand une grande usine annonce la sortie d'un modèle, son prototype, en phase finale, est immédiatement présenté au grand public lors du salon (Nüremberg, Paris, Köln) et le JCF (et les autres) se fait une joie de nous le présenter dans son numéro suivant. (merci messieurs)

Tout ceci prouve à souhait, quoi qu'on dise, qu'il n'existe **AUCUNE concertation entre les artisans** de notre si petit pays afin d'établir un programme commun ou une ligne commune de fabrication de modèle que nous, modélistes, recherchons avec tant d'insistance.

Vous avez trouvé une association intelligente entre 3 distributeurs pour sortir les voitures K, proficiat. Mais pourquoi avoir choisi la K1 et K2 rivetée qui était déjà à l'étude alors qu'il y avait plus de possibilités dans la K2 et K3 soudée. Mais bon sang, concertez vous Messieurs les constructeurs belges, ne vous combattez pas !

Que de grandes usines allemandes mettent le même modèle DB ou ÖBB à leur catalogue, ce n'est pas grave. Le marché est si vaste, voire incommensurable qu'il s'avère suffisant pour la rentabilité de chacun. Mais chez nous... nous sommes si peu.

Au moment où l'un des nôtres prend une initiative, il est immédiatement contré par la «concurrence». Pourquoi cette concurrence ? Elle n'est bénéfique à personne. Ni aux artisans, et encore moins aux modélistes (leurs clients).

Allons messieurs, pas d'enfantillages !

La seule chose que vous risquez dans cette gué-guerre c'est de tout perdre.

Une étude c'est cher, très cher. Et ne parlons pas du prix des moules qui peuvent servir et resservir.

Si vous ne voulez pas vous associer, essayez au moins d'établir un planning de production pour le plus grand bien du monde des modélistes qui est en fait le vôtre. Mort à la «concurrence» et vive la concertation et la collaboration. D'autres pays nous envieraient!!! Aurions nous banni de notre vocabulaire que «l'union fait la force» ?

Ne soyons pas ridicules, nos voisins des pays limitrophes se moquent suffisamment des belges dans leurs sketches. Poursuivons dans ce sens et ils vont avoir de la matière supplémentaire. A moins qu'il n'y ait plus de matière du tout à rire, faute de combattants.

A ce petit jeu, il n'y a jamais de gagnant, rien que des perdants.

Car, en finale, c'est encore le client qui décide d'acheter ou de boycotter.

Publicité mensongère et acomptes...

Les acomptes versés à la souscription ou à la commande ont déjà fait couler beaucoup d'encre et de salive. C'est une méthode pratique pour se procurer un capital de départ. C'est une sécurité pour les firmes qui font «de l'envoi par correspondance».

Mais voilà, dans tous ces systèmes il y a parfois des abus.

Quels sont les abus que nous rencontrons ?

- "je paie et je ne reçois rien" : le cas le plus grave.

- "je paie et la marchandise promise ne correspond pas à la publicité" : c'est grave.

- "je paie et la marchandise promise n'arrive pas dans les délais raisonnablement promis" : ce n'est pas agréable, voire même inquiétant.

Etant donné les abus dont ont déjà été victimes bon nombre de nos membres le Rail Miniature Mosan a décidé de se porter partie civile si nous devons encore déplorer de telles pratiques illégales.

Et il y a fort à parier que d'autres clubs en feront de même.

Le rail et l'eau... ça va, ça vient...

"Tout fout l'camp", disait un auteur connu.

C'est le cas de la fameuse liaison Oostende-Dover effectuée, depuis 155 ans, par la célèbre «malle» !

La Régie des Transports Maritimes a signé un nouveau contrat avec l'armateur britannique Sally Line.

Son directeur général, Mr Kingshot (traduction littérale «tir royal», serait-ce un bâtard de sa Majesté ?), et le Ministre Coëme ont paraphé l'accord instituant la nouvelle ligne "Oostende Line". Elle reliera le port d'Oostende à celui de Ramsgate sur la côte est du Royaume-Uni.

Cet accord est ni plus ni moins un sauvetage de la RTM qui accusait récemment un déficit de 1,7 milliard.

L'actuel partenaire P & O acceptait de continuer sa collaboration, mais uniquement au départ de Zeebrugge.

Les 1.500 marins et employés de la Régie ne pouvaient accepter : ils habitent la région d'Oostende. 20 km... c'est 20 km !

Sally Line, avec l'apport de capitaux scandinaves, acceptait de reprendre la Régie si l'Etat la privatisait.

Comme il n'y a pas eu de privatisation, il y aura collaboration.

Les trois ferries de la Oostende Line iront mouiller dans le port de Ramsgate à partir du 1^{er} janvier 94.

Sally Line continuera sous son nom à exploiter Oostende - Ramsgate en «fret» et Dunkerque - Ramsgate en «passagers».

La RTM était flouée, dans la répartition des bénéfices, par P & O son actuel partenaire.

L'accord prévoit, pour l'instant, une meilleure répartition (50/50) entre les deux compagnies. Une révision (aïe) aura lieu dans deux ou trois ans en fonction de l'influence du tunnel sous la Manche...

On prévoit l'apparition du «smorebrod» scandinave qui fait un malheur depuis plus de 10 ans sur les bateaux de la compagnie !

Privatisation et élections

Décidément le rail anglais va mal. «S'il n'y avait que lui qui allait mal en Angleterre» disait mon voisin...

Le gouvernement actuel de sa Gracieuse Majesté a décidé la privatisation des British Railways étant donné leur poids lourd sur les finances publiques.

Haïe par les usagers, dénoncée par les syndicats, abhorrée par les partis d'opposition, la privatisation commence à faire des mécontents au sein même du parti conservateur.

La Network South-East, filiale des BR, exploite les lignes du sud-est (duché de Kent et le Surrey). Or elle envisage des coupures de service et des augmentations de 16%. Les lignes sont fréquentées par des centaines de milliers de navetteurs vers London.

Les élus locaux du parti conservateur tremblent pour leur siège.

Une loi compliquée prévoit l'attribution de licences d'exploitation sur certaines lignes. Elles doivent progressivement être attribuées aux «privés».

Récemment, la Chambre des Lords a voté un amendement permettant aux BR de pouvoir être candidat aux licences comme n'importe quelle entreprise privée. Les BR sont candidat à leur propre reprise...

Plus de deux personnes sur trois sont hostiles à la privatisation qui n'entraînera que hausses de tarifs et suppressions de petites lignes.

Les élus politiques suivent donc avec attention les sondages. Si l'on dénombre environ 15.000 ponts en ruine qui attendent réfection, la dernière réunion des «privés» prétendant aux licences s'est tenue avec deux participants sur la douzaine de réellement intéressés qui étaient cinquante d'après les estimations de départ...

La première expérience de privatisation d'une ligne des BR s'est soldée par un échec. En raison d'une perte d'un demi-million de livres par an, la société «Stagecoach» doit interrompre le trafic «marchandises» entre London et Scotland (le pays des écossais).

25 km pour 320 francs !

On a déjà déposé plainte au ministère des affaires économiques pour moins que ça !!!

C'est le tarif «réduit» que la SNCB propose pour un billet de 2^e classe en aller-retour sur le tronçon Tournai - Lille. Le parcours moyen sera de 26 minutes. Soit 6,15 francs la minute ou 6,40 francs le kilomètre parcouru. Et encore, la SNCB a fait un énorme sacrifice : elle a renoncé à 50% de sa part sur le billet.

Aucun espoir que la SNCF fasse le même geste d'abnégation. Où serait son avantage ?

Celle-ci attendait six mille voyageurs par jour, la SNCB, plus réaliste, en prévoyait la moitié. A ce prix, un millier de «riches» emprunte les 31 trains dans chaque sens, au lieu de 22 l'an dernier.

Quatre trains directs seront mis en service, dans chaque sens, entre Mons et Lille et plus tard vers Charleroi pour approvisionner le terminal TGV de Lille.

Bruxelles Q-L.

un caprice... des dieux et des hommes !

Dans le langage architectural mondial, l'action de détruire anachroniquement des habitations et des quartiers entiers s'appelle : «Bruxelliser».

Après avoir exporté notre savoir-faire et nos inventions, nous avons réussi à exporter notre bêtise !

Le nouveau quartier voulu par le roi Léopold II (d'où le nom de Quartier Léopold) pour y installer la riche bourgeoisie du siècle dernier, lieu où les hôtels privés et maisons de maîtres rivalisaient de richesses et de grandeur, s'est retrouvé sous la pioche et les pelles mécaniques des démolisseurs aveugles.

Aveuglés surtout par les profits plutôt que par la conservation d'un patrimoine architectural, les promoteurs ont entamé de coûteux travaux dont le début n'est que cette tour baptisée dès le début du nom d'un fromage connu : «Caprice des Dieux».

Le caprice en question fait partie d'un plan d'ensemble qui vise la gare de Bruxelles Q-L. dont ne devrait subsister que la façade classée du bâtiment central.

Pour pouvoir répondre aux «normes européennes», la SNCB se doit d'effectuer de grands travaux aux voies, aux quais et à la signalisation. Une réduction notable des bruits de circulation oblige la pose sous béton d'une mousse d'absorption phonique. Les traverses pourront être reposées sur la dalle «acoustique».

Un chantier qui se poursuivra jusqu'en 1996 avec les inconvénients que l'on devine pour les usagers.

Ouf, se dit Michel Herbiet, j'ai été pensionné à temps !

Bien des embarras en perspective, mais il paraît que «le progrès passe par là» !

Rail ou politique ? là est la question

Le Rail Miniature Mosan, dans ses statuts, s'est interdit toute forme de politique.

Mais parler du rail en Belgique, c'est déjà mettre le doigt dans un terrible engrenage.

Plus que jamais, la politique est à la pointe de toute discussion, compromis, accord, nomination, attribution...

Abordez le sujet TGV et c'est parti. Vous engagez une polémique entre les élus de telle ou telle région.

Parlez de la ligne 162, des suppressions de lignes secondaires, vous êtes repartis sur le même terrain boueux.

Si vous posez délicatement les pieds sur l'Athus-Meuse, apparemment sans histoire, vous êtes happés dans la tourmente.

Dans un article du 25 septembre, «Le Soir» nous relate les nouveaux dangers qui guettent notre chère ligne.

Inaugurée en grandes pompes en 1988, la ligne électrifiée Athus - Mont-Saint-Martin (Longwy) a été fermée à tout trafic le 26 septembre.

Plus de 200 trains internationaux transitaient par cette ligne. Or, le pôle européen de développement, installé à grands frais dans cette région, va être privé de cette desserte.

Dans le n° 61 de Ferro-Flash nous commençons à écrire sur la possibilité de détournement du trafic depuis l'axe Luxembourg - Thionville vers Jeumont.

Mais voilà, au lieu de Jeumont - Erquelinnes (en Wallonie), la pénétration se fera par Kortrijk (in Vlanderen) !

Donc, si on en arrive là, il n'y aura plus d'électrification de l'Athus-Meuse et peut-être même plus de ligne du tout.

Tout fout l'camp, même en Wallonie.

Après, certains diront qu'il y a une Belgique à deux vitesses. Mais qui règle les vitesses ???

Eurostar en Belgique

Premiers essais réels dès la semaine prochaine sur le réseau belge, annonce "Le Soir" du 21 octobre.

Il arrivera en gare de Tournai et circulera sur la ligne Tournai - Ath - Enghien pour réaliser des tests.

Les rames tri-tension et bi-courant * viennent s'essayer sur le 3.000 volts à une vitesse maximum de 140 km/h.

Il y a peu les rames du TGV bi-courant (25.000 50Hz / 3.000 continu) ont passé leurs essais avec succès.

Notre signalisation, qui fonctionne en courant alternatif, a été adaptée pour ne pas être perturbée par les moteurs "alternatifs" 25.000 volts 50 Hz d'Eurostar.

Photographes, à vos instruments !

* Ne confondons pas tension (volts) et courant (continu ou alternatif) comme le font constamment les journalistes.

Elles sont fermées, adaptons-nous

Le nouvel horaire des trains nous confirme la fermeture de gares et points d'arrêt.

Sont fermées en région wallonne : Aigremont, Basècles-Carières, Baulers, Comblain-au-Pont, Haine-Saint-Pierre, Hautrage, Hermalle-sous-Huy, Jemeppe-Froidmont, Cuesmes, La Villette (Marcinelle), Liège-Haut-Pré, Maffle, Marchienne-Est, Néchin, Onoz-Spy, Pin, Ponderôme, Stockem, Tergnée, Tilleur, Vonêche, soit 21 lieux contre 11 en Flandres.

Sept autres lieux wallons ne seront desservis qu'aux heures de pointe : Beignée (Ham-sur-Heure) Bléret, Chapois, Florée, Ham-sur-Sambre, Leignon, Pry-lez-Walcourt.

Des trains «L» sont supprimés le week-end entre Tubize et Manage et réduits entre Liège-Waremme et Ciney-Arlon.

De meilleures dessertes sont organisées entre des localités du Brabant flamand et Bruxelles notamment sur la ligne Halle-Vilvoorde où dès décembre un train circulera toutes les vingt minutes !

Soixante trois gares ayant été fermées en mai dernier, la SNCB offre un ACCES-PASS.

Il permettra de voyager plus économiquement, prétend le texte du nouvel horaire en page 5.

Comme les billets de Lotto, les Accés-Pass seront disponibles dans les librairies locales agréées.

De la mousse sur la voie à Bellem

L'automotrice 173 aura besoin d'une fameuse restauration si la NMBS veut la remettre en service un jour.

Mercredi 22 septembre, le train reliant Gent-Sint-Pieters à Brugge s'est immobilisé en feu en gare de Bellem.

Lors de l'allumage des plafonniers, un énorme court-circuit aurait mis le feu à l'avant-dernier compartiment.

Une fumée opaque et dangereuse, provoquée par la combustion des matériaux plastiques composant le décor intérieur, est à l'origine du début de panique fort légitime des voyageurs. Les pompiers de Aalter, alertés, se sont rendus sur les lieux. La caténaire a dû être mise hors tension pour permettre aux

hommes du feu de combattre l'incendie. Pendant vingt minutes, l'automotrice a souffert de l'incendie avant de recevoir les premiers secours. Découplée du reste du train, l'automotrice 173 a été complètement détruite.

Aucun blessé n'est à déplorer grâce au sang-froid du chef de train.

La population locale a été priée de clore fenêtres et portes pour éviter toute intoxication par les fumées. Cette mesure donne une idée de l'ampleur du «spectacle» en gare de Bellem.

La NMBS a dépêché des experts sur place pour tenter de déterminer la cause du sinistre.

Difficile de se prononcer après un tel incendie qui ne laisse plus qu'une carcasse de métal.

Les trains royaux : trésors d'art et d'artisanat patrimoine national

Stationnés dans les remises de la gare de Schaerbeek, les trains royaux sont conservés précieusement.

Léopold Ier, instigateur de l'implantation du premier chemin de fer dans notre pays, se devait de montrer l'exemple et de posséder son train personnel. Ses successeurs ont, eux aussi, fait construire leurs wagons personnels en fonction de l'évolution des styles de décoration et de leurs goûts personnels.

Seul, Baudouin Ier a préféré la voiture pour la facilité qu'elle offrait à se rendre partout et à tous moments.

L'esprit industriel du siècle dernier n'a pas cru opportun de conserver pour les générations futures le premier train royal.

Il ne nous reste que des archives et des dessins, la photo n'existant pas encore.

Il ne reste que 3 voitures du prestigieux train de Léopold II «le roi bâtisseur». Grand protecteur des chercheurs et des industriels innovants, il a fait construire un «vrai train royal» qui sera utilisé également par son successeur Albert Ier.

Faut-il rappeler que le Roi-Chevalier était un grand passionné des Chemins de Fer ? Il était, paraît-il, un véritable indicateur ferroviaire tant il s'y intéressait. S'il n'avait dû occuper la fonction royale, il aurait été ingénieur.

Léopold II n'était pas mal non plus dans cette passion. Il a été le premier «particulier» du monde à jouer au train électrique.

Il a commandé à Hoboken un prototype du «Titan», le train électrique grandeur nature qu'il a fait circuler dans son parc...

Véritables bureaux et salons sur rails, les voitures du «Léopold II» étaient décorées par des artistes et des artisans prestigieux.

Leurs réalisations ont fait l'admiration de tous les passagers qui ont été invités par le royal propriétaire à voyager dans ce train de prestige. Même les plafonds sont décorés de peintures figuratives.

En livrée tabac soulignée d'un léger filet beige, trois voitures sont en parfait état de conservation et de marche !

Elles n'attendent que le bon vouloir des décideurs pour installer des annexes au Musée du Chemin de Fer de Bruxelles-Nord.

La visite de ces trésors devra être sérieusement réglementée pour éviter les inéluctables dépravations.

Malheureusement désargentée, la SNCB ne peut se permettre de construire un vaste musée comme ceux de Mulhouse, Utrecht ou Luzern.

Le "Léopold II", tout en étant fort différent, s'inspire des «Wagons-Lits» et du prestige feutré de l'Orient-Express. Nagelmackers, fondateur de ces trains prestigieux, était belge et contemporain de Léopold II.

Dans de précédents Ferro-Flash nous avons relaté l'histoire de l'hôtel du Château d'Ardenne, propriété de la Compagnie des Wagons-Lits et voisin du domaine royal de Léopold(s) I et II.

La reine Louise-Marie, épouse de Léopold Ier, empruntait souvent le train royal pour se rendre à Oostende, tandis que

Marie-Henriette, épouse de Léopold II, le faisait rouler vers Spa, sa ville de prédilection.

Un troisième train royal a été créé et mis en service en 1939 pour Léopold III.

Dès mai 40, il est parti en direction des Pyrénées où il a stationné à Ax-les-Thermes.

Les allemands l'ont fait revenir vers Bruxelles. Il servit aux déplacements des hauts gradés dépêchés par Hitler.

A la libération, le train sera retrouvé heureusement intact.

Le 9 octobre 1945, il partit pour Paris et en ramena le Général de Gaulle.

En 1953, il circulera entre Bruxelles et Luxembourg pour confier au Grand Duc Jean sa jeune épouse Joséphine-Charlotte, soeur du jeune roi Baudouin Ier.

Dans notre numéro 59 page 23, nous avons présenté la photo de la locomotive 10.015 qui a tracté le train royal, troisième du nom.

Il a circulé à nouveau vers Oostende à l'occasion du couronnement de la Reine Elisabeth II d'Angleterre.

Le maréchal Tito, le président Pompidou, l'empereur Hiro-Hito, Ceausescu et la reine du Danemark ont été les hôtes du train prestigieux.

Il n'est plus sorti en mission officielle depuis 1976, le roi Baudouin ayant préféré la voiture, l'hélicoptère et l'avion ou tout simplement une voiture de 1° classe comme tout le monde...

Fana de deux roues à moteur, verrons-nous Albert II se déplacer officiellement à moto ? Il a déjà été interpellé pour excès de vitesse par un gendarme surpris par la physionomie se dégageant du casque intégral du motard...

Le musée du Chemin de Fer à Bruxelles

Conservateur : Johan Thys.

Responsable : Jean-Claude Chevalier.

L'entrée est gratuite et le musée possède une bibliographie impressionnante décrite en 7 pages et demie.

Malheureusement, il ne dispose que de deux salles.

Nous sommes loin des prestigieux musées de nos voisins (Mulhouse, Luzern, Utrecht).

Une seule locomotive y est actuellement conservée.

Construite en 1845, la «Pays de Waes» est entourée de maquettes, photos, d'appareils de signalisation, de portions de voie et d'aiguillages.

La visite est commentée, pour des groupes annoncés d'environ 30 personnes, par le responsable susnommé qui prend une attention particulière pour les visiteurs namurois (il habite à Rhisnes).

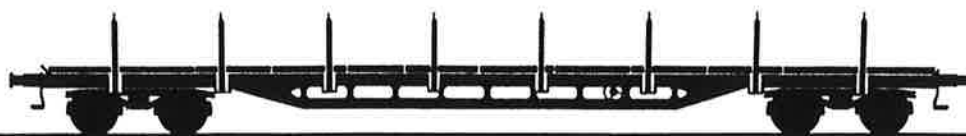
Sont en vente sur place des cartes postales, livres, documents, lithographies, T-shirts, affiches, puzzles, brochures, périodiques, etc.

Le musée est ouvert du lundi au vendredi, de 9 à 16h30 toute l'année et le premier samedi du mois.

Il est fermé les autres samedis, les dimanches et les jours fériés.

La salle de l'étage, comprenant des maquettes de gares, des lithographies et photos de la vie ancienne et actuelle du Chemin de Fer, n'est accessible que le premier samedi du mois.

Nous ne pouvons que souhaiter longue vie au musée de Bruxelles-Nord et espérer de futurs agrandissements !



Rgps - Sgjs

Plats courants à bogies - 200 et 220 unités.

2 x 8 ranchers sur 18,5 m.

Pour containers (amortisseurs spéciaux sur le Sgjs).

S.U. 45/45,5 m³. Ch.U. 55/56 tonnes.

La vapeur revient en force ?

La Société suisse de construction de Locomotives et Machines (SLM) a étudié le projet de construction d'une locomotive à vapeur. Elle a tenu à présenter aux journalistes le fruit de son travail : une locomotive à vapeur flambant neuve.

Trois compagnies à vocation touristique se sont portées acquéreur des réalisations de la firme.

La locomotive est réalisée avec une version «à crémaillère». BRB (Brienzer-Rothorn Bahn) achète la n°12 à crémaillère et prend option pour une autre machine.

MGN (Montreux - Glion - Rochers de Naye) est acquéreur de la n°1.

SLM (une compagnie autrichienne) s'est portée acquéreur pour 11 locomotives de série.

Les responsables de ces compagnies ont tenu compte du désir de nostalgie du public, de la recherche d'un mode de traction économique, de la protection de l'environnement et du paysage et d'un coût d'investissement réduit.

Le matériel doit pouvoir circuler avec un minimum de personnel tout en transportant un maximum de voyageurs.

La SLM ont donc travaillé avec soin et le résultat ne s'est pas fait attendre.

La locomotive n'a plus besoin de chauffeur. Le conducteur suffit à la tâche.

Une électronique embarquée permet de remplacer un des deux hommes. La sécurité subsiste puisqu'en cas de défaillance, un frein est automatiquement mis en service.

Le poids total du train ne peut excéder 32 tonnes. La ligne du Brienzer - Rothorn Bahn est centenaire. La possibilité de transporter un maximum de passagers, donc d'être rentable, exige un convoi à vide extrêmement léger. Ceci permettra un consommation énergétique moindre.

La principale difficulté de mise en service d'une locomotive à vapeur est son temps de chauffe et de montée en pression.

Or, une ligne touristique a une fréquentation de voyageurs extrêmement dépendante des conditions climatiques.

Une période de mauvais temps passée, le touriste revient en nombre. Aussi, le temps de mise en marche de la machine doit être réduit.

Les techniciens de SLM ont résolu le problème en maintenant la chaudière à 10 bars pendant la nuit, sans intervention humaine, la mise en service ne prenant plus dès lors que 10 minutes.

Il faut dire que la chaudière a été bien isolée, ce qui crée une nouvelle économie énergétique par rapport aux anciennes techniques.

Il faut une très longue période d'inactivité pour qu'il soit nécessaire de mettre en service le chauffe-eau électrique.

La chaudière est chauffée au fuel (fioul comme disent les français) mais peut être convertie pour la chauffe au charbon.

La technique permet une réduction des rejets gazeux par rapport à une locomotive diesel.

Les photographes seront privés du panache de fumée noire et les sensations olfactives du charbon ont disparu.

Tant pis pour les nostalgiques mais la priorité a été donnée au respect de l'environnement.

Toutes ces innovations techniques permettent un transport de 120 passagers par train au lieu de 80, avec deux hommes au lieu de trois antérieurement.

Les nouvelles locomotives ont fait leurs preuves et leur succès ne fera que se confirmer.

Ne seraient-elles pas moins chères à l'usage que nos automotrices électriques et nos diesels lors des circulations en train «L» en dehors des heures de pointes ? L'affaire serait à creuser !

Les autorails de la série 46

La SNCB utilisait encore régulièrement les 4608 et 4609 pour le transport du personnel entre Montzen et Welkenraedt, tandis que les 4601 et 4603 sont considérés comme "Patrioine historique".

Construits par Ragheno à Mechelen en 1952, ces engins ont principalement été affectés au cours de leur carrière à Brugge, Haine-Saint-Pierre et Ath.

Ils n'étaient pas accouplables et ne possédaient pas de première classe.

Essentiellement un engin destiné au transport de voyageurs "en plaine", les autorails de la série 46, avec leur moteur Brossel de 170 chevaux, empruntaient des lignes peu accidentées et leur parcours était limité.

Leur masse légère de 32 tonnes en charge les autorisait à parcourir des lignes "secondaires".

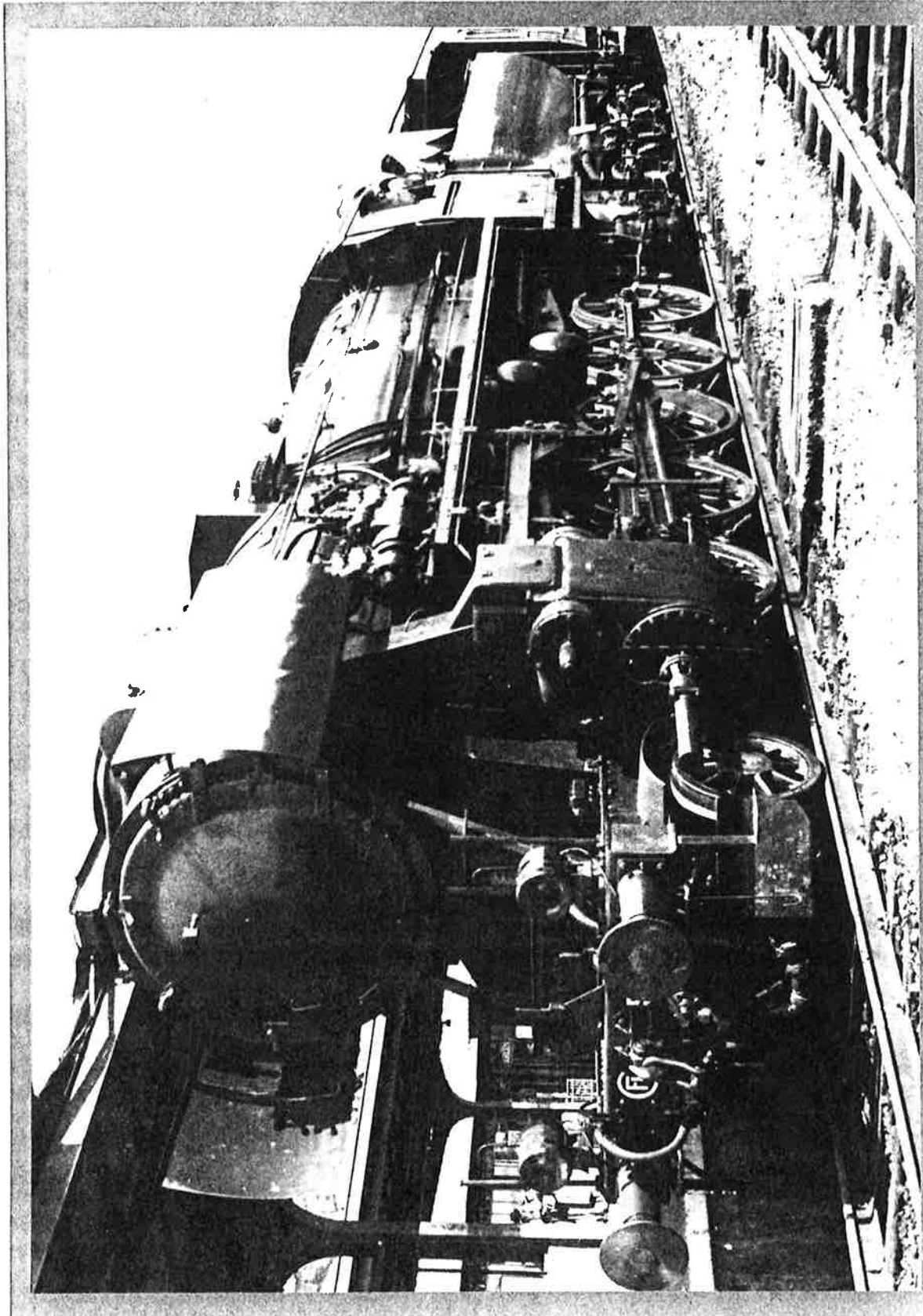
Merveilleux engins pourvus de 70 places, la SNCB les a affectés principalement à la desserte des zones rurales.

Retirés du service à la fin du mois de septembre, diverses associations se sont portées acquéreur de ce matériel.

Ceci a permis de sauver la plupart des vingt autorails construits. A l'heure actuelle, seuls trois d'entre eux ont été livrés aux mains de ferrailleurs.

Le P.F.T., association bien connue, fera son dernier voyage de 1993 avec son matériel 554.18 et 4605.

Une bien belle journée pour les amateurs, le samedi 13 novembre. (Voir annonce en page 5)



*L'une des 10 locomotives type 26 vendues en 1946 et 1947 par la SNCB aux CFL, où elles firent partie de la série 56.
(voir article dans FFN n°61 page 18) Photo prise à Arlon, le 24 septembre 1951 par John Shuttleworth.*

La renumérotation des locomotives de la SNCB à la date du 1 janvier 1946

Locomotives anglaises et américaines destinées aux transports des troupes alliées sur le réseau de la SNCB

Suite de FFN 61, pages 15 à 18.

Lors des préparatifs du débarquement, les autorités alliées avaient prévu un manque de matériel ferroviaire en France et en Belgique. Dans notre pays, l'on constata à la libération que seulement 997 locomotives étaient immédiatement utilisables.

Les autres avaient été soit enlevées par l'occupant, soit démolies par faits de guerre, soit avariées à la suite de services effectués dans des conditions difficiles ou au manque d'entretien normal. A cette époque, l'on vit donc circuler sur notre réseau des locomotives du «War Department» britannique et de l'«U.S. Army Transportation Corps».

Parmi ces locomotives étudiées depuis 1942, l'on distinguait

a) trois types «Austerity» de construction anglaise comprenant des locomotives de lignes 2-8-0 (935 exemplaires) et 2-10-0 (150 exemplaires) plus des locomotives de manoeuvres, des 0-6-0 T «Saddle Tank» (350 exemplaires)

b) deux types de fabrication américaine comprenant des locomotives de ligne 2-8-0 (2.100 exemplaires) et des locomotives de manoeuvres 0-6-0 T (450 exemplaires).

Toutes les locomotives, de construction rustique et économique, étaient conformes au gabarit anglais.

Ces locomotives furent affectées aux remises suivantes :

a) Locomotives anglaises :

2-8-0 Tournai, Mouscron, Schaerbeek, Antwerpen-Dam, Antwerpen-Zuid, Oostende, Aalst, Muizen, Hasselt, Merelbeke et Brugge

2-10-0 Tournai et Antwerpen-Zuid

0-6-0 T Schaerbeek, Antwerpen-Dam, Antwerpen-Zuid et Oostende

b) Locomotives américaines :

2-8-0 Ans, Renory, Ronet, Liège, Pepinster, Herbesthal, Ottignies, Saint-Martin, Bruxelles-Midi, Antwerpen-Dam, Leuven, Landen, Muizen, Aarschot et Hasselt

0-6-0 T Antwerpen-Dam

Dans l'attente de l'arrivée dans notre pays de 300 locomotives commandées à l'industrie américaine (notre future type 29), la SNCB prit en location dès septembre 1945 des locomotives anglaises et américaines. Elles conservèrent leur numéro d'origine apposé sur certaines avec les pochoirs de la SNCB lors d'un passage en atelier central (les pochoirs britanniques n'étant jamais parvenus en Belgique). La location des locomotives américaines prit fin en juillet 1946, suivie des anglaises en août 1946. Pour les distinguer lors de l'élaboration des roulements, la SNCB leur avait attribué un numéro de type. Elles furent affectées aux remises suivantes :

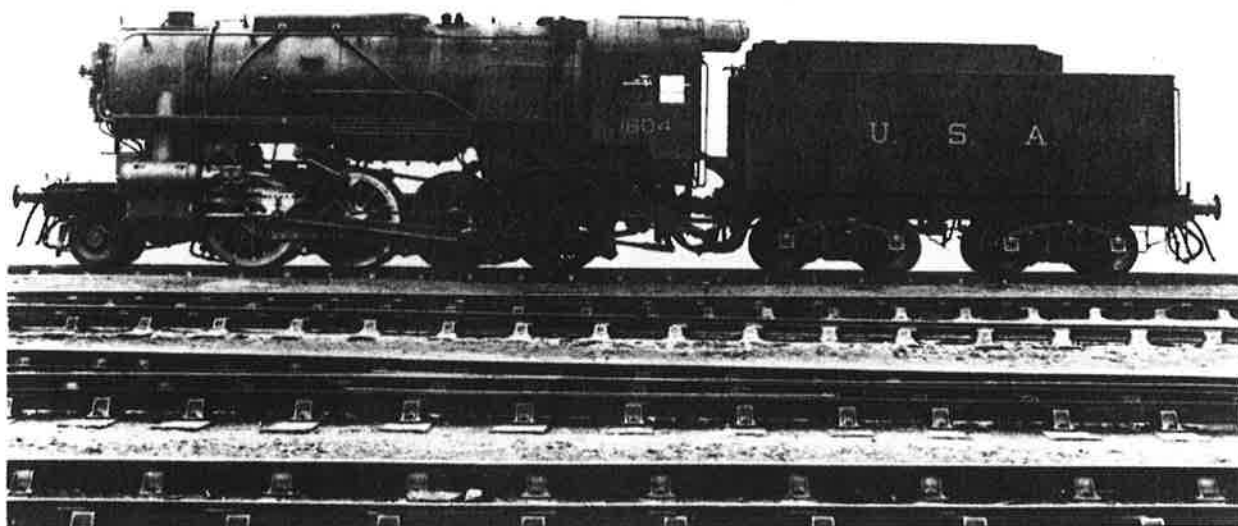
Type à la SNCB	Disposition d'essieux	Origine	Nombre en service au 07-10-1945	Remises d'affectation
280	2-8-0	anglaise	166	Tournai, Schaerbeek, Aalst, Merelbeke, Oostende, Antwerpen-Dam, Antwerpen-Zuid, Berchem, Muizen, Hasselt
281	2-8-0	américaine	257	Ans, Herbesthal, Liège, Renory, Ottignies, Ronet, Bruxelles-Midi, Antwerpen-Dam, Antwerpen-Zuid, Aarschot, Hasselt, Landen, Leuven
600	0-6-0-T	anglaise	25	Schaerbeek, Antwerpen-Dam, Antwerpen-Zuid
601	0-6-0-T	américaine	47	Renory, Schaerbeek, Antwerpen-Dam



*Locomotive 2-10-0 du "War Department" numéro 73755.
Conservée par le musée néerlandais du chemin de fer à Utrecht.
(photo Nederlands Spoorwegmuseum, collection Phil Dambly)*



*Locomotive 2-8-0 du "War Department" numéro 77057, affectée à la remise de Schaerbeek.
Elle est sortie de moyenne réparation de C.W. Mechelen en juillet 1946, avec numéro appliqué avec pochoir SNCB.
(Excès de zèle le point entre 77 et 057) (Photo Jean Quanjier, collection Phil Dambly)*



Locomotive 2-8-0 de "U.S. Army Transportation Corps", n° 1604. (photo U.S. Army, collection Phil Dambly)



Locomotive 2-8-0 de "U.S. Army Transportation Corps" n° 2317, manoeuvrant un train de munitions à destination du front en Allemagne. Photo prise à Chatelineau-Châtelet, le 30 mars 1945. (photo U.S. Army, collection Phil Dambly)

A propos de Ferro Flash numéro 61.

Une locomotive à vapeur : "monument classé"

Une locomotive type 26022

En page 9 de notre précédent numéro, nous avons recopié un article paru dans le journal «Le Soir» qui nous apprenait qu'une «locomotive du type 26022» construite pendant la guerre dans des usines wallonnes allait être classée comme monument.

L'article du journal était illustré par une photo représentant une locomotive à vapeur garée devant l'ancienne remise de Haine-Saint-Pierre, et ce, en attente de réparations avant de rejoindre le CFV3V.

Il s'agissait d'une locomotive ex-ÖBB (chemins de fer autrichiens) portant le numéro 52 3314 acquise par le CFV3V en 1990.

Dans son numéro 37 page 46, le Journal du Chemin de Fer nous l'avait fait découvrir lors de son passage à Visé.

Comme nous n'avions pas trouvé trace du n° 26022 parmi ceux des 186 locomotives construites en Belgique sous l'occupation et livrées à la D.R. nous demandions à nos lecteurs de nous communiquer des renseignements sur l'origine réelle de cette locomotive.

A ce jour nous avons reçu le courrier suivant :

De Monsieur ALAIN BAUWIN :

Le journal «Vers l'Avenir» a également consacré un article à cet événement.

Il est illustré par une photo de la locomotive 26.067 de la SNCB avec la légende suivante : «à quelques variantes près, c'est une locomotive de ce type qui vient d'être classée comme monument».

<Cette photo reprise sous la référence 201620 sans mention de son auteur, n'est autre que celle éditée dans «Vapeur SNCB» tome 1 page 128 de Max Delie et qui est due à Mr. P. Pastiels. Rendons à Paul ce qui lui appartient.>

L'auteur de l'article (Bruno Malter) écrit au sujet de cette locomotive et de son classement :

"De conception allemande (KRUPP), la locomotive 26022 a été construite dans plusieurs pays occupés par les forces de l'Axe, jusqu'en 1944. Durant et après le conflit, cette locomotive allait être affectée au transport lourd. En Belgique, l'assemblage a été confié aux usines Anglo-Belge et à Cockerill. En Pologne et en Tchécoslovaquie, il existe encore une centaine de machines conçues sur base de ce modèle. Mais elles ont en quelque sorte été dénaturées par des ajouts successifs ou le remplacement de certains sous-ensembles (les pare-fumée, le sifflet, etc). La locomotive du type 26022,

que l'asbl CFV3V a achetée en Autriche, après une longue carrière en Allemagne et en Russie serait, assure ses nouveaux propriétaires, le dernier exemplaire «authentique» de ce genre.

Il le sera d'autant plus qu'une restauration de la locomotive, envisagée grâce aux subsides de la Région Wallonne pour les monuments classés, est prévue en Allemagne ou en Pologne. A cette occasion, les éléments non conformes seraient remplacés par les éléments d'origine.

La rénovation coûterait quelque huit millions de francs."

De Mr. Jean-Pierre VAN HOOFF :

Suivant la revue anglaise «Loco Profile» n° 18, consacrée aux locomotives allemandes «Austerity» 2-10-0 et le Taschenbuch "Österreich Lokomotiven und Triebwagen" de 1978, la locomotive 52 3314 faisait partie d'un lot de 232 locomotives (3100 - 3331) construites de 1943 à 1945 par la firme ARNOLD JUNG Lokomotivfabrik GmbH à Jungenthal bei Kirchen a/d Sieg. La 52 3314 fut quant à elle construite en 1944 et porte le n° de constructeur 11325.

De Mr. Fernand DUMONT (membre du groupe de travail d'histoire ferroviaire) :

Parce que nous aimons l'Histoire, nous n'aimons pas que l'on nous raconte "des histoires".

Toute récupération de loco-vapeur est bonne en soi et réjouit le coeur de tout vaporeste.

Là où le bât blesse -gravement- est le fait que cette machine typiquement nazie n'a jamais roulé en Belgique.

Outrageusement défigurée par l'échappement GIESL et par son horrible tender-cabine inconnu en Belgique, ses acheteurs prétendent en faire «un monument classé élément important du patrimoine ferroviaire wallon».

Cent de ces locomotives de guerre de conception typiquement allemande étaient en construction en Belgique à la fin de la guerre pour compte de la Deutsche Reichsbahn.

Inachevées, elles ont été terminées et cédées à la SNCB. Elles y devinrent le type 26 et contribuèrent au déclassement prématuré et à la démolition de nos locomotives type 36, 100% belges.

Notons que 6.185 autres machines de ce type BR 52 furent construites et roulèrent sur les rails d'Europe.

L'une de celles-ci a été retrouvée par un concitoyen.

Elle ne possède AUCUN caractère ou qualité susceptible de nous rappeler l'une de nos inoubliables "vapeur".

Ce serait une imposture et une escroquerie que de prétendre la faire figurer dans notre patrimoine ferroviaire wallon.

De Mr. Maurice HENNEQUIN (membre du groupe de travail d'histoire ferroviaire) :

Ayant la prétention, avec quelques autres chercheurs, d'être particulièrement bien informé de l'histoire des locomotives à vapeur en Belgique et dans le monde, je m'insurge violemment contre ce qui ressemble fort à une escroquerie historique. Car l'origine belge de ce matériel racheté à l'Est n'est nullement établie.

Réparer cette locomotive, au nom d'un passé ferroviaire prestigieux, est abusif !!!

C'est prendre le lecteur ou l'amateur pour un ignare en parlant d'un fabricant «Usines Anglo-Belges Cockerill» et témoigner d'une méconnaissance des grands constructeurs belges.

Qualifier de type 26022 (???) cette locomotive construite pendant la guerre est de la pure fantaisie !

J'ai examiné, sur base de photos prises à l'atelier de Haine-Saint-Pierre, à quel type de locomotives allemandes construites sur ordre des Nazis et pour le Reich allemand pouvait se raccrocher cette locomotive qui a subi plusieurs modifications au cours de son existence.

Elle n'appartient pas au type 26 SNCB (identique au type BR 52 de la DR), car des 100 locomotives de type 26 qui ont été livrées de 1945 à 1947, toutes, sans exception, ont été démolies par la SNCB entre 1957 et 1960, et les 10 vendues aux CFL le furent en 1964.

Elle n'appartient pas non plus aux 200 locomotives BR 50 ou BR 50 UK de la DR construites de 1942 à 1946 par l'industrie belge dont 14 furent livrées directement à la SNCB et le reste récupéré par l'ORE (Office de Récupération Economique) entre 1949 et 1951 pour démolition par des entreprises belges.

Serait-ce une des 10 locomotives revendues aux DSB ? Ici encore la démolition par les danois est incontestable.

L'échappement GIESL appliqué dans les années 1950 en Autriche et en Tchécoslovaquie nous engage à rechercher vers l'Est (ces 2 pays + Pologne + DDR). Le tender avec cabine

est postérieur aux années 50 et n'a jamais été adapté à des locomotives construites en Belgique.

Fort de ce curieux numéro 26022, qui j'ose l'espérer, n'a pas été imaginé purement et simplement par un journaliste ou un amateur ferroviaire en quête d'un sensationnel, j'ai recherché avec des collègues allemands, le destin de quelques locomotives au sort incertain et je me suis trouvé devant l'hypothèse : BR 50 2622 construite par BMAG sous le n° 11872 en 1942 en régime UK attribué à RBD Hamburg Bw Winttenberg.

Perdue à la fin de la guerre, on la retrouve en 1945 à PRZMYSI (PKP chemins de fer polonais) comme loco Trofea TZ 2622 utilisée par l'Armée russe.

En 1947, la 50 2622 sera renumérotée par les PKP comme Ty 5-47 et restera à la DOKP Poznan au moins jusqu'en 1975 où elle est notée à BW Wagrowiec (Wongrowitz).

Elle sort d'effectif en 1977. Qu'est-elle devenue postérieurement à 1977 ?

Le fait reste que cette locomotive n'est ni d'une conception belge, ni d'un constructeur belge.

Y a-t-il eu une permutation de chaudière en cours d'existence entraînant la présence de l'une ou l'autre pièce (cylindre ou chaudière) livrée par un constructeur belge ?

L'épisode de la construction de matériel pour l'occupant allemand, au titre parfois d'une certaine collaboration économique, n'est pas de première fraîcheur et ne mérite pas d'être mis en valeur pour la postérité.

Il est regrettable qu'au même moment des locomotives de la SNCB typiquement belges, tant par la conception que par l'identité du fabricant, je songe à la 10.018, la 16.042 ou la 7.039, se désagrègent à Leuven faute de crédits, alors que l'on mettrait une intruse en évidence.

Notre industrie ferroviaire wallonne et le musée Paul Delvaux méritaient mieux que cet ersatz !

Sous la plume de Mr. Huysman

Les tribulations des locomotives type 1 sur la ligne du Luxembourg

(page 4)

Le 15 juin 1951, la locomotive 1.022 accouplée au tender 38.108 sortie comme neuve de grande réparation, était mise en "parc" à Bruxelles-Midi. Le 30 août 1951, elle fut cédée à Jemelle.

Confiée à trois machinistes d'élite, elle fut promptement versée dans la série des locomotives type 10 pour des essais comparatifs, dans le cadre de la recherche d'une affectation pour les machines que l'électrification libérerait à Oostende.

Il n'y eut aucune surprise : mauvais comportement général, chauffage de bielles motrices intérieures, patinage en rampe, bandages lâchés ont figuré au menu.

Seul le tender témoignait à bon droit d'une très évidente supériorité.

Lorsque son état justifia une moyenne réparation, après 150.537 kilomètres, la machine retourna à l'AC Salzennes le 15 mai 1953 et repassa dans l'inventaire de Bruxelles-Midi le 9 juin 1953.

Ainsi pris fin l'ultime épisode de la rivalité de toujours type 1 contre type 10.

Certains jubilaient et se frottaient les mains, d'autres faisaient plutôt grise mine...

Monsieur Fernand Léonard comptait les points et voyait son opinion très officiellement confirmée.

Cet essai, bien inutile en raison des expériences antérieures, était dans tous les esprits à l'heure du choix d'une machine pour tracter le train royal vers Luxembourg lors du mariage de la princesse Joséphine Charlotte.

Des problèmes sur l'Athus-Meuse

(page 7)

Le trafic est généré par les ports belges.

La SNCF suréquipée cherche de l'activité pour panser ses plaies, et souhaite acheminer les charges sur la plus grande distance possible (recettes) en profil facile (coûts limités).

Dans ces conditions, l'utilisation de l'Athus-Meuse devient une hérésie.

Economie et sentiments ne font pas toujours bon ménage, surtout quand sont en jeu les intérêts d'un puissant voisin.

La «Général Plank's Pride».

(page 15)

La locomotive portant cette dénomination USA* 1003 ex-DR BR 50 1314 et future SNCB 2515 et 25.016.

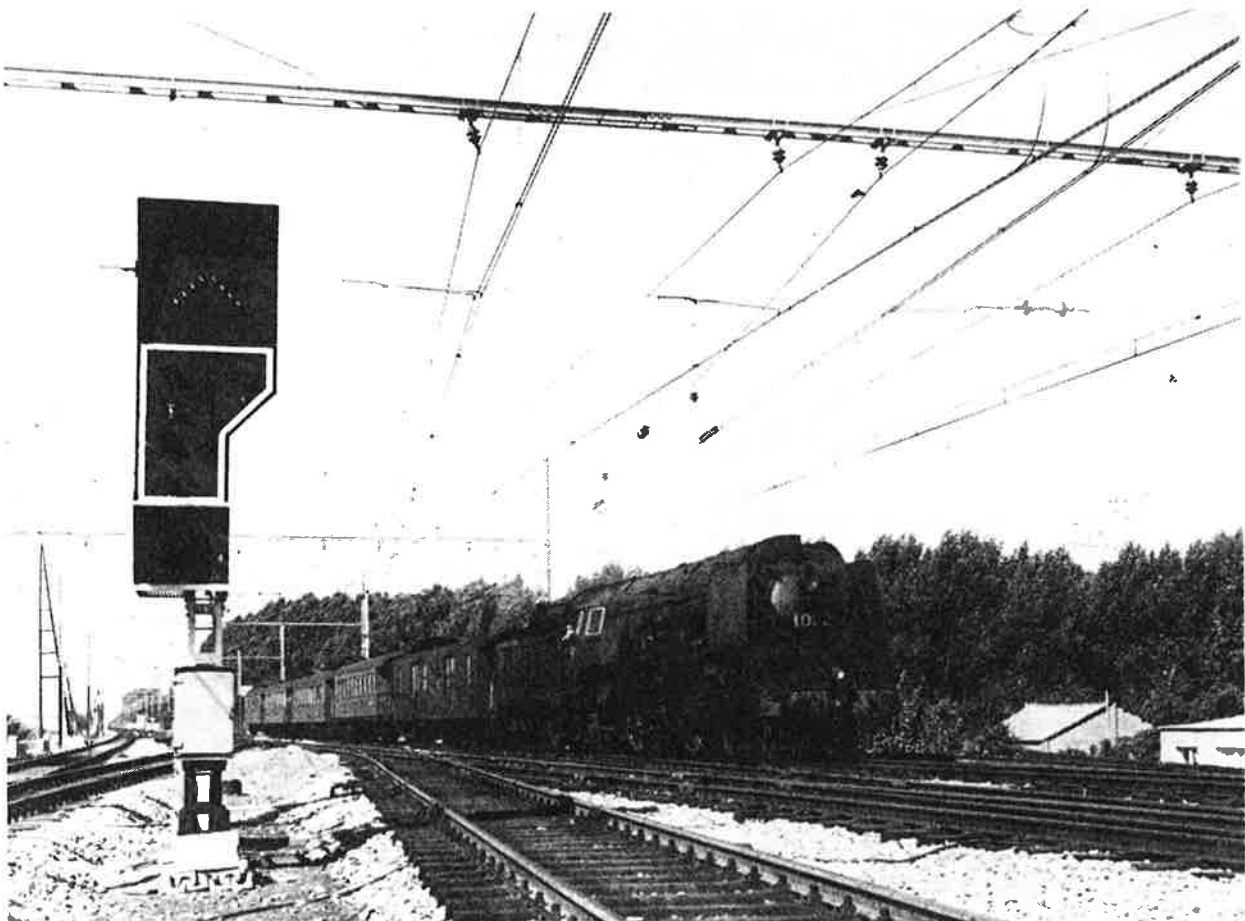
Note de la rédaction : <en page 166 du nouvel ouvrage «Les chemins de fer au Pays de Herve», vous découvrirez une très intéressante photo de cette locomotive munie de cette dénomination>

* USA = United States Army.

Le système à résistance JH.

(page 21)

Sauf erreur de ma part, les initiales JH sont celles de «Jeumont - Haidmann» et non «Jeumont - Heitman».



La 1.022, après sa réintégration à la remise de Bruxelles-Midi, beaucoup plus à l'aise sur les lignes plates et semi-accidentées que sur la ligne du Luxembourg. (photo SNCB, collection Phil Dambly)

Sous la plume de Mr. M.H.Cowez.

La locomotive 89 951, héritage de la Deutsche Reichsbahn

(page 16)

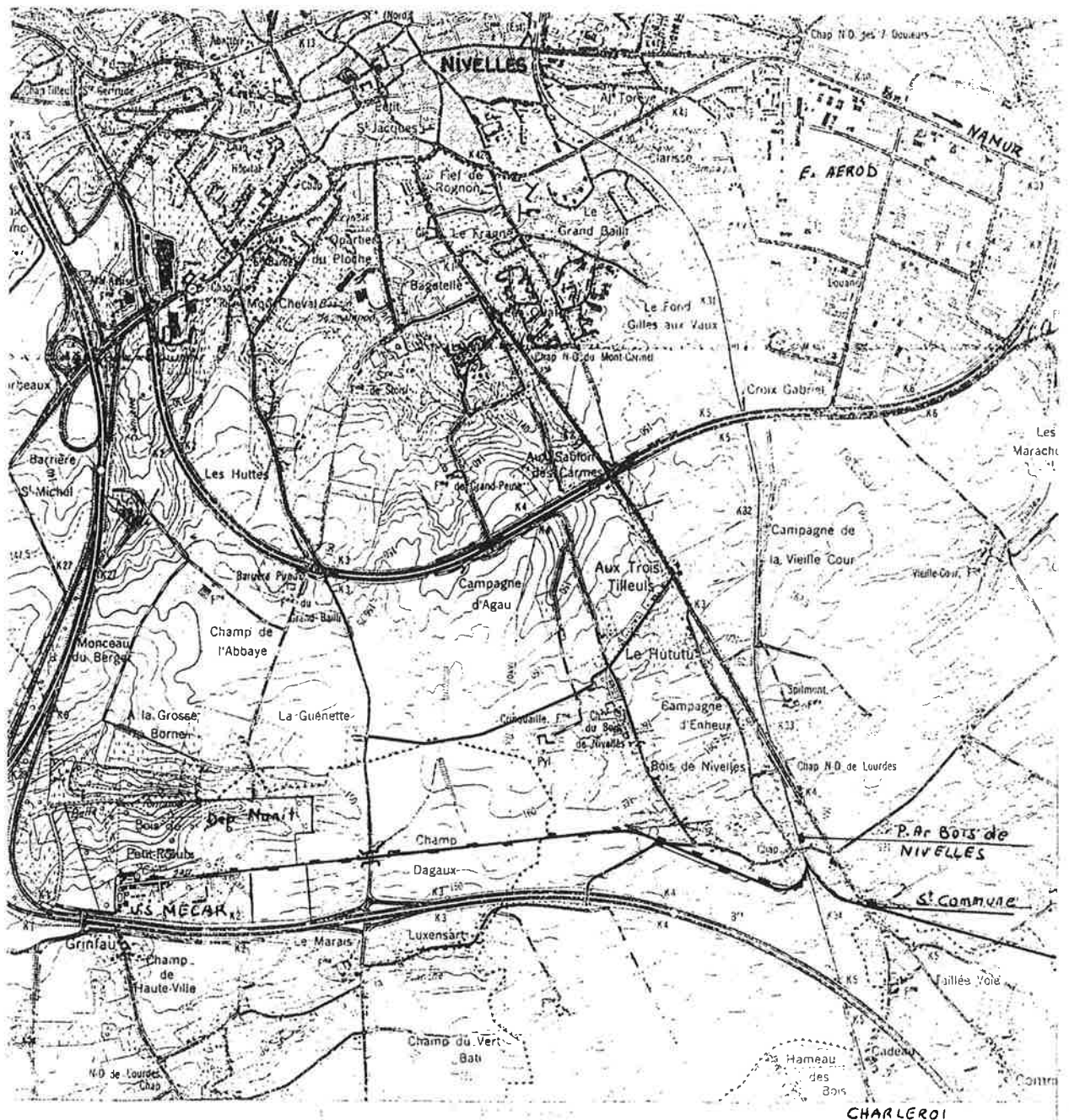
Précision concernant le travail effectué par cette machine pendant l'occupation, grâce à notre membre habitant, à l'époque, la région nivelloise ce qui lui permettait de suivre ses évolutions.

Cette locomotive n'assurait pas la desserte de l'aérodrome militaire de Nivelles mais bien celle d'un dépôt de munitions que l'occupant avait établi dans le bois de Petit-Roeux (au sud de la ville).

Pour raccorder ce dépôt au réseau ferré, les allemands avaient construit un embranchement situé après le point d'arrêt de Bois-de-Nivelles, à hauteur de la bifurcation de la ligne 131 venant de Baulers et allant vers Fleurus et Châtelineau-Châtelet.

Ce raccordement fut démonté immédiatement après la libération. Par après la firme Mécac (Mécanique et Armement) s'installa sur le site et utilisa les installations construites par l'occupant.

Quant à la ligne 131, dont le tronçon était commun avec la ligne 124 (Bruxelles - Charleroi) entre Baulers et Bois-de-Nivelles, elle fut mise hors service dans les années 50.



Les chemins de fer au Pays de Herve

Un livre de Georgy Lejeune et Didier Funken

Historique des lignes :

- 38 (Chênée - Battice - Plombières),
- 39 - 39 b (Gemmenich - Moresnet - La Calamine)
- 37 a (Battice - Verviers).

Ce livre a retenu toute l'attention de Monsieur R. Huysman qui a relevé :

- une iconographie abondante et judicieuse,
- un texte se lisant avec aisance et captivant l'attention par de nombreux récits anecdotiques relatés avec un humour certain.
- un travail de recherche qui mérite une respectueuse admiration.

Très familier du domaine de la traction, Monsieur Robert Huysman tient à apporter quelques remarques que le co-auteur Monsieur Didier Funken nous prie de publier ici, telles qu'ils les a reçues de son collègue Georgy Lejeune.

Page 18, 2^e colonne : le type 32 était 030 au lieu de 030 T. Vous écrivez bien qu'il s'agit d'une HL à tender séparé.

Page 18, 3^e colonne : c'est le contraire. Le type 32 (à vapeur saturée) est devenu le type 44 et le type 32 S (à vapeur surchauffée) est devenu le type 41.

Montzen : était allemand sous l'occupation et n'avait bien entendu ni type 41 ni type 44.

Des HL type 41 en petit nombre y ont été affectées après la Libération. Elles ont cédé la place au type 81 (en plus grand nombre) en vue de la remise en exploitation du viaduc de Moresnet pour le service au 2 octobre 1949.

L'accroissement du trafic lourd justifiait cette mesure.

Page 19, 1^e colonne : Il n'y a plus eu de type 97 à Liège après 1941. Il n'y avait pas de type 41 à Herbesthal (pas plus d'ailleurs qu'à Liège) dans les années 1930. Pour Herbesthal, uniquement des types 7, 81, 93 et 97 comme machines de route. Les centres d'autorails de Visé et Pepinster ont été transférés à Kinkempois pour le service au 18 mai 1952.

Page 19, 2^e colonne : Nous n'avons plus de G8 en activité depuis 1940. Il s'agit de G8¹. Il faut écrire G8¹ au lieu de G8/1.

Page 19, 3^e colonne : Le type 26 est l'exécution partielle en 1945 et 1946 d'une commande allemande de Reihe 52 sous contrainte. Si le modèle est bien de 1942, cette version belge est réalisée après la Libération.

Interdiction de circulation : au 15 décembre 1953, la circulation normalisée s'établissait comme suit :

Chênée - Battice : interdit aux HL type 1.
Battice - Montzen : interdit aux HL type 1, 10, 12, 29, 31, 38, 98 et 99.

La dégradation progressive de la voie, par défaut d'entretien, a sans nul doute généré des restrictions ultérieures auxquelles vous faites allusion.

Page 45, 1^e colonne : la traduction en néerlandais de «Kinkempois» (?) est plus savoureuse encore : Kiekepoot (patte de poulet).

Page 167, photo : il convenait de préciser en légende que la HL est notre 9728 de Sankt-Vith avant la guerre, cédée au Reich au titre de la "Convention Eupen-Malmedy", et renumérotée par la DR. La HL quasi détruite a été restituée en juin 50 en pièces chargées sur wagons. Elle a été cependant réparée par CW Mechelen et a poursuivi sa carrière active successivement à Herbesthal, Pepinster, Herbesthal, Tamines, Herbesthal de 1951 à 1963.

Page 198, 1^e tableau : La type 16 n'était pas prise pour HL de référence aux barèmes des charges de HKM (train de marchandises) mais bien les types 25, 26, 29, 31 et 38, considérées comme équivalentes au point de vue de la charge. Ces charges étaient (palier ou pente = 1.770 tonnes) :

Sens Liège - Montzen :

Chênée - Vaux-sous-Chèvremont ..	1.110 (640, 980, 770)
Vaux-sous-Chèvremont - Beyne	390 (710 pour Fond Piquette)(230, 340, 280)
Beyne - Fléron	470 (420, 640, 500)
Fléron - Micheroux-H	1.250 (720, 1110, 880)
Micheroux Haut - Battice	880 (510, 770, 610)
Battice - Montzen	430 (250, 380, 310)

Sens Montzen - Liège :

Montzen - Battice	400 (230, 350, 280)
Battice - Beyne	1770 (1030, 1570, 1240)
Beyne - Chênée	1600 (920, 1420, 1120)

J'ai mentionné entre parenthèses les charges pour HL type 41, 81 et 97.

J'observe que les charges présentées en colonnes «T 81» sont en réalité les charges de référence.

Le tableau est totalement incorrect. A quoi est censé se rapporter la dernière colonne ?

Page 198, 2^e tableau : les charges de références pour HL type 16 s'établissaient comme suit : (palier ou pente = 440 tonnes)

Sens Liège - Plombières :

Chênée - Fléron	110 (90, 220, 250)
Fléron - Battice	250 (230, 380, 520)
Battice - Plombières	110 (90, 220, 250)

Sens Plombières - Liège :

Plombières - Battice	110 (90, 220, 250)
Battice - Herve	150 (130, 280, 340)
Herve - Fléron	440 (340, 610, 700)
Fléron - Chênée	295 (260, 410, 570)

J'ai mentionné entre parenthèses les charges pour HL type 93, 97 et 26/29

J'observe que les charges présentées en colonne «type 93» sont en fait les charges normales pour HL type 16.

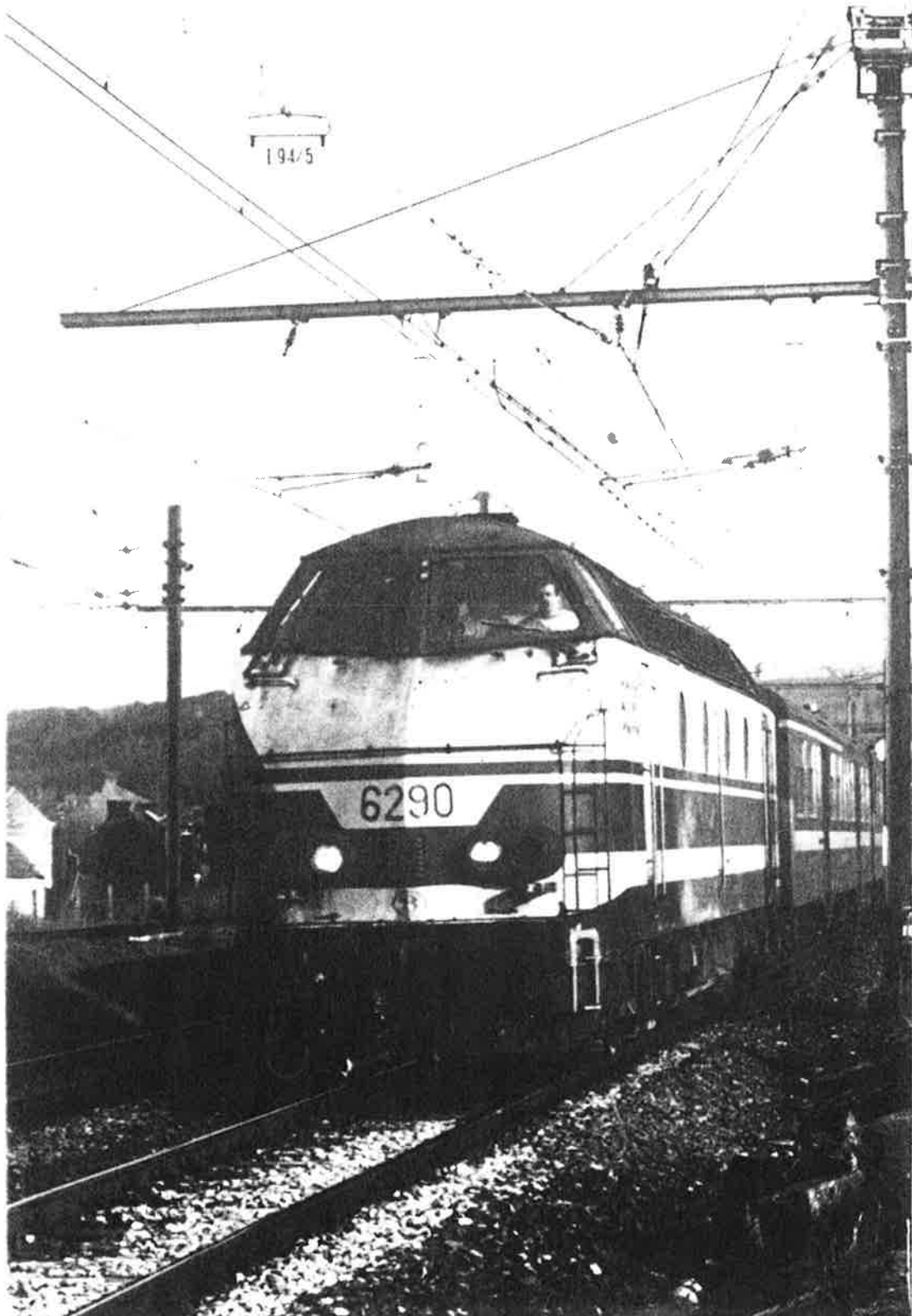
Le tableau est complètement fantaisiste. Il présente même les charges type 97 comme inférieures aux charges type 93.

N'oublions pas enfin que l'application de l'horaire normal était plutôt l'exception (parfois l'un ou l'autre train de haute pointe), et que la plupart des horaires de la ligne 38 étaient des horaires type R, c'est à dire 135 tonnes été/hiver type 16, quelle que soit la section du réseau parcourue (donc, 120 tonnes type 93, 250 tonnes 97, 290 tonnes type 25, 26,31 et 38)

Monsieur Didier Funken nous prie de bien vouloir excuser les auteurs pour la présence de quelques fautes d'orthographe présentes dans le livre. *

Pour obtenir cet ouvrage, prière de s'adresser au secrétariat du RMM (adresse en couverture).

* <l'imprimeur aurait pu les enlever mais pour des raisons économiques, beaucoup d'entre-eux n'estiment plus nécessaire de payer un "correcteur orthographique" qualifié....>



Page d'un indicateur ferroviaire de 1936

Page 21 de l'indicateur officiel des Chemins de fer belges, valable du 4 octobre 1936 au 31 janvier 1937 inclus.

Services nouveaux au 4 octobre 1936

L'attention des Voyageurs est attirée sur les **NOMBREUSES AMÉLIORATIONS** apportées au Service des trains **A PARTIR DU 4 OCTOBRE 1936**, et notamment sur les **TRAINS NOUVEAUX**

créés sur les

LIGNES 15, 16, 21, 36, 50, 52, 53, 59, 89, 94, 96, 108, 124 et 161.

Les **RELATIONS INTERPROVINCIALES** sont **INTENSIFIÉES** sur les lignes suivantes :

- 36** Bruxelles (Nord) - Liège (Guill.) en 1 heure 15 minutes, un train bloc nouveau dans chaque sens;
- 50** Bruxelles (Midi) - Gand (St Pierre) en 32 minutes, trois trains blocs nouveaux dans chaque sens;
- 52** Anvers (Central) - Gand (St Pierre) en 65 minutes, quatre trains blocs nouveaux dans chaque sens;
- 89** Bruxelles (Midi) - Courtrai en 61 minutes, un train bloc nouveau dans chaque sens;
- 94** Bruxelles (Midi) - Lille avec arrêt à Tournai en 1 heure 25 minutes, un train bloc nouveau dans chaque sens;
- 96** Bruxelles (Midi) - Mons en 38 minutes, un train bloc nouveau dans chaque sens;
- 108** Bruxelles (Midi) - Haine-St-Pierre et Binche, trois trains nouveaux vers Bruxelles (Midi) dont deux de Binche et un de Haine-St-Pierre; trois trains nouveaux de Bruxelles (Midi) dont deux vers Haine-St-Pierre et un vers Binche;
- 124** Bruxelles (Midi) - Charleroi (Sud) en 41 minutes, trente et un trains blocs dont 15 de Bruxelles partant d'heure en heure, à l'heure, de 7 h. à 21 h.; 16 de Charleroi partant d'heure en heure, à l'heure, de 7 h. à 22 h.;
- 161** Bruxelles (Q.L.) - Namur en 37 minutes, un train bloc nouveau dans chaque sens.

La plupart de ces trains nouveaux sont assurés par des **AUTOMOTRICES TRIPLES**

VOYAGEURS,

*pour trouver avec facilité les **HORAIRES LES PLUS DIRECTS ET LES PLUS RAPIDES** entre les principales villes du pays.*

Consultez le tableau à double entrée de **LA PAGE 65** (feuilletts verts)

A V I S

Jusqu'à l'achèvement des travaux d'aménagement du point d'arrêt de **CUREGHEM**, les trains ne marqueront pas les arrêts prévus à cet endroit aux tableaux **36** (pages 63 et 68), **50** (pages 110, 112, 113, 114, 119 et 120) et **60** (pages 160 et 162).

La date d'ouverture de ce point d'arrêt sera annoncée ultérieurement.

VEUILLEZ CONSULTER
AU VERSO DE CETTE PAGE : LE TARIF ECONOMIQUE DE LA SAISON.

La page précédente a été recopiée in-extenso et dans le caractère d'origine. La linguistique de l'époque y a été respectée ainsi que dans les commentaires ci-dessous :

Feuilletons l'indicateur pour nous rendre compte de l'intensification annoncée des relations interprovinciales. Cette dernière était due principalement à la mise en service, dès 1936, de huit automotrices "triple" type 653, 654, 655 et 656.

Nouvelles relations interprovinciales :

Les trains des lignes 36, 52, 89, 94 et 161 figurent dans les tableaux-horaires avec la mention train "bloc" (2-3 cl.).

Les trains de la ligne 108 figurent aux tableaux-horaires avec la mention trains "T" (2-3 cl.).

Les horaires de la relation entre Bruxelles et Namur (sans arrêt) étaient les suivants :

Train 390 :	Bruxelles Q.L.	16h02	Namur	16h39
Train 391 :	Namur	17h09	Bruxelles Q.L.	17h46

Ces deux trains étaient assurés par un autorail "triple".

Relations interprovinciales améliorées :

Les nouveaux trains mis en services sur les lignes 50, 96 et 124 figurent dans les tableaux horaires avec la mention train "bloc" (2-3 cl.).

L'on note 9 relations dans chaque sens, entre Bruxelles-Midi et Gand-St-Pierre et 3 relations dans chaque sens entre Bruxelles-Midi et Mons.

Train "bloc" :

Ces trains portent les numéros 200 à 399 et sont à nombre de places limité. Les conditions d'admission sont les mêmes que celles édictées pour les trains internationaux sauf que : les officiers et sous-officiers voyageant isolément en débet (*) ou à prix réduit ont accès en 3^e classe.

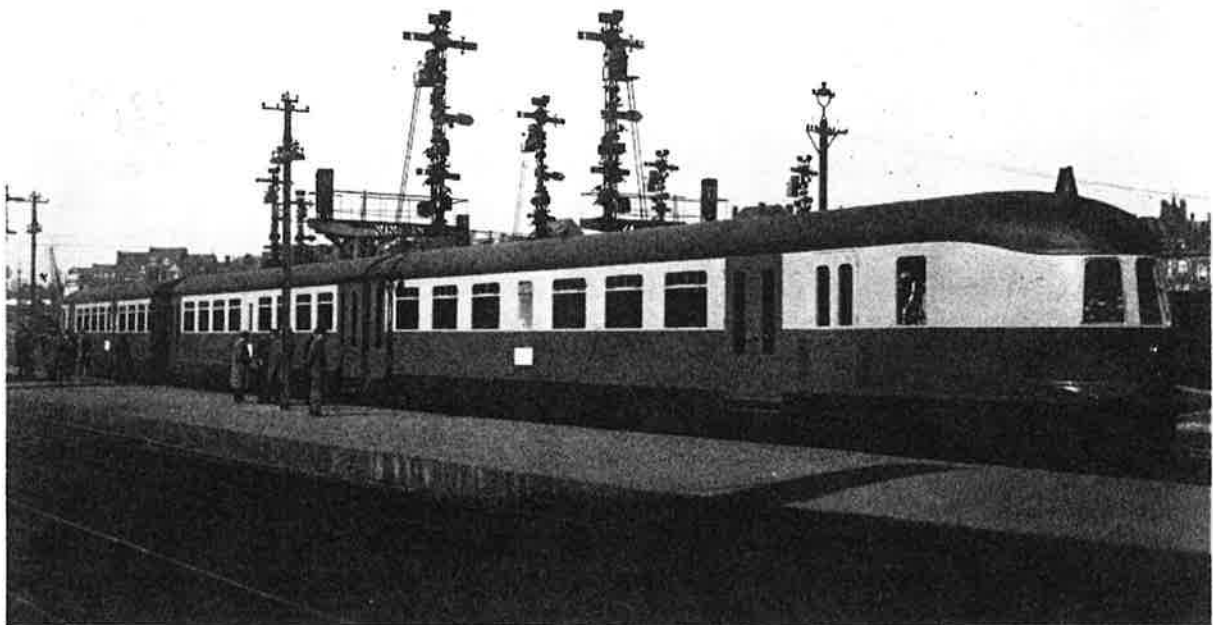
(*) dette envers l'état (voyageant sur le compte de l'état).

Trains "T" :

Trains légers ou automotrices assimilés au point de vue de l'acceptation des colis et bagages aux trains de voyageurs ordinaires.

Automotrices :

L'indicateur fait mention d'automotrices et non d'autorails. Pour les voyageurs de 1936, il existait donc des automotrices à vapeur, des automotrices diesel "simple, double, triple" et des automotrices électriques "quadruple", ces dernières circulant uniquement sur la ligne Bruxelles - Anvers électrifiée depuis 1935.



L'un des trois autorails "triple" type 653, construits en 1936.

Photo prise, lors d'un parcours d'essais, dans une gare non identifiée. (Photo SNCB, collection Phil Dambly)

Souvenirs d'Afrique

Suite de FFN 61, pages 26 à 28, (les souvenirs de Jules Falque)

A **Dilolo**, première gare congolaise, nous nous empressons de gagner un petit hôtel pour une toilette sérieuse. Tous, mais surtout les enfants, nous sommes dans un état assez crasseux.

Le passe-temps favori de Nicole et Daniel est de se pencher aux fenêtres pour "voir", et de gagner les plates-formes pour "mieux" voir.

Une surveillance constante de la marmaille est donc recommandée (I pericoloso sporgersi). Rappelez-vous, la locomotive roule au bois, rejetant une épaisse fumée noire et des escarbilles; l'on se frotte le visage avec les mains, et l'on prend presque la couleur locale...

Avant de poursuivre, je précise que le confort relatif était fort supportable, car nous avions la chance (question de grade) de voyager en première classe. Pour les "bleus" accomplissant leur voyage aller du premier terme, la situation est moins réjouissante en deuxième classe.

Une jeune épouse, enceinte, malade, est restée allongée sur sa couchette durant tout le parcours.

A partir de **Dilolo**, la ligne congolaise est exploitée par le K.D.L. en direction de **Kolwezi** et de **Tenke**, toujours vers l'est.

L'abréviation de KDL signifie **Katanga - Dilolo - Léopoldville**, et le nom exact de la compagnie est Compagnie des Chemins de fer du Bas-Congo au Katanga.

La dénomination est, disons-nous, erronée. Le projet était de joindre le Bas-Congo (au départ de **Matadi** dans l'estuaire du fleuve Congo, ou au départ de **Léopoldville**, en amont des grandes cascades, (là où s'est perdu Philippe Dedieuleveu) à **Elisabethville** (l'actuel Lubumbashi au Shaba-Katanga).

Cette liaison ferroviaire d'ouest en sud-est n'a jamais été entièrement réalisée. Là où les rivières congolaises sont navigables, le rail n'a pas été posé (voir la carte en page 26 de FFN 61). La ligne du

K.D.L. s'arrêtera à Port-Francqui.

La partie de voies "katangaises" a été construite par le C.F.K. ou Chemin de Fer du Katanga. L'exploitation deviendra commune aux deux sociétés.

Notre train, jusqu'à Kolwezi, est remorqué par une locomotive à vapeur chauffée au bois, du type Mikado

De **Kolwezi à Tenke**, le rail est électrifié et le roulement plus doux.

A Tenke, changement de train et prise de direction nord. La traction est "dieselisée". Par **Bumaka** et **Kamina** (base militaire belge en Afrique), nous roulons vers Kabalo pour atteindre le fleuve Lualaba. Attention, le Congo ou Zaïre se nomme **Lualaba** dans son cours supérieur.

Au départ de Tenke, une fausse joie nous est proposée. Vous allez occuper la voiture de "direction", nous indique un

employé : cette voiture est toute neuve et climatisée.

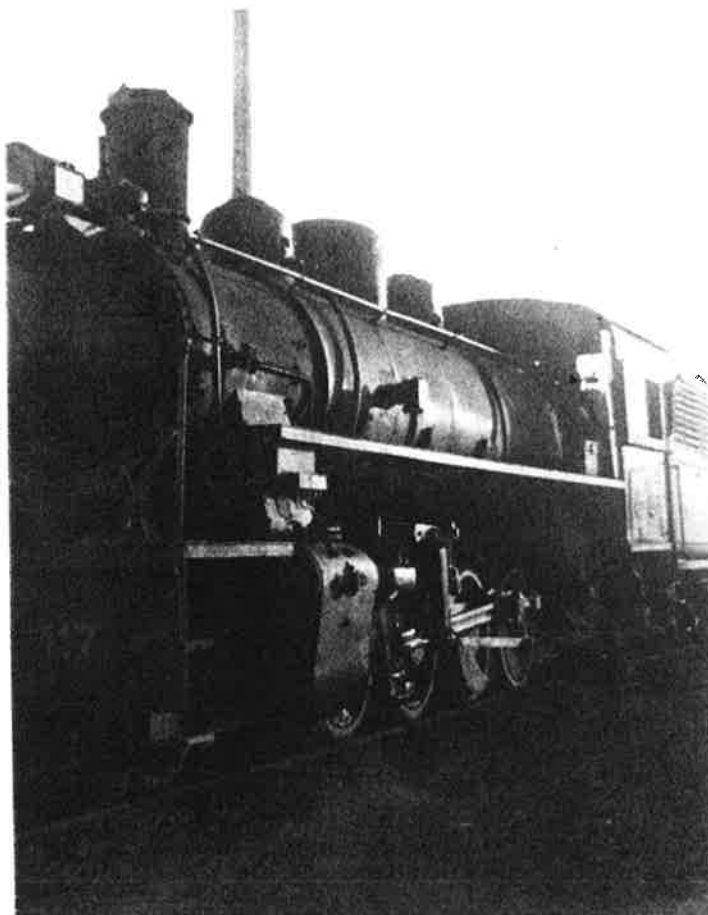
A l'usage, force est de constater que les "connexions" électriques ne correspondent pas. Nous voyageons donc sans climatisation et même sans éclairage intérieur.

De plus, un long arrêt nocturne, avec bruits de manoeuvres, nous prive d'un repos normal. Sur nos couchettes, nous avons connu la nuit la plus chaude et la plus bruyante du parcours.

Pour atteindre Kabalo, la voie traverse le Lualaba sur le long pont métallique à travées multiples en treillis. Les piles sont en béton armé coulé dans des fûts à essence de 200 litres.

Je me réjouissais du spectacle à venir.

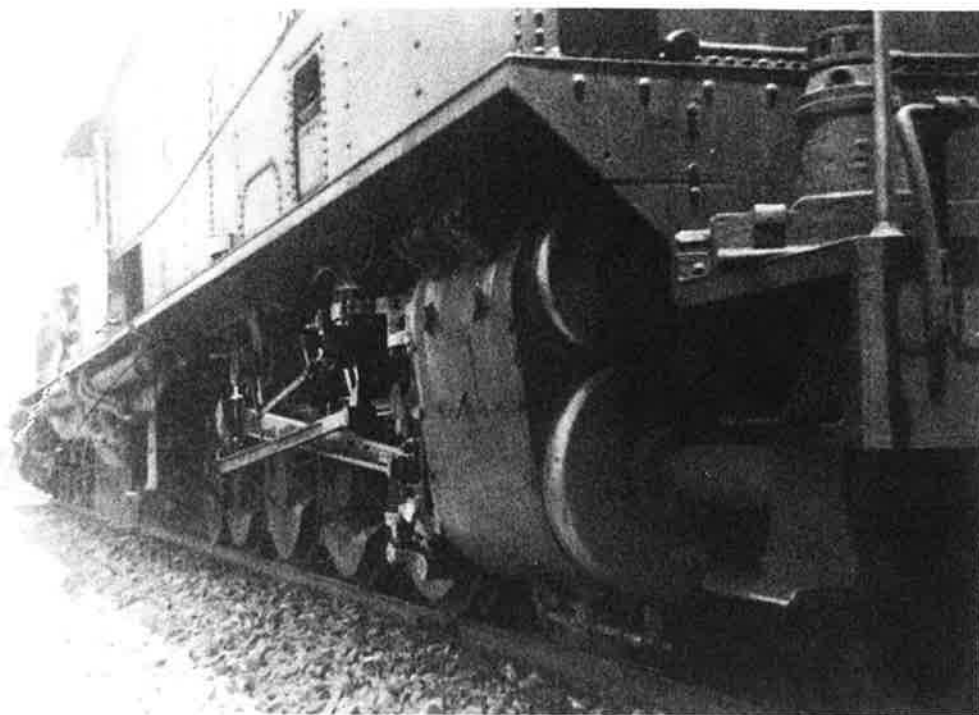
Malheureusement, la traversée du fleuve s'est présentée à minuit. Par bonheur, un parfait clair de lune illuminait le paysage et le fleuve (fameux spectacle, dois-je vous dire).



La K.D.L. n° 117.

Le nom du constructeur n'a pas été noté.

Il pourrait s'agir des Forges, Usines et Fondries de Haine-St-Pierre, qui ont construit des "Mikado" pour le rail congolais.



Le dernier jour "train" à Kabalo, sur la ligne du C.F.L. (Chemin de Fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains), la voie bifurque direction est vers **Albertville** (Kalemie), port sur la rive ouest du lac Tanganyika. La distance est de 270 kilomètres environ. La loco est une vapeur chauffée au charbon.

Quelle est l'origine de la dénomination de cette compagnie ?

Le projet était une liaison par rail, de **Stanleyville** vers le nord-est au lac Albert, en direction du Nil.

Une bifucation sud-est devait atteindre le lac Tanganyika à sa pointe nord-ouest.



Notre Beyer-Garratt
chauffée au bois

LES AUTOMOTRICES TEE SUR L'AXE 161 - 162.

Historique des relations T.E.E.

Pour rappel, en 1954, fut lancée l'idée de créer des relations rapides et très confortables entre les grands centres européens et principalement les capitales. Cette idée faisait suite à la création en 1951 d'un organisme appelé "Europium" groupant sous une direction unique l'ensemble des services routiers touristiques internationaux exploités par quatorze administrations ferroviaires. Ce service routier était conçu de manière à compléter le service des trains.

Cette idée de trains rapides fut concrétisée en 1957 par la fondation du groupement "Trans Europ Express" en abrégé T.E.E.

Cette fondation comportant l'Allemagne (de l'Ouest à ce moment), la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse, a organisé et exploité en communauté, un ensemble de relations internationales rapides, assurées avec un matériel de luxe adapté aux besoins d'une clientèle exigeante. Elle était principalement composée d'hommes d'affaires trouvant dans ces trains, au minimum, les mêmes services que dans les relations aériennes sur courtes distances.

Le siège de cette organisation était fixé à La Haye sans doute parce que le projet de ces trains rapides fut lancé par le directeur des chemins de fer néerlandais de l'époque, Monsieur Den Hollander.

La rame RAM NS/CFF

Lors de la mise en service des trains TEE, une relation Pays-Bas - Suisse était décidée et assurée au moyen des rames automotrices diesel hollando-suisse.

Ces rames effectuaient le parcours Amsterdam - Bruxelles - Luxembourg - Basel - Zürich et retour.

Chaque réseau assurait la conduite de l'engin moteur, le conducteur hollandais jusque Roosendaal, le conducteur belge de Roosendaal à Thionville en premier lieu, ensuite limité à Luxembourg, le mécanicien S.N.C.F. de Thionville, par la suite de Luxembourg, jusque Basel et enfin, le mécanicien des CFF de Basel à Zürich.

Ces rames étaient accompagnées par un mécanicien dépanneur qui assurait le petit dépannage de l'engin en cas d'incident technique, les conducteurs des différents réseaux assurant uniquement la conduite de l'engin.

Cette façon de procéder réduisait considérablement le temps d'initiation des conducteurs. En effet, chaque conducteur roulait sur son réseau où sa partie frontalière, donc pas d'étude complète d'une réglementation et d'une signalisation étrangère. L'initiation se limitait seulement à la préparation et

la conduite de l'engin moteur, le dépannage étant du ressort de l'agent spécialiste du réseau propriétaire de l'engin.

A partir du 2 juin 1957, les cinq rames automotrices diesel NS-CFF numérotées de 501 à 505 assuraient chez nous les TEE aux noms prestigieux et connus des amateurs :

- l'**Edelweiss** (Amsterdam-Bruxelles-Zürich),
- l'**Etoile du Nord** et l'**Oiseau Bleu** (Amsterdam-Bruxelles-Paris).

Par la suite, lors de l'apparition du matériel remorqué et de l'électrification des lignes, elles ont assuré :

- l'**Arbalète** (Zürich-Paris)
- le **Bavaria** (Zürich - München)

Ce matériel automoteur diesel-électrique était composé d'un élément moteur et de trois voitures dont une pilote.

L'élément moteur a été construit aux Pays-Bas, et les voitures en Suisse.

La durée d'utilisation était estimée à plus ou moins dix ans.

L'élément moteur à six essieux (A1A-A1A) contient la motorisation composée de 2 groupes moteurs diesel-génératrice.

La puissance de chacun des groupes était de 1000 CV pour le moteur diesel et 675 kW pour la génératrice.

Les génératrices alimentaient les 4 moteurs de traction de 400 CV (1). Un troisième groupe moteur génératrice assurait l'alimentation en énergie des nombreux auxiliaires de l'engin, climatisation, cuisine électrique, frigo, éclairage.

L'élément moteur comprenait également un compartiment de service.

La première voiture intermédiaire comportait neuf compartiments fermés, ayant chacun six sièges, un couloir latéral, deux WC, un cabinet de toilette et un compartiment bagages.

Vient ensuite la voiture restaurant avec 32 sièges, cuisine, un compartiment avec 18 sièges et un recoin avec accessoires.

La troisième voiture équipée d'un poste de conduite a également deux WC, un cabinet de toilette, un compartiment bagages flanqué d'un grand compartiment à 42 sièges.

La rame complète avait une longueur de 98 m et pouvait circuler à 140 km/h.

Au fil des années et après avoir parcouru chacune environ 3,5 à 4 millions de km, elles commençaient à avoir des problèmes de traction de plus en plus nombreux.

Il n'était pas rare de voir le TEE remorqué par une locomotive électrique, principalement entre Bruxelles et Luxembourg. Parfois aussi, exceptionnellement, la rame polytension RAe Suisse assurait la desserte du train en remplacement de la rame diesel avariée, au grand bénéfice des amateurs photographes qui avaient la chance d'être là au bon moment.

A titre indicatif, la rame RAe était composée à ce moment de cinq éléments.

Après 17 ans de bons et loyaux services, ces rames diesel avaient besoin d'être remplacées, la partie mécanique motorisation étant à bout de souffle, bien que la partie confort voyageurs ne faisait l'objet d'aucune plainte.

Les rames étaient réduites au nombre de 4 par suite de la mise hors service de la 501. Elle dérailla en 1971 sur la ligne München - Zürich.

De plus, cette motorisation conçue en 1957, mais dont l'étude avait commencé bien avant, ne répondait plus au besoin des années 70 et affichait un manque de puissance, principalement sur la ligne 161-162, pour des horaires peu performants et une vitesse maximum de 140km/h.

Il faut bien souvent compter un minimum de 3 à 5 ans entre la sortie d'un engin de traction de l'usine de construction et la conception dans les bureaux d'étude.

Le remplacement des rames RAm NS/CFF était donc nécessaire, mais remplacer par quel matériel ? Les chemins de fer de tous les pays étant toujours sans argent.

La rame RAe CFF

A la suite de l'électrification de nombreuses lignes internationales : Milano - Paris par le Simplon et Zürich - Milano par le St-Gothard, au vu des progrès de l'industrie pour la construction des engins polytensions, la commande fut approuvée par le conseil d'administration des CFF en 1959, et la mise en circulation fut prévue pour 1961.

La rame TEE RAe des CFF est une rame automotrice électrique quadritension destinée principalement aux relations rapides de jour. Elle offrait un maximum de confort aux voyageurs.

Comme il y avait nécessité de remplacer l'ancien matériel, et après accord des différents réseaux, il fut décidé que les rames automotrices RAe CFF remplaceraient les rames RAm NS/CFF au changement d'horaire du 26-5-1974.

Le remplacement, au changement d'horaire du mois de mai 1974, de l'automotrice CFF RAe de la relation TEE Paris-Milano (Cisalpin) par du matériel remorqué rendait disponible une partie du matériel suisse de cette relation. Aussi, la Suisse rechercha la possibilité d'affecter les rames RAe disponibles sur Zürich - Bruxelles.

Dans le courant du mois d'avril 74, des chefs instructeurs de la SNCB partent pour Zürich afin de suivre un stage pour l'initiation à la préparation et la conduite des rames RAe des CFF.

Le dépôt de Zürich étant situé en Suisse alémanique (d'expression allemande), cette initiation était donnée par un inspecteur de traction de Lausanne (Suisse romande).

Caractéristiques

Systèmes de tension :

15 kV 16 2/3 Hz

25 kV 50 Hz

1,5 kV continu

3 kV continu

Longueur de la rame 149,8 m

Masse totale de la rame 296 t

Nombre de places assises:

- dans les compartiments ... 168

- dans le restaurant 54

Puissance unihoraire en

15 kV 16 2/3 Hz 2376 kW (3231 CV)

25 kV 50 Hz

1,5kV continu 2272 kW (3090 CV)

3 kV continu

Vitesse maximale 160 km/h

Au début, la composition de la rame était de cinq véhicules, à savoir, la voiture n°1, l'automotrice en n°2 (élément moteur de la rame), la voiture restaurant en n°3 et ensuite les voitures n°4 et 5, ce n'est que par la suite qu'une voiture supplémentaire fut intercalée entre la voiture n°1 et l'automotrice donnant la composition qui circula en Belgique en 1974.

Peut-être quelques photographes ayant des photos des rares circulations faites avant 1974 entre Amsterdam et Zürich ont une composition de cinq voitures (vite, à vos albums pour vérifier).

Une rame se compose donc de 6 véhicules, l'automotrice, c-à-d. le véhicule de traction placé vers le milieu de la rame. Cette automotrice a six essieux dont quatre sont moteurs (A1A A1A).

Outre les appareillages de traction, elle comporte une partie réservée pour la restauration :

- office avec les frigos,

- la cuisine,

- un compartiment pour le personnel de cuisine,

ainsi qu'un compartiment pour le chef-garde, le dépanneur et le personnel de la douane qui accompagnent la rame.

La voiture restaurant-bar jouxte immédiatement la cuisine, cet ensemble "automotrice-voiture-restaurant-bar" est encadré de part et d'autre de deux voitures à couloir central.

Chaque voiture d'extrémité comporte un vestibule avec vestiaire et un poste de conduite. La cloison séparant le conducteur des voyageurs est vitrée, ce qui permet à ceux-ci de voir la conduite et le panorama au-devant du train.

Tous les véhicules sont reliés entre eux par un accouplement court Scharfenberg, tandis que les extrémités sont équipées

d'un accouplement automatique du même type permettant la commande multiple. Celui-ci est protégé des intempéries par un capot.

Pour le confort des voyageurs, un équipement automatique de climatisation assure une température agréable dans les compartiments. Du fait de cette climatisation, les fenêtres des compartiments et du restaurant-bar sont fixes et ne peuvent être ouvertes. Des stores à lamelles, actionnés électriquement, sont disposés entre les doubles vitres.

L'éclairage à tubes fluorescents est largement calculé ce qui donne un parfait éclairage. Il est dédoublé d'un éclairage de secours monté sur la batterie en cas d'avarie au circuit d'alimentation de l'éclairage principal.

La cabine de conduite occupe toute la partie frontale de la voiture et est équipée du poste de conduite unifié (2).

Les cabines de conduite sont reliées par téléphone de même que le compartiment de service afin de permettre directement un appel du dépanneur ou du chef-garde.

Une seule manette commande soit la traction, soit le freinage électrique (rhéostatique), le frein pneumatique étant du type Oerlikon (Fv 3b).

En règle générale le conducteur utilisait le frein électrique très souple et plus confortable pour limiter la vitesse dans les pentes et respecter les ralentissements. Il l'utilisait aussi pratiquement jusque l'arrêt, le frein pneumatique servant uniquement pour la mise et le maintien de la rame à l'arrêt.

La suspension des voitures était très douce et agréable, donnant un maximum de confort.

Service au 26 mai 1974

Le poste de conducteurs de Arlon fut désigné pour la desserte de ces rames lors du changement d'horaire du 26 mai 1974. Aussi, la première rame pour l'initiation des conducteurs arriva à Namur le 16 avril 1974 afin qu'un groupe de base soit prêt pour le 26 mai.

Le changement des horaires apportait aussi une modification dans les relations Amsterdam - Bruxelles - Zürich; en effet avant le 26 mai 74 seul l'Edelweiss circulait, c.à d. un seul parcours aller - retour par jour; par contre à partir du 26 mai un nouveau train, l'Iris, était mis en circulation.

Il y avait donc deux relations par jour entre Bruxelles-Midi et Zürich. Mais les relations vers Amsterdam étaient supprimées, les voyageurs devant changer de train à Bruxelles-Nord, suite de la mise en service des rames réversibles BENELUX avec locomotives électriques 25.5.

Le service des rames s'établissait comme suit au départ de FBM :

- TEE 91 FBM-LUX-ZÜ
- TEE 90 ZÜ-LUX-FBM
- TEE 93 FBM-LUX-ZÜ
- TEE 92 ZÜ-LUX-FBM

Garage de la rame à Forest pour le nettoyage et pour effectuer le TEE 91 le lendemain matin.

La desserte des TEE Iris et Edelweiss par les automotrices RAe/CFF était prévue pour une durée de cinq ans.

Ensuite, suivant la disponibilité du matériel et la qualité du service à offrir, les rames RAe étant déjà considérées comme du matériel ancien, on envisagerait un remplacement par du matériel tracté.

Cette desserte de l'Iris et de l'Edelweiss dura jusqu'au changement d'horaire du mois de mai 1981 avec parfois des avaries et quelques détresses.

Le point faible était le vieillissement des batteries; mais en règle générale sans grands problèmes en fonction de l'âge du matériel et du nombre de kilomètres parcourus par ces engins.

En général, les conducteurs aimaient conduire cette automotrice pour son confort, sa suspension, sa facilité.

De plus, les contacts avec les mécaniciens suisses étaient sans problème. Tout le personnel de conduite du DCE Arlon se souvient du «petit» Hans qui bien souvent le matin à Bruxelles-Midi au TEE 91, apportait le café et parfois le petit déjeuner au conducteur et à l'instructeur qui accompagnait la rame !

Le vendredi 29 mai 1981, la rame RAe 1051 assura la dernière relation Zürich - Bruxelles-Midi (TEE 92).

Elle passa sa dernière nuit au garage de Forest pour entretien et le samedi 30 mai 1981 assura le TEE 91 à destination de Zürich mettant ainsi fin, après 7 ans, à la circulation des rames RAe CFF sur notre réseau.

Epilogue

Que sont devenues ces rames des premiers TEE ?

Après leurs années de gloire assurant les trains les plus prestigieux empruntés par des personnalités importantes et parfois princières, entre autres le Grand-Duc Jean du Luxembourg qui effectuait parfois le trajet au TEE 93 comme simple voyageur, que sont-elles devenues ?

Les 4 rames diesel RAm, mises un moment au garage, furent vendues par les chemins de fer NS et CFF.

Plusieurs candidats se présentèrent, dont certains (le Danemark), pour des problèmes techniques, durent renoncer à l'acquisition.

Par contre, le réseau Ontario Northland Railroad (ONR) du Canada, après quelques parcours d'essais, fut enthousiasmé par le luxe de ces rames et conclut le marché dans le dernier trimestre de 1976.

Ces quatre rames subirent une révision complète et certaines modifications d'adaptation aux conditions d'exploitation et aux rigueurs climatiques de leur nouveau pays d'adoption.

Durant l'année 1977, ces rames, motorisation révisée, et portant une nouvelle livrée, avec l'inscription «Northlander», numérotées 1900-1903, furent embarquées à Rotterdam pour être acheminées vers le Canada où s'acheva la révision de l'intérieur des voitures. Elles furent renumérotées 1980-1983, le Canadian National possédant déjà des locomotives diesel numérotées 1900-1903.

Quant aux rames RAe CFF, en 1981, des bruits avaient circulé qu'elles seraient utilisées sur le trajet Strasbourg - Bruxelles pour une navette rapide et confortable pour les membres et parlementaires de la CEE.

Bruits de couloir ou fausse rumeur, ce projet (?) ne se réalisa pas au grand regret des conducteurs du dépôt d'Arion qui aimaient conduire ces rames. Celles-ci retournèrent en Suisse où elle assurent encore, elles aussi avec une nouvelle livrée, des parcours vers Milano, mais plus en service TEE. Les amateurs peuvent encore éventuellement les photographier sur la ligne du Saint-Gothard.

Conclusion

On peut dire que les années 1974-1975 furent « un grand cru » pour les relations internationales polytensions, deux « petits » pays, la Suisse avec ses rames automotrices RAe 1051 - 1055 sur la relation Zürich - Bruxelles-Midi et la Belgique avec ses locomotives série 16 sur les relations Bruxelles-Midi - Spiez et en 1975 Bruxelles-Midi - Thionville et même un essai sur Bruxelles-Midi - Lyon (mai 1975) assuraient pour la première fois des relations directes passant dans quatre pays sous trois tensions différentes.

Cheminots CFF et SNCB, nous pouvions être fiers de notre travail.

(1)

Une contradiction existe dans les divers documents au sujet du nombre de moteurs de traction, le livre "les TEE" mentionne six moteurs de traction, par contre "le Rail" fait état de quatre moteurs de traction de 400 CV.

Est-ce la présence de trois essieux aux bogies de la voiture motrice qui induit peut-être en erreur ? On peut le supposer.

Mais en considérant la puissance des génératrices et des moteurs diesel, 1000 CV au moteur diesel pour 2 x 400 CV de traction, et si l'on prend la partie électrique, 400 CV = 295 kW, soit pour 2 moteurs 590 kW, la génératrice débitant 675 kW ceci peut correspondre à un équipement de deux moteurs de traction par bogie.

La question est donc ouverte, la motrice est-elle du type A1A-A1A ou du type Co'Co' ?

A noter que pour l'automotrice Suisse RAe, le livre "les TEE", page 15, mentionne la présence de quatre disjoncteurs haute tension suivant la tension utilisée.

C'est une erreur, en polytension, et sur la rame Suisse, il n'y a que deux disjoncteurs : un continu et un alternatif.

(Voir le règlement R431.15 des CFF concernant les rames RAe 1051-1055).

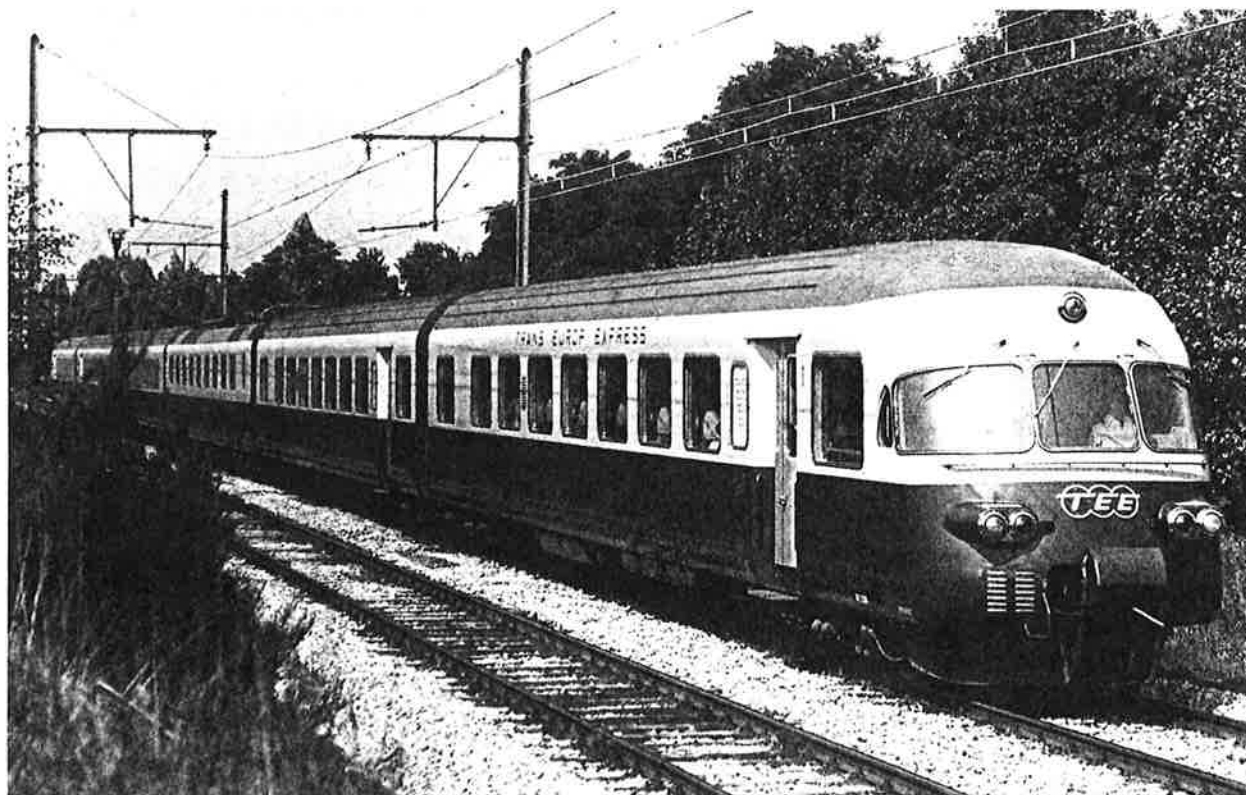
(2)

Poste de conduite unifié : c.à.d que le conducteur retrouve aux mêmes emplacements les appareils de conduite et les différents contrôles. Ceci facilite l'initiation à la conduite, d'où un gain de temps, et perturbe moins le conducteur lorsqu'il change d'engin de traction plusieurs fois au cours de sa prestation.

Jean Dubuffet

documentation :

- carnets d'accompagnement et d'initiation
- notes personnelles
- "Le Rail"
- "Rail et traction"
- "La Vie du Rail"
- "Réglementation technique RAE/CFF"



Automotrice du type RAe TEE II des CFF à six éléments. (Mortscl. août 1971)
(Photo parue dans le Journal du Chemin de Fer n°29 et due au talentueux Max Delic)

Nouvel accouplement chez Fleischmann

Fleischmann nous annonce un accouplement de locomotive BR 38 (ex-P8) avec un tender de BR 39 (ex-P10).

C'est le JCF qui nous l'apprend en page 36 du n° 74.

Le constructeur propose cette combinaison dans un coffret spécial à tirage limité et dans son exécution de l'époque III c'est-à-dire avec signal lumineux double à l'avant et un marquage DB discret.

Si cette situation était assez fréquente sur le réseau allemand, elle était assez exceptionnelle à la SNCB.

Au 10 mai 1940, notre regretté Maurice Havelange avait relevé sept accouplements de ce type à la remise de Tienen (FTL).

Il s'agissait des locomotives type 64 numérotées 6425, 6441, 6448, 6473, 6507, 6536, 6549 accouplées respectivement aux tenders type 38 (de 31 m³) numérotés 31.033, 31.018, 31.021, 31.026, 31.031, 31.027, 31.006.

Après la renumérotation du 1^{er} janvier 46, Monsieur Huysman a relevé les accouplements suivants :

64.041 - 31.018 : remise de Berchem (FCV)

64.056 - 31.006 : remise de Haine-Saint-Pierre (GT)

64.043 - 31.048 : remise de Liège (FL). *

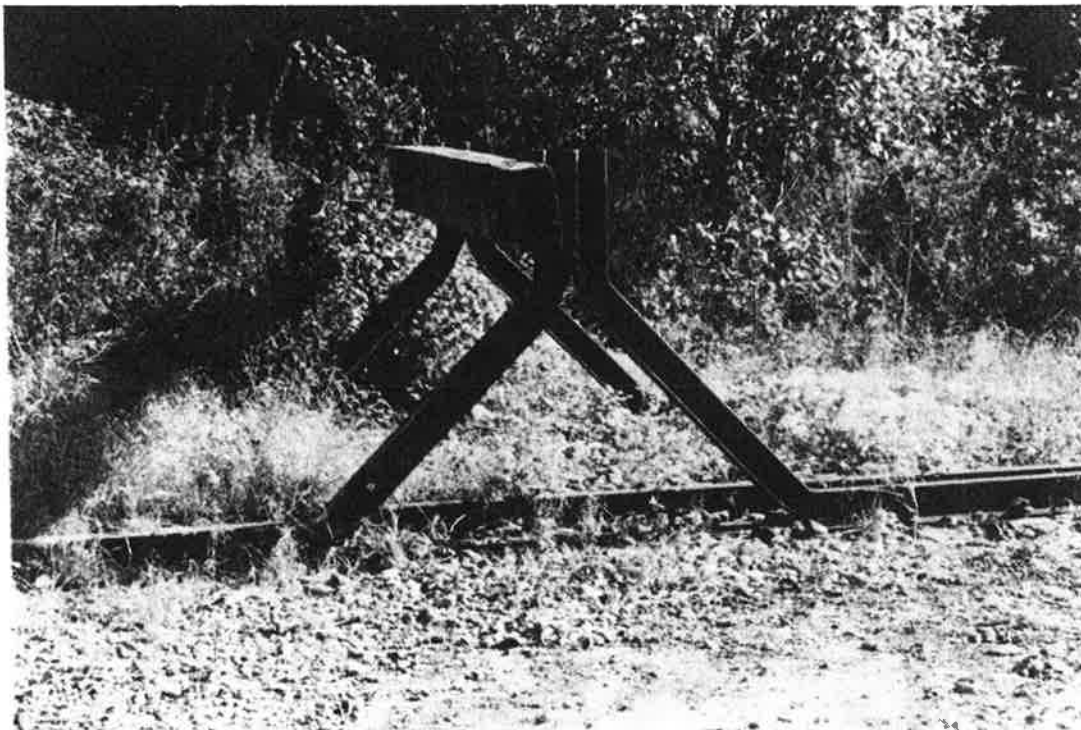
*Ce tender (31.048) provenait de la prise de guerre BR 39 133 devenu à la SNCB 6700 puis 67.001.

Il n'a pas été marqué 31.048 pendant son accouplement avec la 64.043.

Il ne le fut qu'en mars 1948 lors de son accouplement à une type 10.

Contrairement à la locomotive 67.001, il ne sera pas rendu à la Deutsche Bundesbahn en juin 1950.

Un heurtoir à la gare d'Acoz

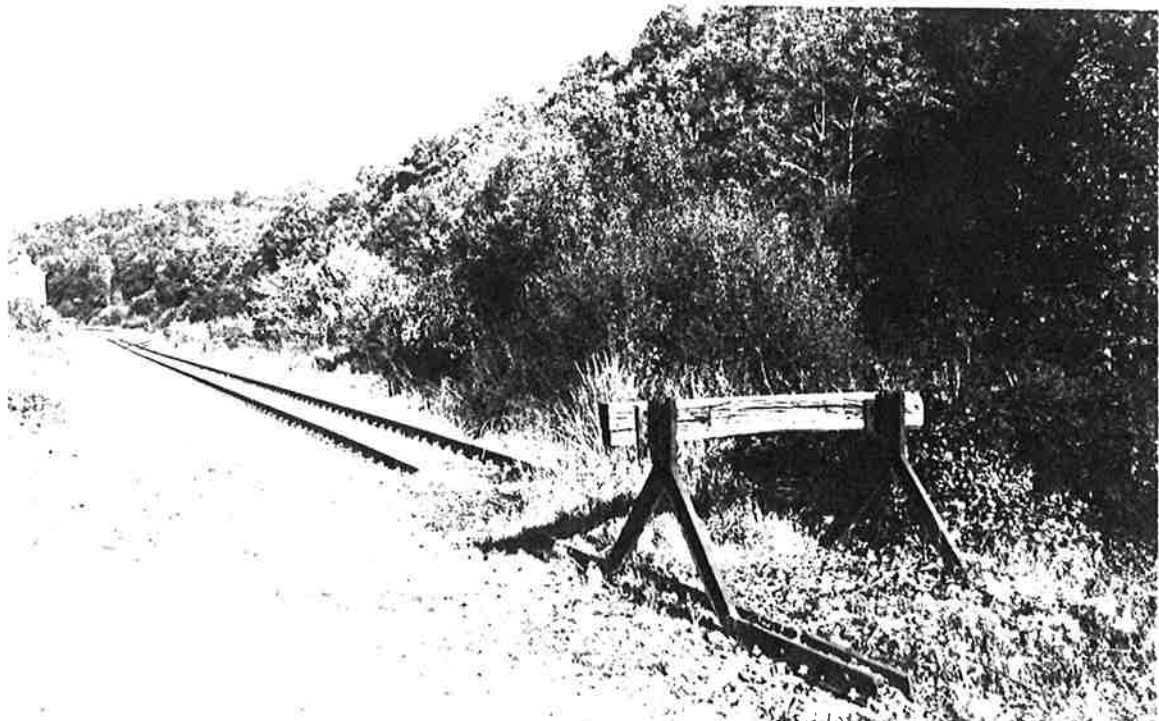
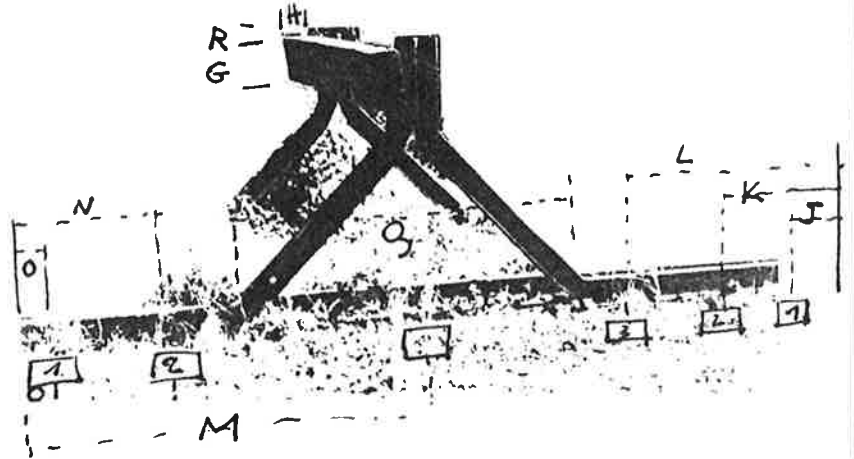


Le heurtoir que je vous propose de réaliser. (photo Claude Carpet)

Les dimensions du heurtoir (en millimètres)

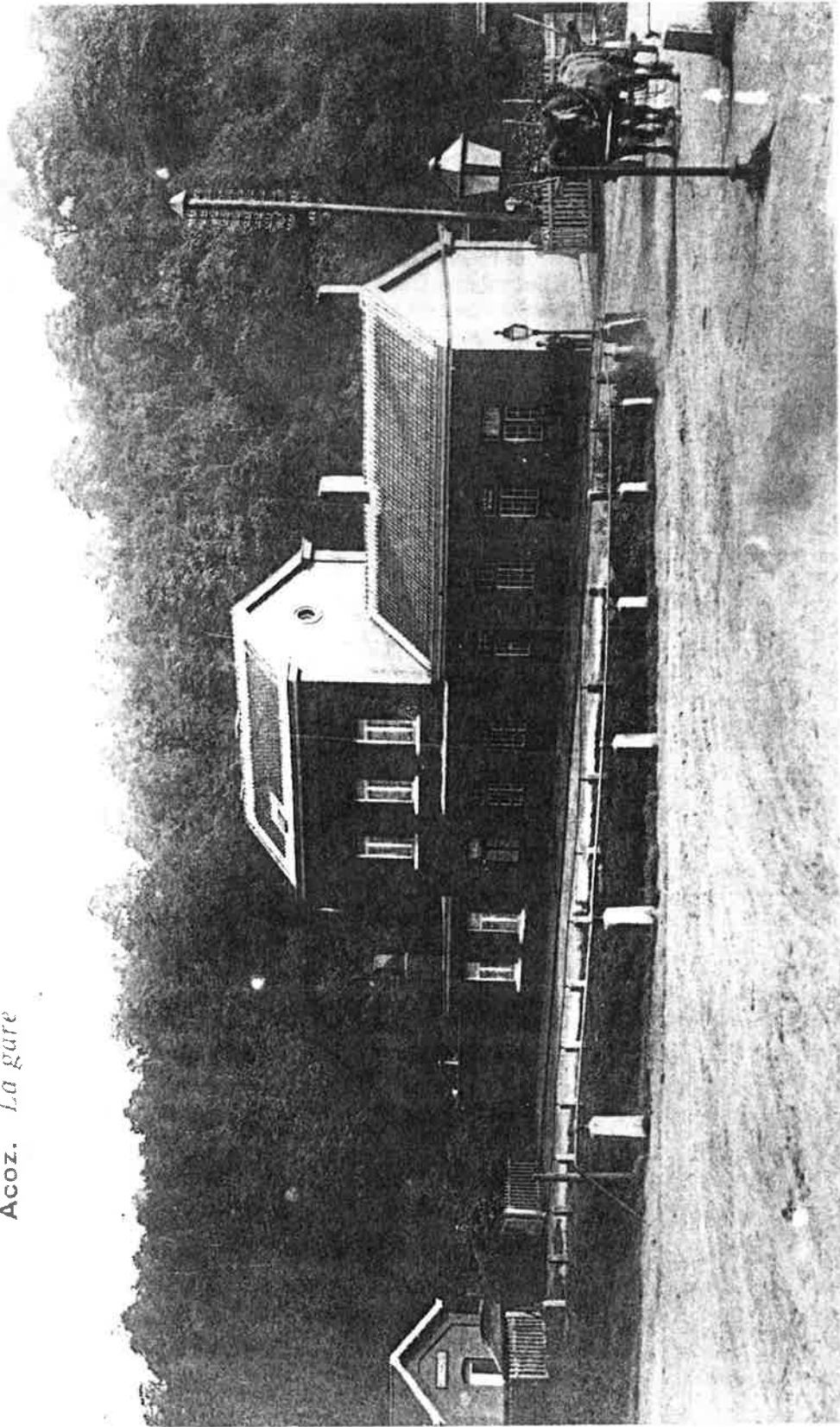
	1 : 1	H0 1:87	N 1:160
A	4840	55.63	30.25
B	1360	15.63	8.50
C	450	5.17	2.81
D	1100	12.64	6.88
E	1520	17.47	9.50
F	200	2.30	1.25
G	280	3.22	1.75
H	140	1.61	0.88
I	250	2.87	1.56
J	120	1.38	0.75
K	460	5.29	2.88
L	900	10.34	5.63
M	2480	28.51	15.50
N	1100	12.64	6.88
O	220	2.53	1.38
P	1900	21.84	11.88
Q	1800	20.59	11.25
R	45	0.52	0.28
S	160x15	1.84x0.17	1.00x0.09

- A longueur totale de l'emprise au sol
- B hauteur totale
- C hauteur de la partie verticale derrière la poutre
- D longueur du rail oblique d'axe en axe
- E longueur du rail au sol (d'un côté)
- F rayon de courbure des rails (qui sont d'une seule pièce)
- G hauteur de la poutre
- H largeur de la poutre
- I épaisseur du double rail
- J depuis le bout du rail (de droite) jusque l'axe de la 1° traverse extrême droite
- K idem jusque l'axe de la 2° traverse
- L idem jusque l'axe de la 3° traverse
- M depuis le bout du rail (de gauche) jusque l'axe de la traverse centrale
- N idem jusqu'à l'axe de la 2° traverse à l'extrême gauche
- O idem jusqu'à l'axe de la 1° traverse à l'extrême gauche
- P largeur hors tout des rails du heurtoir qui débordent des rails de la voie
- Q entre axes de l'espace sans rail (base du triangle visuel)
- R espace entre la poutre et le dessus des rails jumelés
- S semelle en acier posée sur les traverses et servant de base aux rails du heurtoir



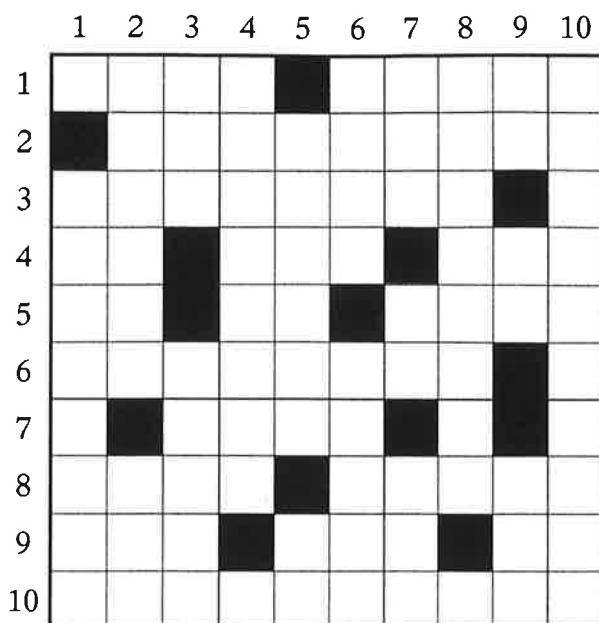
Perspective sur la voie unique . Elle donne le détail de l'emprise du heurtoir sur les traverses et la voie.

Acoz. La gare



La gare d'Acoz, en 1912, sur la ligne 138 Chatelineau-Châtelet - Florennes-Central. Actuellement la ligne est limitée au trafic marchandises de Châtelet à Acoz, et défermée sur le reste du parcours. C'était une gare de bifurcation vers la ligne 138a en direction d'Ermeton-sur-Biert via Mettet et de là, assurait les correspondances par la "ligne de la Molignée", vers Anhée, Dinant et Givet. Reproduction de la carte postale, timbrée 31-12-1912.

Récréation ferroviaire



solution du problème
proposé dans le n°61

1. Arbalète
2. Portière
3. Chauffeur
4. Isolateur
5. Huilerie
6. Tampons
7. Stations
8. Parsifal
9. Sablière
10. Citerne

Horizontalement

1. N'engendre pas le plaisir - Supportera peut-être un pendu.
2. Wagon.
3. Elle donne du panache.
4. Au milieu de la dent - Espace économique européen - Locomotive.
5. C'est nickel - Nuit noire - Voiture française.
6. Se pratique au triage.
7. Ornaise.
8. EC - Caractère distinctif.
9. Un allemand - Grande, compagnie américaine - Désigne un train.
10. Voit passer l'Oostende - Wien Express.

Verticalement

1. Partie du foyer.
2. Peuple uni par la culture - Montre son contentement.
3. Il fut aussi gardien de zoo - Dynastie mandchoue.
4. Changées de lieu.
5. Marche au piston - Relie des centres.
6. Baguenaudier, s'il est bâtard - Stable.
7. Fut un coup d'éclat - Prénom phonétique - Cheval.
8. Déjà trop enivrées pour garder leur bon sens.
9. Fleuve - Largeur - Fluide de frein.
10. Noeud ferroviaire très international.

...ET J'ARRIVAIS TOUJOURS A LA FIN
AVANT QU'IL NE S'ENDORME !...
MAINTENANT, JE LI RACONTE
L'HISTOIRE DE L'EUROTUNNEL
C'EST MERVEILLEUSEMENT
INTERMINABLE



LA SEMAINE DE JANNIN

Vie du club

L'expo 1993 : "Solidarité" est synonyme de "Succès"	2
Les amis nous informent	5
Les réflexions du Rédac'chef	6

Actualité ferroviaire

Le Rail et l'eau, ça va, ça vient - Privatisation et élections - 25 kilomètres pour 320 francs	7
Bruxelles Q.L. : un caprice des dieux et des hommes - Rail ou politique ? - Eurostar en Belgique !	8
Elles sont fermées, adaptons-nous - De la mousse sur les voies à Bellem	9
Les trains royaux : trésors d'art, d'artisanat et patrimoine national	9
Le musée du chemin de fer à Bruxelles-Nord	10
La vapeur revient en force - Les autorails de la série 46	11

Le courrier des lecteurs

A propos de Ferro Flash n°61 : une locomotive "monument classé"	16
Mrs. Huysman et Cowez nous écrivent	17
Les chemins de fer du Pays de Herve	20

Documentation

Les automotrices TEE sur l'axe 161-162	26
Photos-doc.	4, 12, 14, 15, 18, 19, 21, 23, 24, 25, 29, 31, 32

Rétro-Rail

La renumérotation des locomotives de la SNCB à la date du 1° janvier 1946	13
Une page de l'indicateur ferroviaire de 1936	22

Histoire

Souvenirs d'Afrique	24
---------------------------	----

Modélisme

Nouvel accouplement chez Fleishmann. - Un heurtor à la gare d'Acoz	30
--	----

Les jeux de Michel Archambeau

Récréation ferroviaire : grille de mots croisés + solution du problème posé dans le n°61	33
--	----

FERRO FLASH NAMUR n° 62, 1993-5

Ce Ferro Flash est entre vos mains grâce à l'étroite collaboration de l'équipe habituelle :

Michel Archambeau, correcteur d'orthographe,

Claude Carpet, rédac'chef, mise en page, et impression,

Jean Dubuffet, Michel Herbiet et Jules Falque, documentalistes,

La famille Quoitin, expéditeurs.

Ce numéro 62 est tiré à 180 exemplaires. *

* Commentaires de Mr. R. Huysman pour le "Courrier des lecteurs" : "J'ai lu avec intérêt le numéro 61 de FFN. Ce périodique me semble mériter mieux qu'un tirage de 180 exemplaires."

Page de couverture : locomotives 0-6-0 T de "l'U.S. Army Transportation Corps" prêtes à être embarquées pour le continent européen afin de pallier le manque de locomotives de manoeuvres en état de marche, lors de la libération de la Belgique et de la France. (photo U.S. Army, collection Phil Dambly)