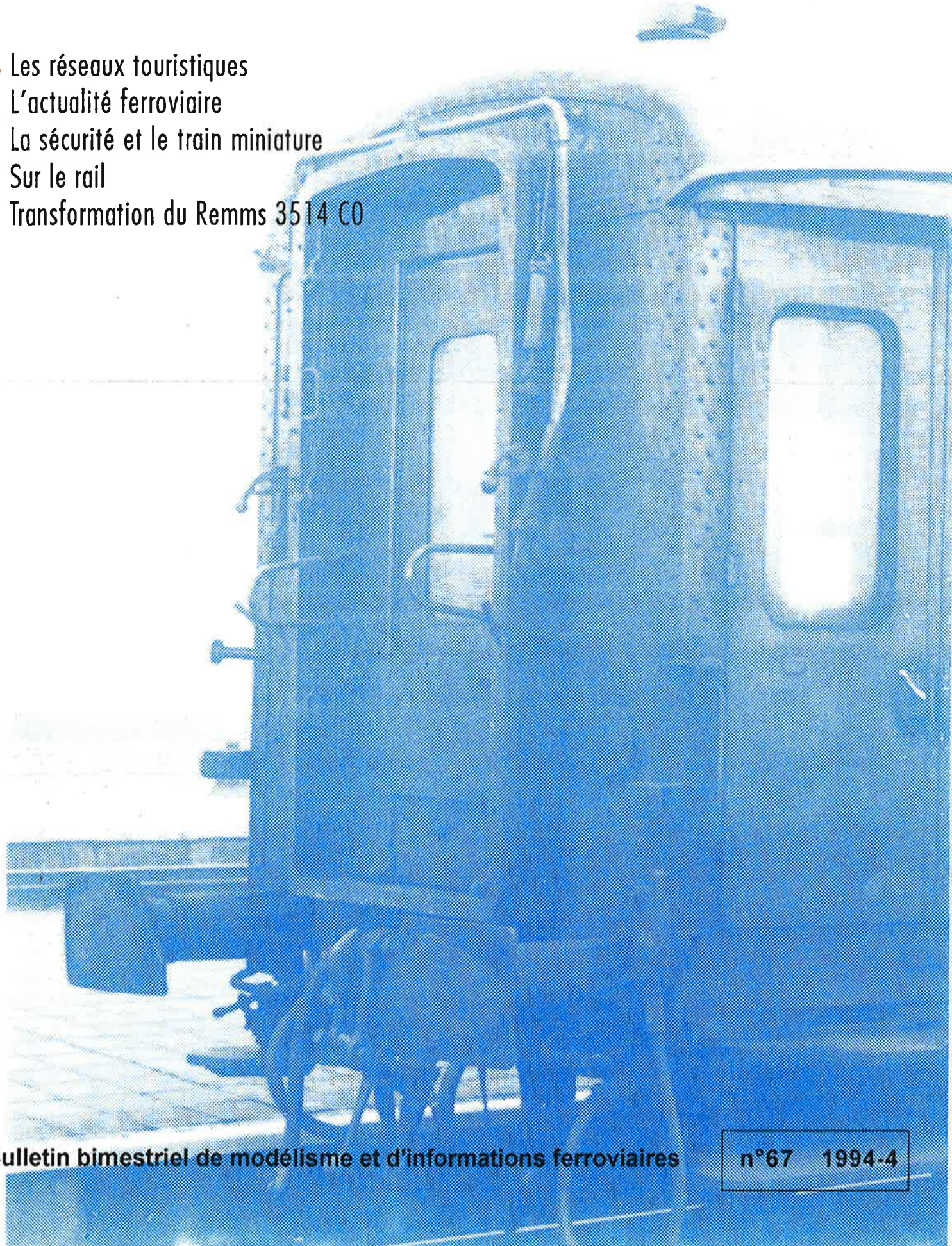


Rail Miniature Mosan (Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise)

Ferro Flash Namur

Les réseaux touristiques
L'actualité ferroviaire
La sécurité et le train miniature
Sur le rail
Transformation du Remms 3514 C0



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

n°67 1994-4

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, Route de Bastogne 1, 6950 HARSIN.

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

"Nous devons apprendre à communiquer simplement nos connaissances pour les rendre accessibles au plus grand nombre d'amateurs et leur permettre de s'orienter facilement."

(Christian Fournereau, Locorevue n°571)

Faire partager sa passion aux autres...

Voilà un beau thème de réflexion(s)

Faire partager sa passion aux autres n'est pas chose aisée.

Ou bien on n'ose pas aborder le sujet dans une conversation : que dirait-on de ce monsieur "bien mis" qui joue au train à son âge ?

Ou bien on en parle en "spécialiste blasé" qui épate son monde et qui rend le sujet inaccessible.

Ou bien on tente d'y accrocher telle ou telle personne, tel jeune qui est à la recherche "d'un point d'ancrage".

Le train est devenu tout à fait méconnu aussi bien parmi les jeunes que les... moins jeunes !

Et quand on dit : "j'ai un train électrique", les yeux s'allument et immuablement la réponse tombe : "ah, oui... un Märklin".

Ce n'est déjà pas mal comme connaissance du sujet me direz-vous. Mais c'est quand même insuffisant.

Faire partager ses connaissances.

C'est bien plus difficile qu'il n'y paraît...

Je proposais récemment à un modéliste d'écrire un article sur ses méthodes de travail pour réaliser telle ou telle patine.

Impossible à écrire, me dit-il, il faut le voir. Et encore, chaque wagon est différent.

En bref, il faut avoir le sens de l'observation : l'esprit doit s'éveiller au détail. Pourquoi le wagon est-il sale à tel endroit, pourquoi cette couleur ? Autant de questions qu'il faut se poser en regardant le véhicule sur ses rails, ensuite, en admirant les photos prises sur le terrain.

Vous n'avez pas le sens de l'observation ? Alors, nous devons vous le faire acquérir par des explications judicieuses, attirer votre attention sur certains détails importants, en bref, vous apprendre à regarder...

Je proposais également la réalisation de "vidéos" sur les mêmes méthodes de travail.

Ne voulait-il pas participer ou était-ce le trac de passer à l'écran ? Toujours est-il qu'il a invoqué que les couleurs ne passaient pas bien en vidéo, etc.. et bien d'autres raisons toutes aussi farfelues.

Bref, je n'ai pas encore réussi à le convertir. Mais je n'ai pas dit mon dernier mot. Il y aura bien un volontaire.

Tout maintenant se présente en vidéo, même les cours de langues.

Soyons coopératifs, notre savoir, nos expériences (bonnes ou mauvaises) doivent être communiquées pour servir aux autres.

Communiquer

Voilà le mot. **C'est ce qui manque le plus à l'heure actuelle : savoir communiquer !**

"Au delà des jeunes, c'est à l'ensemble de ceux qui débutent ou voudraient débuter dans le modélisme ferroviaire qu'il faut s'adresser.

Qu'ils aient douze, quatorze, quarante ou soixante ans, ils ont tous le même problème : ils possèdent déjà du matériel ou envisagent d'en acquérir et voudraient en faire un ensemble cohérent.

Pour cela, ils ont besoin de savoir comment s'y prendre, de trouver des points de repères dans tout ce maquis d'échelles, de termes barbares pour un néophyte, de techniques bien éloignées de ce qu'ils ont pu apprendre à réaliser à l'école à l'aide de ciseaux, de colle en bâtons, de matériel pas cher mais introuvable en magasin ou de matériel beau et cher et tout aussi introuvable...

Nous devons donc apprendre à communiquer simplement nos connaissances pour les rendre accessibles au plus grand nombre d'amateurs et leur permettre de s'orienter facilement, sans que leur démarche ne se transforme rapidement en parcours du combattant."

Ces quelques phrases, de la plume de Christian Fournereau, sont extraites de l'éditorial du Locorevue n° 571 de juin 1994.

Il a vu juste, l'ami Christian : il sait de quoi il parle !

Programme des réunions au R.M.M. et activités ferroviaires "d'ailleurs"

SEPTEMBRE

- 2 : réunion réseaux RMM
 2 - 5 ... expo de l'AWMC à Wanze, salle communale
 4 : bourse à Hoeselt, kultureel centrum
 6 : réunion du comité RMM
 9 : réunion réseaux RMM et commission réseau H0
 10 et 11 : sixièmes journées du patrimoine, (voir encadré page 7).
 11 : bourse à Vilvoorde
 16 : **réunion mensuelle RMM**
 -Projection : "Athus-Meuse" vue par un liégeois, dias de Georgy Lejeune;
 -Modélisme : Les attelages courts, par Claude Riguelle.
 18 : bourse au Woluwé Shopping Center
 23 : réunion réseaux RMM
 30 : réunion réseaux RMM

OCTOBRE

- 7 : réunion réseaux RMM
 18 : bourse au Woluwé Shopping Center
 14 : réunion réseaux RMM
 21 : **réunion mensuelle RMM**
 -Projection : 50 ans de modèles HAG - Chemin de fer de Martigny - Châtelart-Emosson, dias de Etienne Dehasse;
 -Modélisme : le moulage en silicone, par Daniel Braibant.
 23 : Curiosa, cercle St. Jean, centrale de Tihange
 28 : réunion réseaux RMM
 30 : bourse du Modul Club Luxembourg, Steinsel

NOVEMBRE

- 3 : voyage organisé par le GAR, Luxembourg - Göppingen avec visite de Märklin.
 4 : réunion réseaux
 5 : **souper annuel du RMM**
 11 - 13 . : exposition du MOBOV, prestation du réseau N du RMM; Wilrijk, Kiem 18, (winkelcentrum.)
 12 - 13 . : exposition du CFFL, face à la gare de Rixensart (voir encadré page 3)
 13 bourse à l'hôtel de ville de Châtelet
 18 : **réunion mensuelle RMM**
 -Projection : dernières "vapeur" - voies étroites, dias "portugaises" (1982) d'Etienne Labar;
 -Modélisme : non communiqué à ce jour."
 19 : expo de l'AMFL à Walferdange, salle Prince Henry
 20 : bourse au Woluwé Shopping Center
 27 : bourse à Vilvoorde

DECEMBRE

- 11 : bourse de la St. Nicolas, place Gilles, Lodelinsart
 12 : bourse à Hoeselt, kultureel centrum

Souper du RMM

Le souper annuel du RMM a été déplacé en raison de l'exposition de nos amis du MOBOV à laquelle l'équipe du N fait honneur en reliant son réseau au célèbre modulaire N des anversois. Locorevue en parle abondamment et en termes choisis dans son numéro 573 de septembre 94 : un très bel article de Jacques Le Plat sur huit pages judicieusement illustrées.

Nos agapes annuelles sont fixées au samedi 5 novembre.

Notre vice-président, Jules Falque, maître organisateur, nous propose le menu au prix de 650 francs et 450 pour les moins de 12 ans.

Il se composerait de :

- Apéritif RMM
- Buffet froid
- Dessert
- Moka
- Ambiance musicale

L'inscription est nécessaire pour le 22 octobre directement chez notre ami Jules : Nouveau Chemin de St.Marc, 17, 5002 Saint-Servais.

Le paiement des repas interviendra uniquement sur le compte ouvert à cet effet : 063-1117478-73 de J. Falque.

Rien à voir donc avec le compte du club. Prière de ne pas confondre, le trésorier vous remercie.

Pour votre réseau H0

Si vous avez opté pour des arbres confectionnés au départ de la "Reine des prés" (comme sur le réseau du club), il est plus que temps d'en faire la récolte.

Cette plante pousse dans les endroits humides qui ne sont pas pulvérisés par les agriculteurs.

Il y a deux modes d'emploi :

lorsqu'elle est en fleurs ou lors-

qu'elle est en semences.

L'option "en fleurs" est plus réaliste mais plus délicate : la tête fleurie est difficile à faire sécher sans perdre les pétales qui font justement une forme de duvet qui est à peindre en vert à la bombe. Peindre avec du vernis acrylique en bombe permet de ne rien perdre en attendant que la tige sèche et durcisse.

L'option "en semences" permet la cueillette quand les semences naissent. Il ne faut pas attendre qu'elles mûrissent car lors du séchage elles risquent de tomber. (à suivre dans un prochain article de modélisme).

Les amis nous informent

Jocadis

Retard prévu dans la production de l'AM 66. C'est un problème dans l'exécution du bogie qui retient la livraison des premières automotrices. Si tout va bien, octobre verra la fin de notre attente. Pour l'heure, des spécimens sont visibles au magasin. Le prochain FFN annoncera vraisemblablement le lancement d'un autre modèle.

Samedi 1 octobre

Colloque organisé par le Phila-club Flémalle à IVOZ-RAMET (salle Don Bosco)

"LE NORD-BELGE"

Renseignements : Phila-club, rue Fays, 149, IVOZ-RAMET

Exposition au M.O.B.O.V.

Antwerpen : 12 et 13 novembre
avec la participation du réseau N du RMM
Wilrij, Kiem n°18 (winkelcetrum)

O.V.B. Models

signale que la sortie de sa production de voitures "K" a été différée en septembre-octobre 94. Son fabricant n'a pas été en mesure de respecter ses délais de livraison. Néanmoins, plusieurs exemplaires sont visibles dans les trois magasins distributeurs à titre d'échantillons.

O.V.B. Models, conscient de l'étroitesse du marché belge, a décidé de différer sa production d'AM 60-70 dans l'attente de la sortie prochaine des AM 66 chez Jocadis.

Un autre modèle serait en préparation chez ce consortium (OVB Models) mais le voile ne sera levé qu'en dernière minute pour éviter les fuites... La sortie est prévue encore en 94.

O.V.B. Models annonce une surprise pour 1995. Tous les modélistes sont, bien entendu, en haleine !

10 et 11 septembre

6^{èmes} journées du patrimoine
lire l'encadré en bas de la page 7

Club Ferroviaire Froidmont Locomotion Rixensart (CFFL)

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

Jean-Claude Renier, président, Rue René Jurdant, 1301 BIERGES. 010 - 41.85.33.

Réunions : Ferme de Froidmont à Rixensart, le vendredi à 20h.

Agenda

- 12 août . Rétrospective des chemins de fers Tunisiens, Marocains et Norvégiens.
- 9 sept. La vapeur en Allemagne de l'Est
- 8 oct. .. Voyage sur l'Athus-Meuse avec autorail 4605, commentaires J. Dubuffet et M. Laurent.
- 14 oct. .. Matériel et technique de construction de la voiture I11 et de l'automotrice AM96.
- 5 nov. . Voyage à Köln, visite de l'exposition ferroviaire de Köln-Deutz.
- 12-13 n. Exposition du club sur le thème "la grande ligne du Luxembourg". Les 10 ans du CFFL.
- 18 nov. . Rétrospective sur le matériel disparu ou transformé des lignes supprimées ou modifiées.
- 10 déc. . SNCB, actualité du second semestre 93.

Voyage sur l'Athus-Meuse

Le 8 octobre, en autorail 4605, voyage au départ de Bruxelles à la découverte de l'Athus-Meuse avec visite de l'atelier de Bertrix.

	départ	arrivée
Bruxelles-Nord	9.08	20.44
Rixensart	9.40	20.14
Ottignies	9.49	20.05
Namur	10.30	19.25
Arlon	15.42	

Réervations jusqu'au 26 septembre, prix 1.200 fr, trajet aller-retour et assurance.

Voyage à KÖLN

Le 5 novembre, visite de l'exposition de modélisme ferroviaire au centre d'exposition de Köln-Deutz, 700 fr en autocar de luxe (entrée expo non comprise)
Réservation jusqu'au 31 octobre.

Les réseaux ferroviaires touristiques

En Allemagne

Vulkan Express

En Allemagne, la liaison Brohl - Engeln, 17,5 kilomètres de ligne, du 1 avril au 30 octobre 94.

En Hollande

Goes - Borsele

Goes - Borsele en Hollande, 1h10 de parcours dans le plat pays. Départ à 14h, retour à 17h.

Train à vapeur avec voiture-restaurant : circulations les mercredis de juillet et août. Départ de Goes à 19h, retour à 22h. Réservation 00-31-1100.32030.

En Angleterre, dans le Kent

Romney - Hythe & Dymchurch Railway

Circulations sur voies de 380mm (15 pouces) certains jours du 12 février au 30 octobre et tous les jours d'avril à fin septembre. Au printemps et en automne : départ de Hythe à 10h30, 12h, 14h, 15h20, 16h45, 18h les samedis et dimanches. Une heure de parcours.

En haute saison : les départs sont plus fréquents. Renseignements : 00-44-679.62353.

En Belgique

Dendermonde - Puurs

Exploité par le B.V.S. Renseignements et informations 053.7038.37.

Rail Rebecq - Rognon

Départ de Rebecq à 14h15, 16h, 17h15 les dimanches et jours fériés du 1 mai au 30 septembre.

Stroomcentrum Maldegem

Lignes Eeklo - Maldegem en voie normale et Maldegem - Donck en voie étroite.

Dimanches et jours fériés du 1 mai au 30 septembre.

Tramway touristique de l'Aisne

Le TTA circule sur les 12 kilomètres depuis le pont d'Erezée jusque Dochamps, les dimanches et jours fériés du 3 avril au 2 octobre et tous les jours du 12 juillet au 28 août. Chaque année, circulations spéciales les week-ends du 21 juillet et du 15 août.

Vennbahn

Eupen - Raeren - Sourbrodt - Weywertz - Büllingen - Trois-Ponts, la fameuse ligne des Cantons de l'Est.

Du 30 avril au 30 octobre, vapeur le premier week-end du mois, départ à 10h d'Eupen. En autres temps, traction assurée par locomotives diesel.

Arrêts à Raeren, Roetgen, Lammersdorf, Konzen, Monschau, Kalterherberg, Sourbrodt, Weywertz, Bütgenbach, Waismes, Malmédy, Stavelot... un régal.

PFT (Ciney - Spontin)

Circulations spéciales 7-5, 18-6, 9-7, 1-8, 13-8, 17-9.

Autres circulations spéciales sur la ligne 97 Mons - Quiévrain. Voir notre article en page 8 sur la 52 1227.

Le CFV3V

Qu'on arriverait à oublier de présenter tellement il est connu...

Comme nouveauté cette année : le musée ferroviaire en gare de Treignes

En France

La compagnie internationale des trains express à vapeur (CITEV)

Près d'Alès, d'Anduze à St. Jean-du-Gard en passant par la plus grande bambouseraie d'Europe.

"Un patrimoine ferroviaire historique d'une rare qualité, sauvegardé par des hommes passionnés" dit le prospectus.

Du 2 au 10 avril et en octobre, les trains circulent les samedis, dimanches et jours fériés. Du 12 avril au 30 juin, tous les jours sauf le lundi. Juillet et août (les mois chauds) tous les jours jusqu'au 4 septembre. Du 6 au 30 septembre les mardis, jeudis, samedis et dimanches.

Traction diesel au départ d'Anduze à 9.30. Les trains de 11.30, 15.00 et 17.00 sont assurés par une "traction vapeur".

Traction vapeur au départ de St. Jean-du-Gard pour les trains de 10.30, 14.00 et 16.00. La diesel "fait" celui de 18.00 pour assurer le voyage de 9h30 au départ d'Anduze. Un très beau voyage dans une très belle région à conseiller avant la mi-juillet ou jusqu'à mi-août en cas de printemps pluvieux : la végétation restera plus longtemps verte... Restauration en gare de St. Jean-du-Gard, musée des vallées cévenolles, l'Atlantide parc.

A Anduze : la bambouseraie, le musée de la musique, la vieille ville et ses terrasses.

Les autres réseaux dans un prochain numéro.

Pas d'Eurostar dans le tunnel cet été !

Cet été, les trains rapides entre Bruxelles, Paris et London ne passeront pas encore par le tunnel sous la Manche.

C'est un nouveau coup dur pour la compagnie franco-britannique exploitante. Il y avait déjà le retard accumulé par les navettes de fret, on aurait pu essayer de rentabiliser au plus vite en profitant de l'exode des vacances d'été. Il n'en sera rien.

Les représentants de British-Rail, de la SNCF et de la SNCB ont confirmé la triste nouvelle : pas de circulations avant (au moins) l'automne...

Les rames livrées sont rentrées chez GEC Alsthom pour mise au point.

Il s'agit d'un problème entre les trois compagnies ferroviaires et leurs fournisseurs.

Eurotunnel ne serait pas mis en cause dans ce nouveau retard.

Les tests d'endurance n'ayant pas encore eu lieu, la commission intergouvernementale n'a pas donné son accord pour l'exploitation.

Néanmoins, les navettes de fret étant sous la responsabilité d'Eurotunnel continuent à fonctionner normalement.

De nouvelles discussions sont entamées entre Eurotunnel et les compagnies de chemins de fer concernant les droits de passage.

Les contrats prévoyaient le paiement des indemnités à partir d'une certaine date. D'autre part les trains ne passant pas, les compagnies ne veulent pas payer pour des trains n'empruntant pas le tunnel... On discute donc pour les pénalités !

Oui, la SNCB se soucie du client, mais...

Les Chemins de fer belges se sont adjoint les services de médiateurs.

Leur tâche consiste à faciliter le règlement de différends entre le service public et le client.

Après un an de prestations, il s'avère que le premier rapport de "l'Ombudsman" est un constat d'échec.

Un arrêté royal d'octobre 92 obligeait l'entreprise à créer ce service. Il a fallu cinq mois à la SNCB pour mettre des locaux provisoires à la disposition de celui-ci.

Sur 339 plaintes enregistrées, 60 étaient recevables accompagnées d'un paiement de 149 fr. Eh oui, à la SNCB, il faut payer pour pouvoir réclamer !!! Vous ne le saviez pas ?

Les conditions dans lesquelles travaille le service des médiateurs sont tellement contraignantes qu'il s'agit d'un moyen efficace pour décourager les malheureux qui osent déposer plainte(s).

Un voyageur a dû payer 270 fr de frais de procédure pour récupérer 240 fr indûment perçus...

La CEE finance de grands projets de communication, principalement ferroviaires

Onze projets de grande envergure sont financés par la Communauté Economique Européenne.

- Un TGV/transport combiné entre Berlin et l'Est de l'Italie en passant par l'Autriche (ligne du Brenner).
- TGV : London, Bruxelles, vers Amsterdam et Köln.
- TGV Sud : Madrid, Barcelone, Perpignan et Madrid, Vitoria, Dax.
- TGV Est : Paris - Metz - Strasbourg, antennes au départ de Metz vers Luxembourg et de Strasbourg vers Karlsruhe.

- Ligne Betuwe : transport combiné en ligne conventionnelle entre le centre de la Hollande et Köln.
- TGV/transport combiné entre Turin et Lyon.
- Autoroutes en Grèce : Patras, Athènes, Thessalonique.
- Autoroute Lisbonne - Valladolid.
- Liaison ferroviaire en Irlande : Cork, Dublin, Belfast, Larne, Stranraer.
- Aéroport de Milan-Malpensa, interconnexion rail-route.
- Lien fixe rail-route entre le Danemark et la Suède, un pont sur l'Oresund.

Tour et Taxis, naissance de la poste internationale, mort ou musée du chemin de fer ?

Nous vous en parlons il y a quelques numéros de la famille von Thum und Tassis, fondateur de la poste.

C'est en 1516, que le prince François von Thum und Tassis obtint de Maximilien Ier d'Autriche, à titre héréditaire, la grande maîtrise des postes.

C'est à Bruxelles, capitale des Pays-Bas autrichiens que le prince François a organisé la première poste internationale.

Monopole du service postal : nul autre ne pouvait entretenir des relais ou transporter du courrier.

Il fallait 44 heures pour un "Paris - Bruxelles" et 15 jours pour un "Bruxelles - Grenade".

C'est au 17^e siècle que l'orthographe de Tour et Taxis a été adoptée. Le 18^e vit la chute de l'empire des Tour et Taxis, et la prise de possession par la France du service des postes mis définitivement fin à leur histoire.

En 1907 la SNCB donne au nouveau site de la gare de marchandises le nom de "gare de Tour et Taxis". Elle est située sur 23 hectares avec raccord au canal qui monte sur Antwerpen.

En 1987, la ville de Bruxelles a racheté le site et les bâtiments à la famille princière. L'année suivante, la grande gare servant de point d'importation des marchandises "Tour et Taxis" a fermé ses portes, vaincue par les

nouvelles normes européennes et les nouvelles techniques du commerce des marchandises.

Le service des douanes est toujours locataire des lieux à front de la rue Picard dans le beau bâtiment rénové.

Les bâtiments ont été classés et le plan de secteur reconnaît les lieux comme zone présentant une valeur culturelle, esthétique et historique. La SNCB quitte les lieux en septembre 94.

En tout cas, le festival "Couleur Café" y a pris ses quartiers le temps d'un week-end.

De nombreux projets immobiliers et culturels naissent. Transformer en musée du chemin de fer ? En musée de l'imprimerie, du feu et de l'autobus bruxellois, du téléphone ? Les bâtiments sont si vastes...

Le 3 juin, la SNCB a réuni les intervenants. Il en ressort que le problème majeur est... l'argent !

On pourrait en faire un musée du chemin de fer pour 250 millions.

Et si la société nationale vendait à des promoteurs les 15 ha qu'elle y possède ? Fini le musée...

On parle d'y installer une "cité de la musique". Dans ce quartier... enfin, il faut connaître les lieux pour se faire une idée. D'autant que pour réaliser cette cité, il faudrait abattre un des deux entrepôts. Toujours démolir le patrimoine, mais à Bruxelles, on bruxellise. C'est connu!

Les trains-autos pour l'Europe

Le programme 1994 modifié

Au départ de la gare de Schaerbeek

Les destinations suivantes sont accessibles :

- Bordeaux et Biarritz du 22-06 au 31-08.
- Tarbes du 03-07 au 21-08.
- Brive-la-Gaillarde du 03-06 au 23-09.
- Toulouse du 01-04 au 30-09.
- Bologna du 03-06 au 23-09.
- Salzburg, Villach et Ljubljana du 19-06 au 04-09.
- Avignon, Narbonne et Fréjus/Saint Raphaël sont accessibles toute l'année.

Au départ de Liège-Bressoux

- Avignon du 27-04 au 30-09.
- Bordeaux-Biarritz du 26-05 au 08-09.
- Brive-la-Gaillarde du 22-05 au 04-09.
- Saint-Raphaël du 27-04 au 28-09.
- Toulouse du 28-06 au 09-08.
- Narbonne toute l'année.

Nous ne retrouvons plus Milano. L'itinéraire Schaerbeek-Milano - Bologna avait, paraît-il, perdu de l'intérêt.

Par contre, des wagons "porte-autos" sont ajoutés au "Freccia del Sole" qui fait le parcours Bruxelles-Schaerbeek - Bologna - Ancona.

La SNCB nous annonce une amélioration tant attendue de l'horaire de cette relation et une extension de la période de desserte.

Le départ de la gare de Schaerbeek à 17h26 nous donne une arrivée à Bologna à 8h du matin (soit 4h30 plus tôt qu'avant).

Liaisons avec Venezia, Firenze, Roma.

La ligne du "Camino Azul" (Bruxelles - Port-Bou) aura son horaire également aménagé : arrivée à 7h25 à Narbonne.

Les voyageurs auront ainsi toute la journée devant eux pour rouler dans leur voiture qui se trouvait sur les wagons porte-autos. Liaisons avec Barcelona, la Costa Brava et la Costa Dorada.

Les autres trains vers Narbonne gardent l'ancien horaire !

La fréquence des trains varie d'une destination à l'autre et surtout en fonction des périodes.

Il est bon de consulter les préposés aux renseignements internationaux.

Les prix ...

Au niveau des prix, pas d'illusion, ils sont à la hausse de 12%.

Il faudra plus que jamais tenir compte des jours "verts" et des jours "blancs".

Un Schaerbeek - Narbonne ou un Bressoux - Narbonne (en période verte) coûte 31.760 fr. pour 2 adultes et 2 enfants de moins de 12 ans, voyageant en couchette 2^e classe. Et il paraît que le prix n'est pas dissuasif ! Seigneur, à ce prix là, je n'hésite pas... je roule en voiture.

Et si j'étais piéton ?

Si j'étais seul, le calcul serait différent... Mais, pour cela, il faut aller à un endroit précis et ne plus en bouger.

Seul à Paris : vive l'Euro-City. Seul ou à deux à Rome ? vive l'Euro-City de 16h à Bruxelles et nous assistons à l'audience du pape le lendemain à 10h.

Seul à Lyon, Marseille, St-Etienne ou Genève : vite, le TGV direct au départ de Lille ou de Paris.

Mais si nous partons à trois personnes pour Paris, vive l'auto...

10 et 11 septembre Journées du patrimoine

Angleur : musée ferroviaire de Kinkempois 041-587936

Cerfontaine : ... ancienne gare et musée 071-644011.

Chênée : promenades guidées et visite de la gare de marchandises 041-651116.

Erezée : promenade guidée d'Erezée à Forge en tram 071-502973.

Esneux : expo sur l'évolution des voies de communication d'Esneux.

Ferrières : expo, le vieux tram Comblain - Ferrières - Manhay 086-433393.

Haine St.Pierre ouverture de l'ancien atelier de traction (matériel SNCB conservé).

Leuven: ouverture de l'atelier (matériel vapeur SNCB conservé).

Liège : musée des transports en commun 041-619111.

Quiévrain : site de la gare-frontière 067-556407

Spa : expo sur la gare de Spa, visite guidée 087-772514.

Sprimont : musée ferroviaire des mines et carrières 041-822967.

Thuin : anciens tramways vicinaux 02-5152314

Verviers : gare de l'ouest et anciennes usines Bouchoms 087-316281.

Toutes les activités sont accessibles à titre gratuit : de plus, les TEC vous propose le "libre parcours" valable les deux jours. Les n° de téléphones ci-dessus pour les demandes de renseignements.

Belle valorisation de lignes désaffectées !

Le 15 ou le 16 août, France 3 émettait sur la région des Vosges un reportage sur les draisines mises au service du public sous forme de "cuistax". Une petite bourgade de la région de Lunéville (entre Nancy et St. Dié) se rend célèbre pour la mise à disposition de lignes désaffectées que l'on peut maintenant parcourir avec ce type inhabituel de locomotion.

Plus près de nous, un tronçon de la ligne Tamines - Dinant est valorisé entre Falaën et l'ancienne gare de Maredsous. La distance peut être couverte en draine "cuistax". On pousse à l'aller et, après un petit verre, on se laisse redescendre au retour.

Bravo aux initiateurs (Paul Amould de Falaën) et aux réalisateurs du projet.

La ligne, propriété SNCB, doit être maintenue en état par les soins de forces armées car elle est reconnue d'intérêt stratégique au vu de la proximité de la base de Florennes. Néanmoins, le tronçon Florennes - Stave - Ermeton ayant été défermé, il est difficile de comprendre encore "l'intérêt stratégique"...

Il n'en reste pas moins que l'idée d'une promenade insolite, au niveau des voies sur une des 15 draisines, est excellente.

Une raison de plus d'aller à Maredsous, direz-vous.

Le coût de location est de 600 francs le parcours pour la draine de quatre personnes, réduction de 100 francs hors week-end. Accessible depuis 9h le matin. Renseignements : 082-69.90.79.

La 52 1227 (grandeur nature) de Liliput

Le catalogue de la firme Liliput nous faisait toujours découvrir une locomotive grandeur nature installée en guise de monument.

Quelle était cette locomotive et qu'est-elle devenue après la cessation d'activité de ce grand fabricant.

Il s'agissait de la 52 1227 mise en service en 1943 et qui avait remorqué son dernier train en 1977.

Promise au chalumeau, elle fut achetée par Liliput et placée sur un terrain lui appartenant et situé à Baden au sud de Vienne.

En 1988 et en état de rouille avancé, elle fut rachetée par la firme B & B, spécialisée en chaudronnerie.

Après avoir été descendue de son socle, elle fut entièrement révisée.

Remise en service, on peut actuellement l'admirer sur le réseau des OBB, tractant des trains dénommés "nostalgie".

La 26.101 du PFT sur le réseau SNCB !

C'est le 11 septembre 1994, journée du patrimoine, que le PFT fera rouler sa 26.101 dans la région de Mons où des festivités importantes se dérouleront au château de Boussu, près de la gare.

Le site du château de Boussu, actuellement en cours de transformation, a accueilli, au cours de la dernière guerre, un dépôt de munitions. Ce dernier a explosé au moment de la retraite.

Les transformations ont pour but de rendre au site sa vocation culturelle dont l'immense parc sera un des attraits.

La ligne 97, à voie unique entre St. Ghislain et Quiévrain, ne permettra pas d'arrêt-photo(s) en ligne.

Horaire prévu :

Mons	10.20	16.40
St Ghislain .	10.45 .. 12.45 ..	14.45 .. 17.12
Boussu	11.00 .. 13.00 ..	15.00 .. 17.26
Quiévrain ...	11.15 .. 13.15 ..	15.15 .. 17.35

Quiévrain	11.34 . 13.34 .	15.34 .. 18.15
Boussu	11.53 . 13.53 .	15.53 .. 18.35
St. Ghislain .	11.58 . 13.58 .	16.05 .. 18.42
Mons		16.20 .. 18.53

Restructuration des "marchandises"

Un communiqué SNCB

Dans un communiqué publié fin juillet, la SNCB révèle que la nouvelle organisation de son transport marchandises sera basée sur un réseau doté de quatre gares de triage (Antwerpen-Noord, Merelbeek, Monceau et Kinkempois), quatre gares à statut spécial (Schaerbeek, Ronet, Montzen et Stockem), vingt-six noeuds d'acheminement et deux cent vingt-huit points desservis selon un schéma régulier.

Elle souligne que le plan des départements B-Cargo et Transport à mettre progressivement en place dès le 25 septembre, vise principalement à augmenter la rentabilité de la production et la commercialisation et à mettre sur pieds une organisation compétitive orientée sur le client et ses besoins.

A moyen terme, l'exploitation du réseau sera organisée en fonction de deux gares de triage (Antwerpen-Noord et Monceau) et de deux gares auxiliaires (Merelbeke-Gent-Zeehaven et Kinkempois) tandis que Montzen et Ronet concentreront leurs activités sur le trafic international.

Dès le mois de septembre, 228 installations constitueront la base du trafic des marchandises pour les prochaines années, 77 autres installations pourront être maintenues sous certaines conditions à déterminer avec la clientèle concernée.

Dans ces cas, des évaluations seront régulièrement organisées.

Lignes de force du plan

Ce plan de réformes contient six lignes de force :

1. La suppression de certaines relations cadencées entre certaines gares de marchandises.
2. La réduction du nombre de cours à marchandises au profit de gares mieux équipées.
3. La réduction du nombre de raccordements au réseau.
4. La réduction du parc de wagons.
5. La fusion des centres d'encodage.
6. La réorganisation des gares de formation.

Le redéploiement

En matière de redéploiement, la SNCB se déclare prête, en collaboration avec des partenaires locaux ou régionaux, à apporter son concours actif au développement de plate-formes ferroviaires multifonctionnelles adaptées aux besoins.

Des perspectives, qualifiées d'intéressantes, se sont dessinées à Schaerbeek, Bressoux, Manage, Châtelet, Boom, Kortrijk et Genk.

Modernisation de l'Athus - Meuse

L'axe Athus - Meuse resterait dans ce plan un itinéraire privilégié. La compagnie nationale confirme son choix de 1988 et ce, malgré le retard apporté à la modernisation suite aux difficultés financières dues au surcoût du TGV.

Dans ce contexte, elle devrait poursuivre son plan d'investissements : 438 millions en 1994, 816 en 1995, 830 en 96, 897 en 97 et 785 millions en 98 et au-delà. En 1993, elle avait investi 530 millions sur cette ligne. La fin des travaux serait prévue pour 1998 : les motrices électriques pourront enfin circuler. L'électrification de Namur - Dinant ne se terminera plus en cul-de-sac.

Un TGV au Texas : c'est fini !

Les passions ont été attisées principalement par la compagnie d'aviation Southwest qui dessert, entre autres, les aéroports de Dallas, Houston, San Antonio, Austin. Quelle dangereuse concurrence puisque des sondages avaient démontré que 70% des personnes interrogées étaient favorables au TGV et qu'à moyen terme le jeune réseau TGV transporterait plus de 14 millions de passagers/an soit 26% du marché du transport public du Texas.

La fin d'un rêve pour GEC-Alsthom, Bombardier, Morrison et Khudsen les compagnies associées dans le projet avorté.

Pourtant, le réseau TGV s'agrandit dans le monde ! La Corée du Sud a signé le contrat pour son TGV. Un tout petit contrat de 67 milliards pour GEC-Alsthom qui remporte le marché au détriment de l'ICE de Siemens et du Shinkansen de Mitsubishi.

Grand bénéficiaire de cette aubaine : la France avec 4,5 millions d'heures de travail. Un échange de technologies permettra à Séoul d'exporter ultérieurement des TGV peut-être bien moins cher que ceux fabriqués en Europe. Un retour de flammes dangereux pour le futur !!! Bien que l'on ne parle que d'expansion en Asie.

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

Suite des Ferro Flash Namur n°s 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66

De la libération de septembre 1944 au 31 décembre 1945

Entre avril (début des premiers bombardements alliés) et septembre 1944 (mois de la libération du pays), le réseau ferré belge a subi des pertes et dommages importants par suite des bombardements aériens, des actes de sabotage de la résistance, des pillages et des destructions opérés par l'occupant en retraite.

Le réseau est interrompu en d'innombrables endroits au point que seuls, 59% en sont exploitables.

Les locomotives restées en Belgique ne sont utilisables qu'à 42% de l'effectif. Côté matériel tracté, la SNCB ne dispose que de 47% de ses voitures métalliques, 54% de ses voitures en bois et 38% de ses wagons.

Aussi, le dernier trimestre de 1944 verra la SNCB collaborer avec les alliés pour restaurer le réseau et rétablir le trafic indispensable à la vie économique du pays et celui nécessaire à la poursuite de la guerre qui ne finira qu'en mai 1945.

Notons que l'offensive allemande dans les Ardennes en décembre 44 augmentera encore le nombre de destructions dans l'Est du pays.

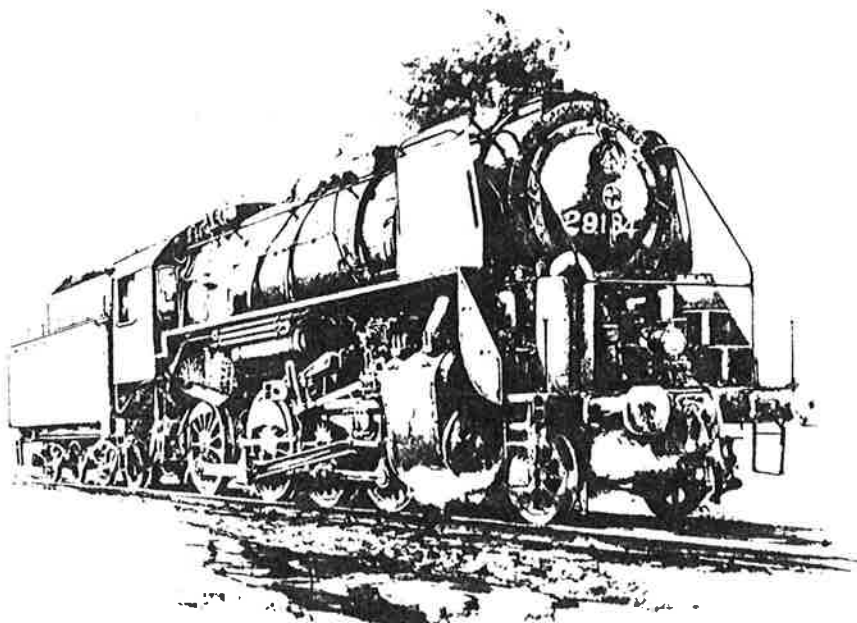
De nombreuses réparations sont effectuées par la SNCB au cours de l'année 1945 et, au 31 décembre, le réseau est quasi exploitable.

Dans l'attente de la réparation des locomotives endommagées et du problématique retour de celles se trouvant en Allemagne, la SNCB va organiser le service en employant ses locomotives valides et les locomotives abandonnées par l'ennemi lors de la retraite.

Dès la fin de la guerre, en mai 45, elle loue des locomotives aux alliés, et ce, jusqu'à la livraison de 300 locomotives commandées à l'industrie américaine. Elle recevra également de l'industrie ferroviaire belge 114 machines en cours de construction à la libération, pour le compte de la Deutsche Reichsbahn.

Le nombre de locomotives en écritures à la veille de la renumérotation au 1 janvier 1946 s'élevait à 3.395, soit une augmentation de 15 unités par rapport au chiffre de 3.380 repris à la libération (03-09-44).

En réalité, du 4 septembre 44 au 31 décembre 45, la SNCB a pris 66 locomotives en écritures. Dans le même temps, elle a mis 51 machines hors-écritures.



Une des 300 type 29 qui, par leur omniprésence, allaient changer le paysage ferroviaire belge dès 1946.

Locomotives en écritures :				
Type (...) au 01-01-46	au 03-09-44	au 31-12-44	A l'élaboration de la liste des locomotives à renuméroter le 01-01-46	au 31-12-45
1	35	35	35	35
5	4	4	4	4
6	6	6	6	6
7	75	74 (-1)	73 (-1)	73
8	31	30 (-1)	30	30
9	42	42	42	42
10	49	49	49	49
11	21	21	21	21
12	6	6	6	6
14	30	30	30	30
15	48	48	46 (-2)	46
16	62	62	62	60 (-2)
18	17	17	17	17
19	3	3	3	3
20	11	11	10 (-1)	10
22	34	34	34	34
24	12	12	12	12
25	-	3 (+3)	4 (+1)	5 (+1)
25 *	-	5 (+5)	5	10 (+6) (-1)
26	-	-	-	13 (+13)
28 (27) *	-	3 (+3)	3	3
29 (82) *	-	2 (+2)	2	2
29	-	-	-	1 (+1)
30 (x)	76	76	76	67
31 (x)	124	124	124	133

* : locomotives prises de guerre 1944-1945 (voir FFN 61, pages 15 et 16)
x : type 30/31 (voir FFN 66, page 18)

Locomotives en écritures :				
Type (...) au 01-01-46	au 03-09-44	au 31-12-44	A l'élaboration de la liste des locomotives à renuméroter le 01-01-46	au 31-12-45
33	8	8	8	8
34 (83) *	-	2 (+2)	2	2
35	4	4	4	4
36	93	93	93	93
38	150	150	149 (-1)	148 (-1)
40	69	69	69	69
41	219	217 (-2)	215 (-2)	214 (-1)
44	327	326 (-1)	322 (-4)	322
48	35	35	35	34 (-1)
49	5	5	5	5
50	5	5	5	5
51	112	109 (-3)	109	108 (-1)
53	372	370 (-2)	363 (-7)	363
57	62	62	62	62
58	38	38	38	38
59 *	-	1 (+1)	1	1
60	16	16	16	16
61	3	3	3	3
62	15	15	15	15
64	167	167	167	167
64 *	-	1 (+1)	1	1
66	41	40 (-1)	39 (-1)	39
67 *	-	-	-	1 (+1)
69	13	13	13	13
71	29	28 (-1)	28	28

* : locomotives prises de guerre 1944-1945. (voir FFN 61, pages 15 et 16)

Locomotives en écritures :				
Type (...) au 01-01-46	au 03-09-44	au 31-12-44	A l'élaboration de la liste des locomotives à renuméroter le 01-01-46	au 31-12-45
72	26	26	26	26
74 (71)	5	5	4 (-1)	4
75 (72)	1	1	1	1
76	5	5	5	5
77	4	4	4	4
80	1	1	1	1
81	575	572 (-3)	568 (-4)	567 (-1)
81 *	-	13 (+13)	13	14 (+1)
87	1	1	1	1
88	2	2	2	2
89	5	5	5	5
90	32	32	31 (-1)	31
90 *	-	10 (+10)	10 (+1) (-1)	10
91	6	5 (-1)	5	5
92	6	6	6	6
93	82	81 (-1)	81	81
94	6	6	6	6
95 (96)	3	3	3	3
96	27	27	27	27
97	56	56	56	56
98	48	48	48	48
98 *	-	-	-	1 (+1)
99	20	20	20	20
	3380 (y)	3403 (-17) (+40)	3379 (-26) (+2)	3395 (-8) (+24)

* : locomotives prises de guerre 1944-1945. (voir FFN 61, pages 15 et 16)
y : voir page suivante.

y : En août 1944, le Reich restituait à la SNCB 48 locomotives type 81 "louées".

Fut également remise comme propriété belge une G8' ne portant plus aucune marque d'identification.

Après avoir été prise en effectif sous le numéro 8676, la locomotive repassa la frontière lors de la retraite de septembre 44.

Elle nous revint en juin 1950 en compagnie de 45 autres type 81 et fut numérotée 81.583.

Après de minutieux examens, il s'avéra qu'il s'agissait d'une locomotive propriété de la SNCF (1-040 D 254).

Aussi, fut-elle rendue à cette dernière et sortie d'écritures à la SNCB le 26 août 1950.

Cette machine était donc reprise en écritures à la libération (03-09-44) mais tout comme pour les 2 machines de l'ABL, prises en écritures sur ordre de l'occupant (type 53 n°5676 et type 93 n°9300), elle fut mise hors-écritures après la libération.

Au 3 septembre 1944, le total des locomotives reprises en écritures était donc de 3.380 dont 575 type 81.

66 locomotives prises en écritures entre le 4 septembre 1944 et le 31 décembre 1945 :

Type (...) au 01-01-46	Prises en écritures			Nombre	Numéros
	du 4 septembre au 31 décembre 44	du 01-01-45 à l'élaboration de la liste des locomotives à renuméroté le 01-01-46	de l'élaboration de la liste des locomotives à renuméroté le 01-01-46, au 31-12-45		
25	x	-	-	3	2500, 2502, 2503
	-	x	-	1	2501
	-	-	x	1	2504
25 *	x	-	-	5	2513, 2514, 2517 à 2519
	-	-	x	6	2515, 2516, 2520 à 2523
26	-	-	x	13	2600 à 2607, 2650 à 2654
28 (27) *	x	-	-	3	2800 à 2802
29 (82) *	x	-	-	2	2900, 2901
29	-	-	-	1	29.001 (*)
34 (83) *	x	-	-	2	3400, 3401
59 *	x	-	-	1	5900
64 *	x	-	-	1	6568
67 *	-	-	x	1	6700
81 *	x	-	-	13	8677 à 8689
	-	-	x	1	8690
90 *	x	-	-	10	9011 à 9014, 9019 à 9021
	-	x	-	1	9023, 9029, 9030 9024
98 *	-	-	x	1	9849

* : locomotives prises de guerre 1944-1945 (voir FFN 61, pages 15 et 16)

o : la première des 300 locomotives type 29 commandée à l'industrie américaine fut prise en écritures le 29 décembre 1945 (les 299 autres le furent de janvier à septembre 1946). Elle reçut directement le numéro 29.001 lui attribué à partir du 1 janvier 1946.

**51 locomotives mises hors écritures entre le 4 septembre 1944
et le 31 décembre 1945 :**

Type (...) au 01-01-46	Mises hors écritures			Nombre	Numéros
	du 4-09 au 31-12-44	du 1-01-45 à l'élaboration de la liste des locomotives à renuméroter le 01-01-46	de l'élaboration de la liste des locomotives à renuméroter le 01-01-46, au 31-12-45		
7	x	-	-	1	716
	-	x	-	1	718
8	x	-	-	1	820
15	-	x	-	2	1534, 1535
16	-	-	x	2	1622, 1629
20	-	x	-	1	2008
25 *	-	-	x	1	2521
38	-	x	-	1	3831
	-	-	x	1	3832
41	x	-	-	2	4144, 4308
	-	x	-	2	4220, 4231
	-	-	x	1	4192
44	x	-	-	1	4543
	-	x	-	4	4428, 4522, 4532, 4603
48	-	-	x	1	4852
51	x	-	-	3	5134, 5137, 5240
	-	-	x	1	5247
53	x	-	-	2	5565, 5676
	-	x	-	7	5328, 5374, 5397, 5400, 5456, 5540, 5632
66	x	-	-	1	6630
	-	x	-	1	6604
71	x	-	-	1	7044
74 (71)	-	x	-	1	7482
81	x	-	-	3	8122, 8538, 8676
	-	x	-	4	8140, 8570, 8580, 8592,
	-	-	x	1	8637
90	-	x	-	1	9009
90 *	-	x	-	1	9011
91	x	-	-	1	9181
93	x	-	-	1	9300

* locomotives prises de guerre 1944-1945 (voir FFN 61, pages 15 et 16).

Remarque

L'élaboration de la liste des locomotives à renuméroter le 1 janvier 1946 doit avoir été commencée dans les jours qui suivirent l'entrée en vigueur du service-locomotives d'été 1945, soit après le 6 mai.

Certaines machines étaient déjà proposées à la nouvelle renumérotation bien qu'elles ne fussent pas encore prises en écritures.

Il s'agissait des :

Type 25	:	2504 à 2512.
Type 25 (*)	:	2515, 2516, 2520.
Type 26	:	2600 à 2699.
Type 67 (*)	:	6700.
Type 81 (*)	:	8690.

Les types 25 et 26 étaient en construction dans différentes usines belges. Quant aux locomotives prises de guerre 1944-1945 (*), la SNCB leur avait attribué théoriquement

un numéro belge vu qu'elles étaient trouvées en Belgique. Mais elles étaient utilisées par les US Forces et la SNCB ne les retrouva qu'en octobre 1945.

Nombre de locomotives reprises en écritures et nombre de locomotives reprises à l'effectif

A la veille de la renumérotation des locomotives de la SNCB, cette dernière ne disposait pas de toutes ses machines reprises en écritures.

C'est ainsi qu'au 31 décembre 1945, un total de 649 locomotives sur 1.086, soit cédées ou prêtées à l'occupant, soit emmenées par ce dernier lors de la retraite, n'étaient pas encore revenues d'Allemagne.

Pour pallier l'absence de ces dernières et dans l'attente de la livraison en 1946 des 300 machines (type 29) commandées à l'industrie américaine, la SNCB fut dans l'obligation de louer des locomotives au "War Department" britannique et à l'"U.S. Army Transportation Corps". C'est ainsi qu'au service-locomotives du 7 octobre 1945, la SNCB louait aux alliés 495 locomotives se répartissant comme suit :

Nombre	Type à la SNCB	Disposition d'essieux	Origine
166	280	2-8-0	Anglaise
257	281	2-8-0	Américaine
25	600	0-6-0 T	Anglaise
47	601	0-6-0 T	Américaine

La location de locomotives américaines prit fin en juillet 1946 et celles des locomotives anglaises en août de la même année.

Situation des locomotives non rentrées d'Allemagne au 31 décembre des années 1944 et 1945.

Au 31 décembre 1944, l'effectif s'élevait à 2.507 locomotives sur un total de 3.403 reprises en écritures, soit 896 machines non rentrées.

Par contre, au 31 décembre 1945, l'effectif était de 2.746 locomotives sur 3.395 reprises en écritures, soit 649 machines non encore revenues à la veille de la renumérotation du 1 janvier 1946.

Répartition par type des 649 locomotives non rentrées au 31 décembre 1945 :

Correctif à FFN 63

a) Dates de restitution à la SNCB

Page	Type	Numéro	Restituées à la SNCB	
			Il y a	Il faut
23	81	8666	13-09-44	03-09-44
	90	9002	28-06-46	28-06-50

b) Page 27, type 81, 3 ième colonne : il y a 8463, il faut 8483

Type	Au 31 décembre 1944			Au 31 décembre 1945		
	en écritures	à l'effectif	différence	en écritures	à l'effectif	différence
1	35	33	2	35	34	1
31	124	123	1	133	132	1
38	150	148	2	148	146	2
40	69	65	4	69	67	2
41	217	214	3	214	212	2
44	326	320	6	322	318	4
51	109	107	2	108	106	2
53	370	306	64	363	313	50
60	16	15	1	-	-	-
61	3	-	3	3	-	3
62	15	-	15	15	-	15
64	167	-	167	167	47	120
66	40	39	1	-	-	-
71	28	-	28	28	-	28
72	26	-	26	26	-	26
80	1	-	1	-	-	-
81	572	239	333	567	344	223
90	32	5	27	31	19	12
93	81	-	81	81	40	41
96	27	3	24	27	5	22
97	56	-	56	56	9	47
98	48	-	48	48	-	48
99	20	19	1	-	-	-

Les textes publiés dans cette rubrique sont reproduits sous la responsabilité exclusive de leurs auteurs. La seule censure apportée est celle qui empêche toute polémique stérile pour le modélisme ferroviaire.

Faut-il... ou ne faut-il pas ? Là n'est pas la question.

Un courrier d'André-Marie DUCARME
à propos de FFN 66, page 31.

J'ai lu avec intérêt la prose de Claude Carpet dans le numéro 66. Comme ce dernier s'est aventuré sur mon terrain favori, je ne puis m'empêcher de réagir.

Faut-il ou ne faut-il pas patiner votre matériel roulant ? C'est vous qui voyez !

Si vous rêvez d'un réseau paysage, avec installations réalistes, végétation bien reproduite, bâtiments pleins d'atmosphère, sans aucun doute vous viendrez à la patine du matériel roulant, si ce n'est déjà fait.

Si votre conception du hobby ferroviaire est différente (il y en a tant, toutes respectables), la patine vous laissera de marbre ou même vous rebutera, et cela ne regarde que vous.

*Une tout autre question est : comment s'y prendre ? Je pense en effet que **la patine est un art subtil**, et qu'il vaut mieux ne pas l'entreprendre sans un minimum de bagage.*

Si, au cours de votre folle jeunesse, il ne vous est jamais arrivé de monter ni de peindre un Spitfire, un char Tigre ou le cuirassé New Jersey (exemples pris au hasard), ne vous lancez pas inconsidérément dans la patine de votre matériel roulant : vous courez au désastre.

Etes-vous novice ? ou peu expérimenté ? Commencez par récupérer au grenier tel vieux wagon Jouef ou Lima jugé indigne de figurer aux côtés de vos merveilles d'aujourd'hui. Cherchez ensuite dans les revues une photo d'un wagon réel plus ou moins semblable.

N'omettez surtout pas de lire ce qui s'est écrit de mieux sur le sujet. Incontournables : les trois articles d'Olivier Foncoux parus dans Loco Revue en 1990 (523, 526, 528) et, surtout, le hors-série n° 5 de Loco Revue consacré à la peinture. Achetez quelques pinceaux (de première qualité !) et les références Humbrol les plus utiles. Et puis, lancez-vous.

Une dernière considération. Il y a deux écoles en matière de patine. Les uns ajoutent par-dessus la peinture d'origine, les autres refont carrément cette peinture.

Dans le premier cas, on éclaircit ou on fonce la livrée d'origine (craies, terres à décor, lavis, pulvérisation à l'aérographe), et on ajoute les diverses salissures. Cette technique est la plus souvent proposée.

L'autre méthode, qui est celle d'Olivier Foncoux - et aussi la mienne - et que donc je recommande en toute impartialité, consiste à repeindre tout le modèle (en

contourant soigneusement les marquages) de façon à restituer les nuances des peintures longtemps exposées au soleil et aux agents atmosphériques, ainsi que les diverses retouches de peinture subies par le véhicule au cours de sa carrière. Les salissures proprement dites (dépôts, coulures, etc.) seront ensuite figurées selon la première méthode évoquée.

Tout ceci suppose un large éventail de teintes et l'art de mélanger les peintures.

Je recommande encore une fois de lire le Loco Revue hors-série sur le sujet.

A propos des wagons plats...

Un courrier d'André-Marie DUCARME
à propos de FFN 66, page 32.

*Claude Carpet mentionne trois wagons bien différents. Le modèle d'origine Jouef qui fut l'objet des soins de Daniel Piron est un **Res**, c'est à dire un wagon plat de 18 mètres de type courant à bogies (**R**), muni de haussettes (= bords) rabattables (**e**), apte à circuler à 100 km/h (**S**).*

*Le wagon Apocope est plus court (14 mètres), ce qui est indiqué par les lettres **mm** : il s'agit donc d'un **Remms**, et non d'un **Res**.*

*Quant au wagon Roco cité dans l'article, il s'agit d'un wagon plat de 14 mètres à haussettes, mais à deux essieux seulement, à ranchers courts (**Ks**) ou à ranchers longs (**Kbs**). Les ranchers sont les fameux « piquets » amovibles ou rabattables (parfois fixes) situés sur les côtés et destinés à maintenir le chargement.*

A propos du kit Apocope...

Un courrier d'André-Marie DUCARME
à propos de FFN 66, page 34.

*Le kit en question est basé sur le **Res** de Jouef, amputé de sa partie centrale. S'il bénéficie de l'attelage court, il présente cependant des défauts importants et son prix n'est pas négligeable.*

Il est possible de l'améliorer en se basant sur l'excellent article d'Olivier Foncoux paru il y a dix ans dans le numéro 10 de Ferro Flash Namur.

On peut aussi bien partir directement du modèle Jouef ou d'un de ses dérivés (j'espère éviter tout incident diplomatique grave en n'attribuant pas à L.S. Models ce qui revient à Euroscale ou inversément).

Les marquages nécessaires existent sous forme de décalcomanies à l'eau chez Jocadis. Pour figurer les poutres du châssis, réalisées en laiton par O.F., on peut utiliser de la plasticarte.

A propos de FFN 66

Un courrier de Max Delie

Le dernier numéro de FFN m'a donné la joie de lire, mais hélas j'ai constaté avec horreur que le texte publié sur la 50 3666 de la Vennbahn correspond au premier brouillon de cet article et pas du tout à la version définitive. Il n'y a qu'une explication pour cette erreur impardonnable, j'ai imprimé une mauvaise disquette.

Je vous prie de publier dans votre prochain numéro les rectifications suivantes :

La photo de la 50 3666 a été prise en 1976 et non 1986. Explication : les "Giesl" des BR 50 et BR 52 de la DR ont été démontés vers la fin des années 70 et au plus tard fin 1980. La raison était simple : vers la fin des années 70, la redevance pour la licence des "Giesl" devait à nouveau être payée. Pour éviter des dépenses inutiles de devises (la RDA étant toujours à court de devises en monnaie forte) les cheminées Giesl furent démontées et remplacées par des cheminées ordinaires.

Dans le texte de la page 7 :

La 50 3666 est bel et bien entrée en service au dépôt de Dresden-Friedrichstadt le 17 juin 1961 mais sans "Giesl". La cheminée Giesl a été montée sur cette machine en octobre 1967.

Entre le 11 février 63 et le 6 juin 77, elle est entrée en service aux dépôts d'Harberstadt, Oebiesfelde, Stendal et Rosslau. Le 7 juin 63 elle fait a nouveau partie de l'effectif de Stendal jusqu'au 15 juin 83 où elle fut utilisée comme chaudière de chauffage statique par la "VEG Havelobst Beelitz" jusqu'en été 1984. Pour le reste, le texte qui suit à la page 7 est exact jusqu'au moment où je parle de la numérotation.

La prétention que cette machine ne peut résider dans la série 50.50 est totalement faux. En effet, ce ne sont que des 50.35 qui ont été transformées au fuel et donc renumérotées en 50.50.

Elle aurait donc pu porter le premier numéro libre : 50 0073.

Mais cela eut été un numéro imaginaire qui n'a jamais existé, de sorte que laisser le dernier numéro réel que la machine a porté à la DR est à défendre.

Je me permets de formuler cette remarque : si votre "critique-maison", qui est toujours très vigilant en ce qui concerne les fautes dans d'autres publications... avait observé la photo, il aurait tout de suite remarqué que le libellé était erroné. Cela dû au fait que les Giesl avaient disparu à la DR à partir de 1981. En plus, a-t-il dormi quand il a lu le texte sur la numérotation ?

J'ai gaffé et j'en prend la responsabilité.

Ne croyez surtout pas que je me cache derrière la personne qui est si royale avec la critique envers les autres publications et ne contrôle même pas ce qui est publié dans sa propre revue.

Page 11, "Deutschland über Alles".

Cela me fait mal de lire ce titre. Faut-il encore et toujours rappeler cette période maudite. Je suppose que l'écrivain lui-même n'a pas connu, comme plusieurs d'entre nous, la période à laquelle il fait allusion.

S.v.p. veillez un peu à l'utilisation des expressions.

Bien que je sois d'accord avec le texte qui suit cette expression, je me permets d'attirer votre attention sur le fait qu'il ne sera jamais possible de forcer les constructeurs allemands à réaliser nos désirs. Nous sommes trop peu de modélistes belges et nous serons toujours considérés comme un marché secondaire. La loi du nombre prime toujours !

Pour terminer, je remarque que les articles de Bernard Grapperon, Jean Dubuffet et les miens sont signés. Mais les autres pas, pourquoi ? Il serait agréable de savoir qui a écrit quoi ! Pouvez-vous y remédier ?

Très cher Monsieur Delie,

En réponse à votre aimable courrier je me dois de répondre à vos questions.

La première concerne l'absence de vérification de votre texte.

Le rédac'chef est compétent pour transcrire les textes fournis et les mettre en page. Ses connaissances ferroviaires se terminent là.

Par contre, dans l'équipe de rédaction le correcteur technique n'a pas relu votre texte. Il a estimé que votre compétence dans le domaine de ces locomotives était au-dessus de toute erreur. Nous ne pouvions présumer d'une fausse manoeuvre sur l'ordinateur... pour laquelle vous êtes tout excusé.

Votre deuxième remarque sur le titre en allemand, il n'a nullement l'intention de réveiller une période maudite. Cette expression est le titre de l'hymne national de la Deutsche Bundesrepublik.

Plus nous avançons dans l'Histoire et plus cette expression se gonfle d'importance. La réunion des deux blocs allemands en une seule entité politique fait que la langue la plus parlée dans la CEE est l'allemand !

Si nous abordons maintenant son pouvoir économique, baissions-nous, nous allons bientôt cirer leurs chaussures. Et, il paraît qu'ils ont perdu la guerre...

Votre troisième question mérite quelques éclaircissements sur le fonctionnement de l'équipe de rédaction de FFN.

Car il s'agit bien d'un travail d'équipe et de bénévolat !

Des collecteurs de nouvelles, d'informations ferroviaires, de grandes oreilles, des rédacteurs occasionnels d'articles, un rédacteur en chef qui met en musique toutes les informations recueillies et les transforme en un texte cohérent (dix jours pleins).

Une première épreuve va alors passer entre les mains du correcteur technique pour l'actualité ferroviaire et le rétro-rail (les articles des "sommités" ne sont pas vérifiés, ils sont réputés au-dessus de tout soupçon).

Un correcteur orthographique et de syntaxe va relire tous les textes pour déceler la virgule, le point, l'accord de participe et la mise en forme dans une langue compréhensible et correcte.

Quand les corrections sont définitivement terminées, ces trois personnes finalisent la mise en page avec les photos, les légendes, le découpage et le tirage du premier exemplaire (deux soirées de 7h. chacune). Il restera une journée entière pour le tirage à 180 exemplaires de Ferro Flash Namur qui parviendra au lecteur après assemblage et adressage. Chaque numéro de FFN "coûte" en moyenne 150 heures de travail : impayable !

L'équipe de rédaction dont la composition figure au bas de la dernière page, sous le sommaire vous remercie de votre aimable collaboration.

21 mai 44, Marloie explose (page 13)

Un courrier de Phil Dambly

Il ne s'agissait nullement d'un bombardement effectué par plusieurs avions. Le train de munitions a tout simplement été mitraillé par un chasseur-bombardier faisant partie d'un groupe d'avions évalués à une dizaine d'appareils. Le but de ces derniers était de paralyser le déplacement des trains utilisés par l'armée allemande. Au moment de l'attaque, il n'y avait aucune locomotive en tête du train.

A propos du rail-route, et du courrier de B. Grapperon (page 30)

Un courrier de Phil Dambly

Le GLT "Guided Light Transport" (en français : transport léger guidé et pour les gens de la région : le Grand Léopard Terrifiant) circule encore de nos jours uniquement pour des parcours d'essai. Il n'est donc pas question de le supprimer car des clients potentiels sont toujours susceptibles d'être intéressés.

C'est ainsi qu'en France ce mode de transport (appelé TVR : Transport sur Voie Réservée) particulièrement

adapté aux villes moyennes, pourrait être implanté à Caen, Le Mans, Orléans, Tours et Toulon.

La Vie du Rail n° 2451 du 22 juin nous apprend que la ville de Caen recevra en mars 1996 un véhicule de pré-série, le premier d'un ensemble de vingt rames.

Le chantier de 13 km de la ligne commencera à l'automne pour une inauguration prévue en octobre 1998.

Il y a lieu de noter que ce type de véhicules circule sur un rail central.

A cet effet, il est muni d'un ergot permettant de le guider sur ce dernier.

Suite à FFN 66 (page 19), concernant la renumérotation des locomotives à la date du 1 janvier 1946

Suite à notre article concernant la renumérotation des locomotives de la SNCB à la date du 1 janvier 1946 et plus précisément au sujet des locomotives cédées à la Deutsche Reichsbahn suivant la convention "Eupen - Malmédy", Monsieur Maurice Hennequin, que nous remercions vivement, nous a adressé une note concernant ces cessions.

Nous la reproduisons textuellement ci-après.

Un courrier de Maurice Hennequin

Dès l'annexion, suivant décret du Führer du 18 mai 1940, des cantons de Eupen, Malmédy et Saint-Vith ainsi que de quelques communes germanophones de l'Est de la province de Liège (notamment Montzen) au Reich allemand et le rétablissement de la frontière d'avant 1914 entre la Belgique et l'Allemagne (frontière belgo-prussienne), la Deutsche Reichsbahn reprend l'exploitation de lignes qui avant 1918 relevaient de la compétence des chemins de fer prussiens (KPEV).

Ces lignes sont les suivantes :

- 48** Walheim - Raeren - Wevercé - Waimes - Saint-Vith.
- 49** Welkenraedt - Herbesthal - Eupen - Raeren.
- 47** Saint-Vith - Lommersweiler - Steinebrück.
- 47a** Lommersweiler - Trois-Vierges.
- 47b** Vielsalm - Bom (non exploitée par suite de la destruction du viaduc de Vielsalm).
- 45** Stavelot (Meiz) - Malmédy - Losheimergraben.
- 38** Hindel - Plombières
- 36** Dolhain - Herbesthal - Aachen-Süd.
- 24** Remersdael - Montzen - Aachen-West.
- 39** Herbesthal - Montzen / Gemmenich - Aachen-West.
- 39b** Moresnet - La Calamine (Bleyberg).
- 163** Gouvy - Saint-Vith.

De ce fait, trois ateliers de locomotives passent sous l'autorité de la RBD Köln. En l'occurrence Montzen (GMN)

créé en 1922, Herbesthal (FHR) et Saint-Vith (RSV), ces deux remises construites en rotonde sous le régime prussien.

Les locomotives qui y seront rattachées de 1940 à 1945 seront soit :

1. des locomotives allemandes de la DR.
C'est le cas de types DR 86, et 56.20 à RSV.
2. des locomotives belges louées à la DR au titre de "Leihlok".
C'est le cas de type 64 et 93 à FHR notamment : 6442, 6448, 6498, 6510 ou 9303 (roulant donc sous le numéro belge).
3. des locomotives belges cédées définitivement à la DR en vertu de deux ordonnances allemandes des 4 novembre 40 et 11 décembre 40 pour exploitation du réseau rétrocedé.

Le total de locomotives cédées par la SNCB est de 69 HL auquel s'ajoute une HL de type T 9.³ (93) propriété de l'ex-Armée Belge, récupérée à FR en juin 1940 et renumérotée sauvagement 9300 par l'occupant sans que pour autant la HL entre dans l'effectif SNCB. Soit dont 70 HL.

Ces 70 locomotives seront renumérotées sous régime DR dès leur cession et certaines perdront toute trace d'identification belge (ce qui explique les difficultés de récupération de ce matériel auprès des alliés après la guerre).

Le schéma de renumérotation est le suivant :

Type	nombre	numérotation DR
81 (DR 55)	34 HL	55 5666 à 55 5699
93 (DR 91)	8 HL (1)	91 1837 à 91 1844
96 (DR 74)	6 HL	74 1339 à 74 1344
97 (DR 93)	21 HL	93 427 à 93 447
98 (DR 94)	1 HL	94 489

(1) y compris la HL ex-Armée Belge (9300).

En fait, la cession de ces HL à la DR se fait en plusieurs épisodes {généralement après une G.R. (grande révision) en A.C. (atelier central) ou dans l'industrie}.

1 ^{ère} . vague en fin 1940	36 HL	19 type 81 5 type 93 11 type 97 1 type 98
2 ^{ème} . vague en septembre 1941	19 HL	5 type 81 3 type 93 * 6 type 96 5 type 97
3 ^{ème} . vague en novembre 1941	10 HL	10 type 81
4 ^{ème} . vague en mai 1942	5 HL	5 type 97

* dont 9300 ABL.

Toutes ces locomotives sont allouées à la RBD Köln et sont dispersées dans divers BW dépendant de cette

direction et non pas exclusivement dans les trois remises belges annexées comme certains auteurs le prétendent. Il est à noter que l'effectif de 70 HL est loin d'atteindre l'effectif des trois dépôts ex-belges à la veille de la guerre. En octobre 1936, RSV comptait 21 HL, GMN 23 HL, FHR 54 HL soit un total de 98 !

Les locomotives des trois remises ex-belges pénétraient régulièrement pendant la guerre sur le territoire belge. Les HL de GMN venaient à Bressoux et à Kinkempois, tandis que FHR pénétrait jusqu'à Verviers et même au-delà.

Il était donc possible de voir en Belgique des Leihlok ex-belges ou même françaises (c'est le cas notamment pour 2.040D 49 et 5.040E 45 appartenant à GMN) et des locomotives DR ex-belges.

La question de savoir si les 70 HL cédées correspondaient à des locomotives affectées spécifiquement avant le 10 mai 1940 à l'exploitation des lignes des cantons rédimés doit être clôturée par la négative.

De nombreuses visions personnelles en 1940 et 1941 établissent de manière irréfutable que ces HL appartenaient à des ateliers de l'intérieur du pays.

C'est le cas par exemple pour 9679 à FLV au 10-05-40 et à FVS en avril 41, 9703 et 9755 à FBM au 10-05-40, 9793 à LT en mai 1941, 8303 et 8177 à FSR au 10-05-40 ou encore 8127 à FTY et 8231 à FGH quelques jours avant leur cession en fin 1941.

L'évolution de la guerre amènera dès 1942 la mutation de la plupart de ces HL soit vers le Front de l'Est (c'est le cas de la totalité des type 81), soit vers d'autres RBD plus à l'intérieur du Reich.

Les 34 type 81 sont toutes parties à l'Est et sont les seules, à ma connaissance, qui furent utilisées en URSS même, pendant la guerre.

Quelques exemples :

8110 / 55 5666 :

recensée en 1944 à RDB Regensburg comme Abgestellte Otschadlok. Sera réparée mais ne sera pas restituée par les BB.

8116 / 55 5667 :

rapatriée de FBD Kiew via la Roumanie. Sera restituée à la SNCB en juin 1950, allouée à FVS, mais ne sera plus réparée.

8129 / 55 5668 :

réputée perdue à l'Est au 7 décembre 44 (Kriegsverluste).

8149 / 55 5669 :

retrouvée en Pologne sous le n° Tp 4-92, non restituée.

8179 / 55 5670 :

en septembre 44, RDB note Zurückgeführte Ostlok.
Après la guerre, notée à RDB Essen, restituée en juin 50,
allouée à FHS, non réparée.

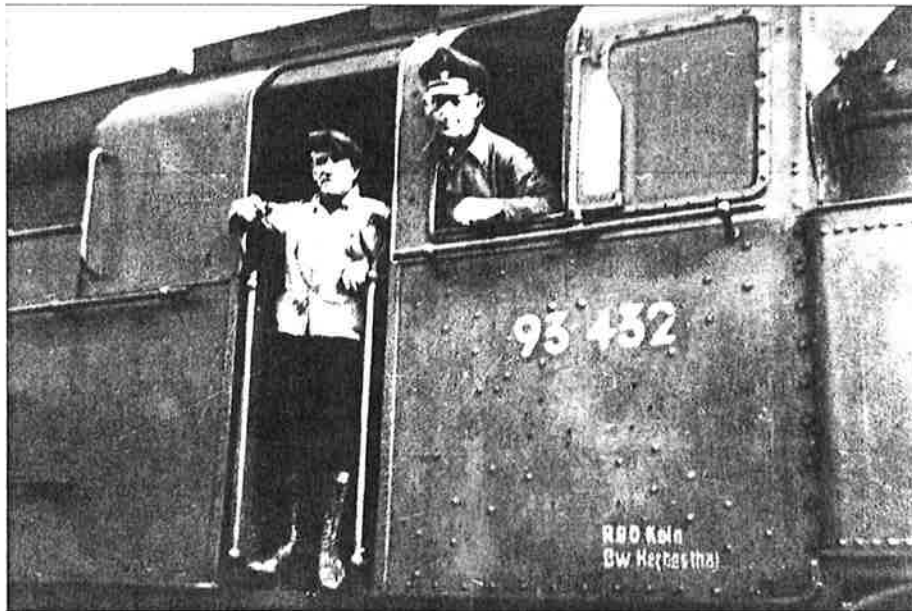
8348 / 55 5673 :

en septembre 44, Zurückgeführte Ostlok.
Probablement ramenée sur le front de l'Ouest en 1944
car elle est signalée par la SNCF sous le n° 2 040 D 352
dépôt de Longueau. Elle ne sera pas restituée par la
France.

Sur 70 locomotives, seules 23 restituées à la SNCB
seront remises en circulation, y compris la 9300 reprise
par l'Armée Belge.

Autres abréviations utilisées :

FR ... : Brugge
FLV . : Leuven
FVS . : Visé
FBM : Bruxelles-Midi
LT : Ottignies
FSR . : Schaerbeek
FTY . : Toumai
FGH : Saint-Ghislain
FHS . : Hasselt
BW .. : Bahnbetriebswerk
RDB : Reichsbahn Direktion



Locomotive type 97 n°9728 de la SNCB cédée à la DR suivant convention "Eupen-Malmédy" pour être incorporée dans la Baureihe 93 sous le n° 93 432. Le 19 juin 1950, elle fut restituée à la SNCB quasi détruite et en pièces chargées sur wagons. Elle fut cependant réparée par CW Mechelen et fut affectée de 1951 à 1963 aux remises d'Herbesthal, Pepinster, Herbesthal, Tamines et finit sa carrière à celle d'Herbesthal, tout cela sous le n° 97.028 lui attribué à la renumérotation du 1 janvier 1946. (photo collection G. Lejeune - D. Funken)

Les errata de FFN 66

"Fin du passage des voitures-lits soviétiques",
page 9, 2° colonne

Il y a : "mais aura Oostende comme points d'origine et de destination".

Il faut : "mais aura Bruxelles-Midi comme points d'origine et de destination.

"Les locomotives en écriture au...",
page 17, dernière ligne horizontale du tableau

Il y a : "type 81".

Il faut : "type 88".

La sécurité et le train miniature

Les ressorts

Les premiers trains miniatures sont nés fin du siècle dernier.

Les premiers moteurs actionnant les locomotives sont propulsés par des ressorts.

L'inconvénient majeur est le manque de régularité doublé par une trop courte durée de fonctionnement.

De grandes marques de haut de gamme comme Hornby décident de remédier à la situation en réalisant de la "fine mécanique". Le train-jouet s'améliore.

Les engrenages sont finement taillés et un régulateur à masselottes complète l'endurance des moteurs. La vitesse de rotation du moteur est freinée par les masselottes.

Des systèmes logés dans les voies permettront même d'arrêter le train ou de changer son sens de marche.

Dans les années 20 d'autres marques suivront la voie tracée.

La vapeur vive

Parallèlement aux moteurs à ressort, des marques prestigieuses comme Märklin, Bing et Schoenner sorti-

ront des locomotives à vapeur vive produite par un réchaud à l'alcool placé sous la chaudière.

Sans système de régulation, elles s'élançaient à l'assaut des courbes où elles ne manquaient pas de verser, répandant le carburant sur les tapis et parquets... que de flammes dans les maisons et appartements.

Fin des années 40, je me souviens avoir possédé un petit bateau en fer blanc, peint, d'une quinzaine de centimètres, actionné par un petit réchaud à alcool placé sous une plaque en métal. Celle-ci reliée à deux fines tubulures sous la coque laissaient échapper, à l'arrière, des bulles d'air qui propulsaient le bateau. Simple, mais efficace...

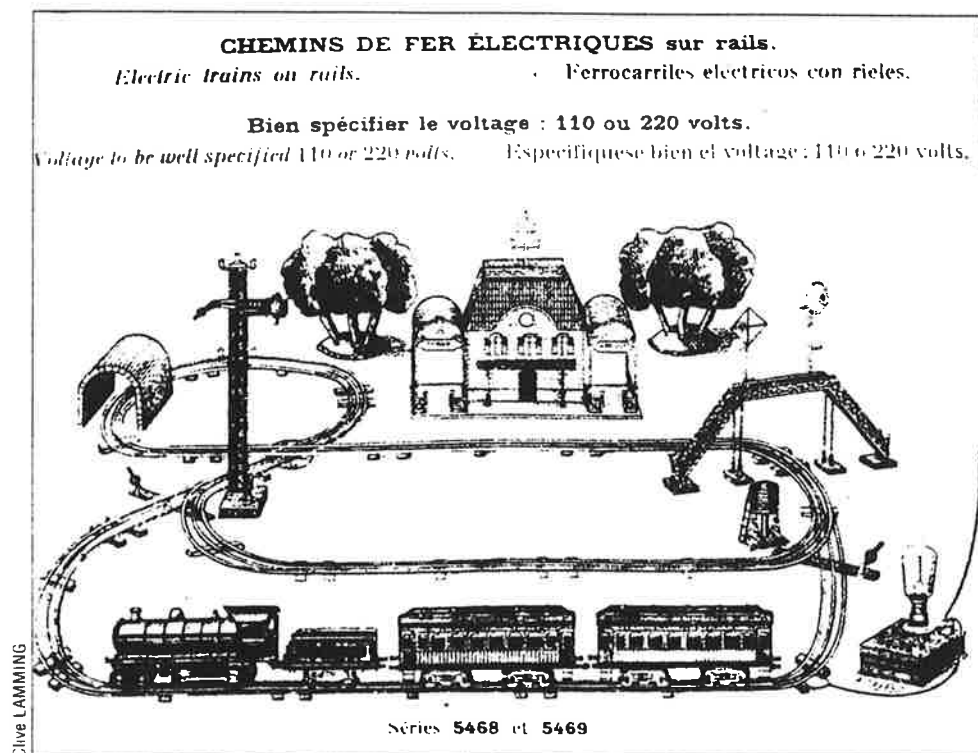
L'électricité

Le train électrique est tout naturellement apparu, en Allemagne, début du siècle.

Son utilisation était tout aussi dangereuse. L'alimentation électrique était réalisée sur base de la pile Volta.

De petites sphères en verre, très fragiles, contenaient, outre les électrodes cuivre et zinc, un mélange délicat composé d'eau acide et de bichromate de potassium. A votre santé.

Le rail central et la caténaire faisaient aussi leur apparition.



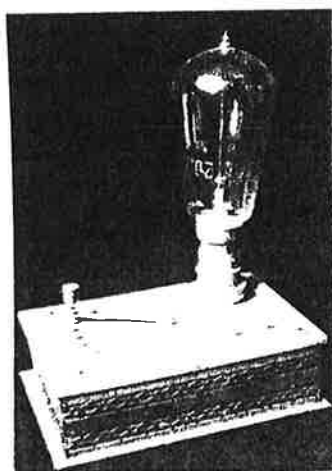
Les dangers de la lampe placée en série sur le 110 volts continu.

La fin de la première guerre marque une évolution notoire dans l'alimentation du moteur. Le réseau domestique sera utilisé. Le 110 volts continu commence à se répandre par la présence de petites centrales dont les villes se dotent.

Ce type de courant ne pouvant se transporter sur de grandes distances, ce sont les points de productions qui se multiplieront.

Et les trains seront alimentés en 110 volts continu.

Ne parlons pas des accidents...



Le rhéostat qui tue !

Devant ceux-ci, les fabricants sont obligés de recourir à un stratagème.

Une lampe sera placée en série et un rhéostat permettra de réguler la vitesse. C'était un grand progrès, nous n'avions plus que du 55 volts continu sur la voie lorsque la locomotive était dessus. Encore bien trop dangereux car lors d'un déraillement, le moteur de la machine ne présentant plus de résistance diviseuse de tension, la voie était à nouveau sous 110 volts !

Hornby a innové en proposant la source de courant sous forme de batteries de voitures.

Comme elles étaient lourdes et qu'elles devaient souvent être rechargées, cette technique n'eut pas le succès escompté et disparut dans les années 25.

Première sécurité : le courant alternatif

En France, les centrales de production délivraient du 110 volts alternatif en 50 périodes, mais en 25 périodes sur la Côte d'Azur. Du fait de la présence de courant alternatif, le transformateur pouvait être utilisé et délivrer du 20 volts. Le danger était passé.

Si le courant continu permet l'inversion du sens de marche sans artifice particulier, il n'en était plus de même avec l'alternatif.

Les fabricants replanchent sur le sujet.

Märklin optera pour un court survoltage agissant sur un relais embarqué.

Jep et Hornby préféreront une courte coupure de courant pour agir sur le relais embarqué.

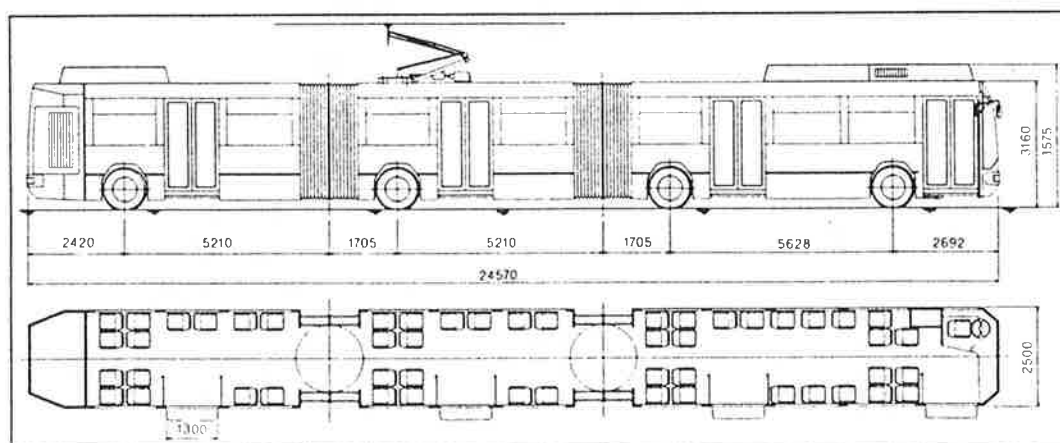
Grosse lacune, aucun signal visuel ne permet de vérifier le sens de marche au démarrage si ce n'est de constater dans quel sens le train s'ébranle...

Le progrès définitif

Dans les années 50, la généralisation de la tension alternative et l'invention de la cellule redresseuse permettront d'avoir des transformateurs délivrant une tension continue de 12 volts.

Les alimentations régulées électroniquement, les pilotages portables, les télécommandes, l'ordinateur ont permis d'accroître le niveau de sécurité à son point culminant. Nos enfants, et... nous-mêmes, pouvons nous adonner à notre hobby favori sans arrière-pensée néfaste. **Merci, messieurs les ingénieurs.**

Bibliographie : Clive Lamming, n°2388, "Vie du Rail".



Document BN

Plan du G.L.T. suivant document BN (dont question dans le courrier des lecteurs, page 20)

Sur le rail

A bord d'une locomotive du bloc Bruxelles - Herbesthal

Article de Paul C. Faniel, paru dans "Le Soir Illustré" n° 295 du 14 octobre 1933.

"C'est entendu, trouvez-vous demain matin, à quatorze heures, au dépôt des locomotives de Schaerbeek. L'ingénieur vous mettra en présence du machiniste-instructeur Himpe qui prendra place avec vous à bord de la machine du train 145 qui quitte Bruxelles à 15 heures et vous reviendrez par le train 172 qui quitte Herbesthal à 19h55.

Vous verrez ainsi les deux aspects du parcours : l'un le jour, l'autre la nuit. Bon voyage !"

Ces paroles obligeantes terminaient mon entretien avec le chef du personnel de la Société Nationale des Chemins de fer, qui m'avait autorisé à prendre place sur une locomotive remorquant le rapide international.

A l'heure dite, j'étais au dépôt de Bruxelles-Nord, non sans m'être muni, au préalable, d'une combinaison et de

vieux vêtements ne craignant plus rien pour leur fraîcheur !

J'y fus aimablement reçu par l'ingénieur M. Carez, qui voulut bien, en attendant l'heure du départ, me donner quantité d'explications intéressantes concernant les particularités techniques et mécaniques de la machine sur laquelle j'allais voyager.

L'énorme locomotive du type "Flamme" 1910, qui remorque un train de 450 tonnes pèse elle-même 105 tonnes. A ce poids, il convient d'ajouter celui du tender qui, chargé de ses 10 tonnes de combustible et de 30 mètres cubes d'eau représente encore 65 tonnes environ.

Une demi-heure avant le départ du convoi, le mécanicien procède au graissage général de la machine, tandis que le chauffeur alimente le foyer pour obtenir la pression nécessaire.

Il enfoume sans arrêt briquettes et menu, dont la consommation sera d'environ 2.500 kgs pour le voyage aller. Ce combustible vaporisera 18.000 litres d'eau, soit 36 m³ pour l'aller et retour. La vapeur, après son travail dans les 4 cylindres aux dimensions énormes, n'est pas perdue : elle sera en partie utilisée pour l'alimentation en eau de la chaudière.

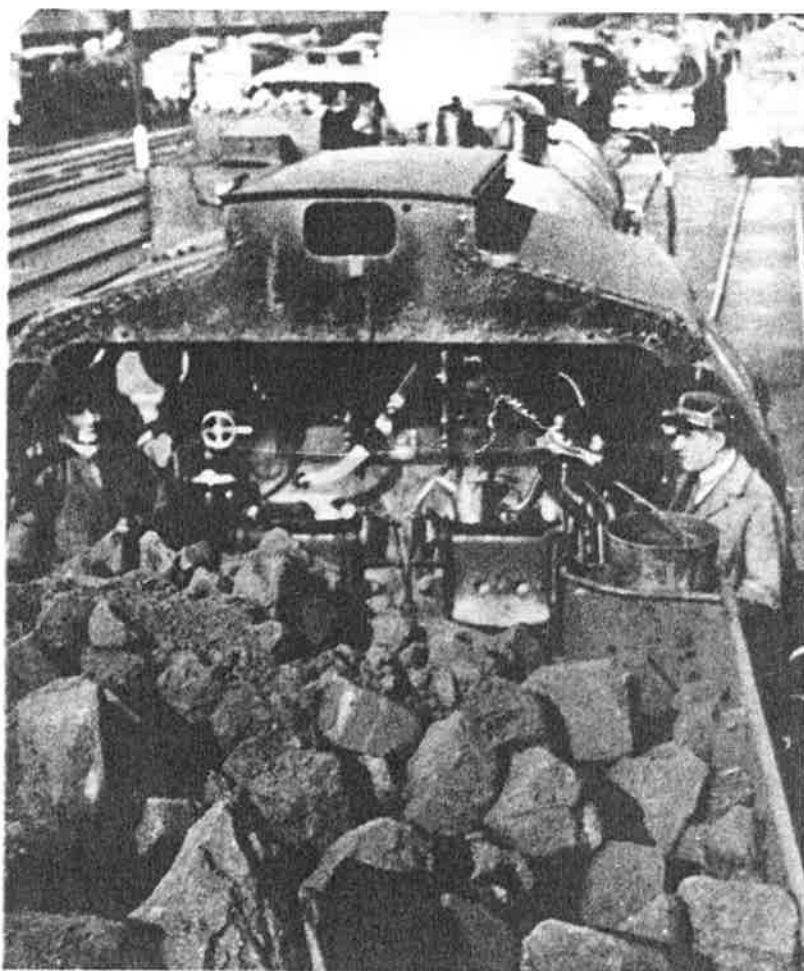
Mais l'heure du départ approche... Il est temps de monter à bord.

Au préalable, on me passe deux paquets de déchets de laine et de coton. C'est la tradition paraît-il, et cela semble indispensable puisque tout ce qu'on touche sur la machine est inévitablement gras !

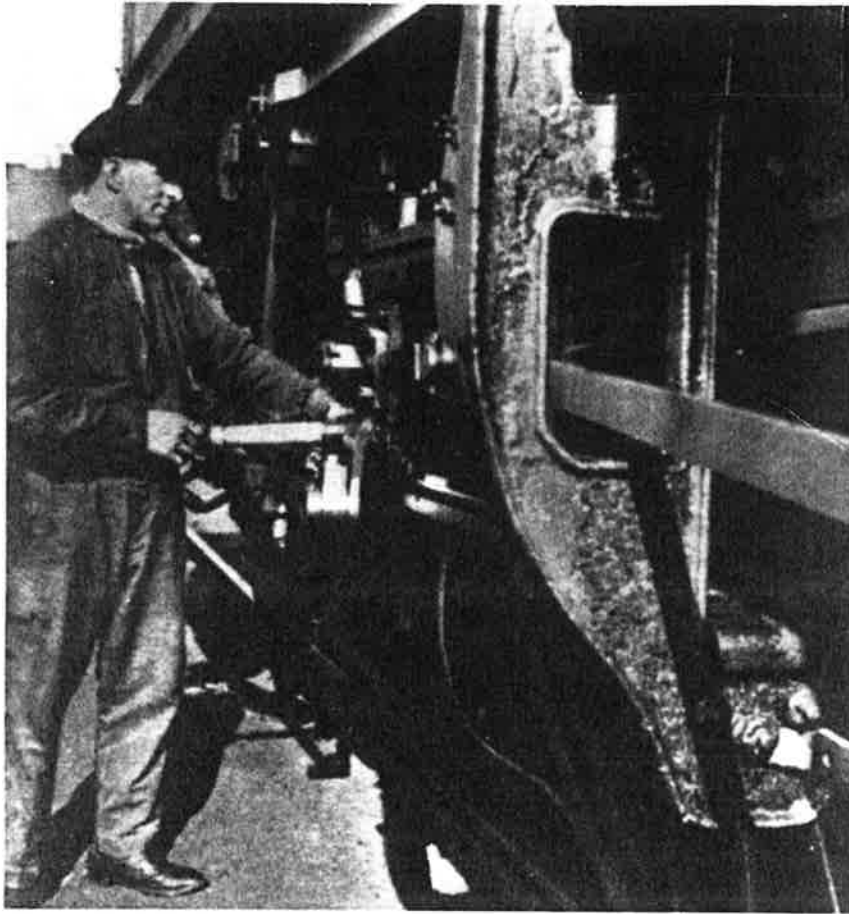
Au bout de quelques minutes, je me surprends à imiter les gestes du mécanicien et du chauffeur qui, à chaque instant s'essuient les mains aux chiffons qui ne les quittent guère.

Quelques gestes précis du mécanicien, et la lourde locomotive s'ébranle lentement pour aller se placer en tête de la rame de wagons qu'elle entraînera tout à l'heure.

Le machiniste jette un dernier regard sur les différents manomètres de bord.



Notre machine quitte le dépôt pour se mettre en tête du train



Un graissage général est indispensable avant chaque voyage.



Attentif, calme, le machniste surveille sa voie... Nous roulons à 120 km à l'heure

Plus qu'une minute, trente secondes, cinq secondes, il est l'heure...

Un halètement puissant, accompagné des sifflements stridents de la vapeur qui fuse, et l'énorme masse que constitue le train bloc Liège-Herbesthal se met en marche.

A partir de ce moment, mécanicien et chauffeur ne procéderont plus que par gestes simples, précis, comme une mécanique bien réglée.

Mais la vitesse s'accroît et la grande ligne droite de Cortenberg est franchie à toute allure : l'aiguille du tachymètre est montée aux environs de 110 kilomètres à l'heure.

Un peu avant Louvain, nous ralentissons, pour traverser la gare à 60 km/h. Puis le sémaphore de sortie dépassé, le machiniste remet la vapeur, et l'aiguille du compteur de vitesse reprend doucement son ascension vers les grandes allures.

Les signaux suivent les signaux...; notre pilote, un brave liégeois au parler sonore et dont le regard pétille de malice, bien campé dans une position que l'on sent habituelle, semble littéralement faire corps avec sa machine, animateur de cette mécanique qui lui obéit servilement, quelle que soit la manoeuvre qu'il en attend.

Pendant ce temps, le chauffeur, toutes les trois ou quatre minutes, enfoume quelques pelletées de combustible par les deux ouvertures du foyer dont l'énorme surface de grille (environ 5m²) réclame continuellement son aliment.

Nous traversons encore quelques gares à toute allure, dans un bruit de tonnerre et nous arrivons bientôt aux abords d'Ans.

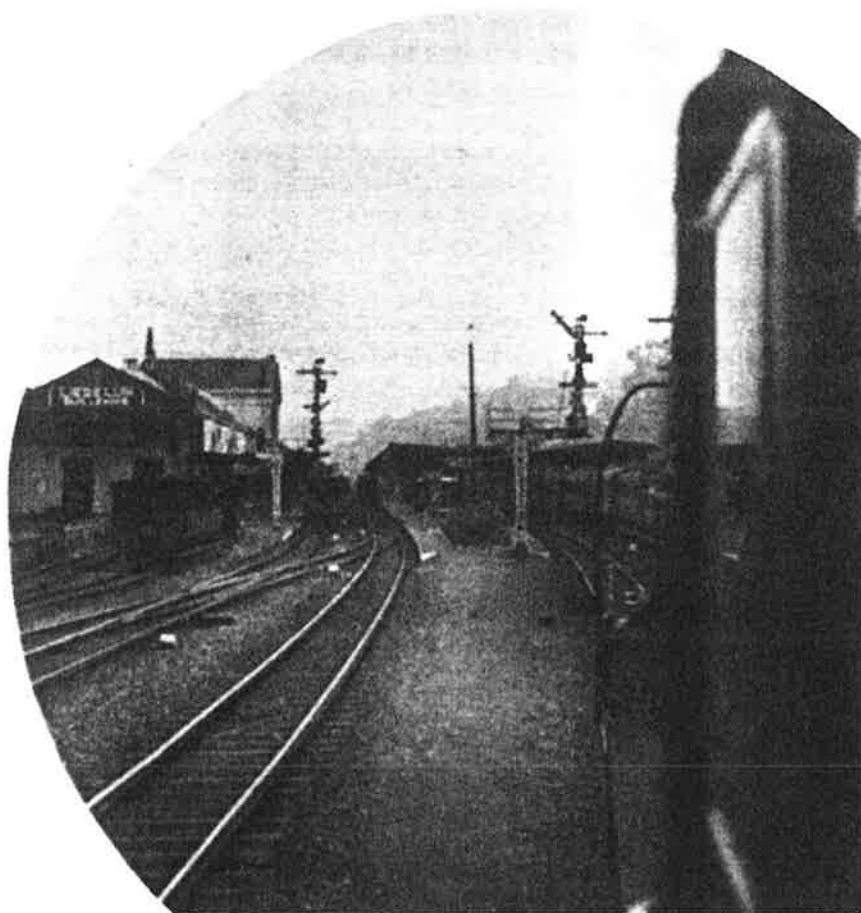
Ici, se trouve le signal équipé d'un balancier dont la mise en mouvement est commandée par le train qui va le franchir.

Au bout de ce balancier est monté un pétard qui se présente à point nommé sur le rail. Si le convoi dépasse 35 km/h, l'explosion du pétard enjoindra l'arrêt au machiniste qui devra effectuer un nouvel essai de freinage. Le plan incliné d'Ans est ensuite descendu à 50 kilomètres à l'heure. Cette rampe, on le sait, est la plus forte de Belgique, son pourcentage étant de 27 à 35mm par mètre.

Arrêt à Liège et changement d'équipe. Nous traversons ensuite la partie vallonnée qui sépare la cité wallonne de Herbesthal.

Le soleil qui a daigné être de la partie, nous montre, après chaque tunnel, (ils sont au nombre d'une trentaine) les riants aspects de la campagne wallonne, aux confins des Ardennes.

Et nous voici arrivés à Herbesthal. Ce trajet m'a semblé excessivement court ainsi qu'au personnel de bord ! En vérité, on n'a guère le temps de s'ennuyer...



La gare de Liège-Guillemins, vue du train

Voici d'abord la traversée du dédale des voies qui encombrant la sortie de la gare de Bruxelles-Nord et derrière nous serpente le long train qui dessine le chemin de la voie que nous venons d'emprunter.

Schaerbeek est traversé lentement, et dès que Diegem est franchi, le modérateur (organe qui commande l'admission de la vapeur dans les cylindres) est ouvert et la vitesse augmente.

Nous atteignons assez rapidement 75 kilomètres à l'heure. Jusqu'ici des impressions très diverses m'ont laissé une sensation principale : celle de la grande sécurité.

En effet, les deux hommes qui manoeuvrent sur cette lourde machine procèdent par mouvements simples, nets, précis et l'observateur est frappé par leur décision, la justesse de leurs réflexes, qui leur fait trouver infailliblement une manette ou un levier sans même le chercher des yeux.

Je quitte alors le convoi qui continuera jusqu'à Aix-la-Chapelle et au retour, je prends à nouveau place à bord de la même locomotive.

La nuit est maintenant tombée et nous refaisons le même chemin parcouru, en sens inverse. Seuls les feux vert, jaune ou rouge de la signalisation serviront de guide au machiniste. Je ne m'aperçois plus guère des tunnels que par le bruit infernal du convoi qui les franchit à 75 kilomètres à l'heure.

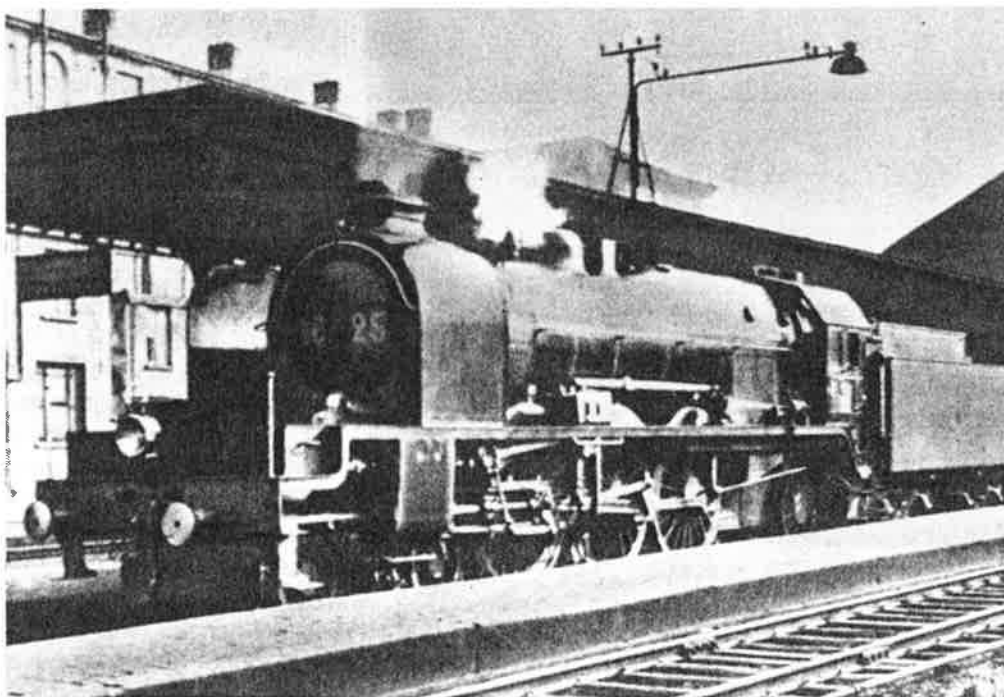
Voici à nouveau Liège où nous stoppons pendant quelques minutes, au cours desquelles viennent "s'amarrer" en queue, les deux locomotives supplémentaires qui aideront la machine de tête à remorquer la lourde rame jusqu'au sommet de la rampe d'Ans. La vitesse sera naturellement réduite et nous ne dépasserons pas 25 km/h.

Voici déjà Landen, et quelques minutes plus tard, Tirlemont est traversée en trombe, dans un tonnerre assourdissant.

De temps à autre, le machiniste projette le pinceau blanc d'une petite lampe électrique sur son compteur de vitesse... Les unes après les autres se succèdent les émeraudes falotes annonçant le passage libre aux sémaphores de signalisation.

Quelques courbes, une nouvelle ligne droite et je me trouve en face d'un kaléidoscope lumineux : ce sont les innombrables signaux qui commandent l'entrée de la gare du Nord.

Et c'est déjà fini ! Depuis quelques minutes, le chauffeur a ralenti la cadence d'alimentation en combustible et le machiniste amorce à petits coups le freinage du convoi qui viendra docilement, sous sa conduite, s'arrêter à sa position habituelle.



A l'avant de la machine, les deux écrans pare-fumée verticaux, canalisent la fumée au dessus de la cabine dans le but de conserver un maximum de visibilité.

Après treize minutes de montée, environ, nous sommes revenus sur la légère déclivité qui nous ramènera vers Bruxelles.

Le modérateur est ouvert à fond... et c'est la ruée dans l'obscurité. La lune, qui éclaire la campagne de sa lueur blafarde, semble nous livrer un match de vitesse.. plus nous accélérons et plus elle nous accompagne rapidement !

Aucun des deux, du reste, ne sortira vainqueur de cette compétition.

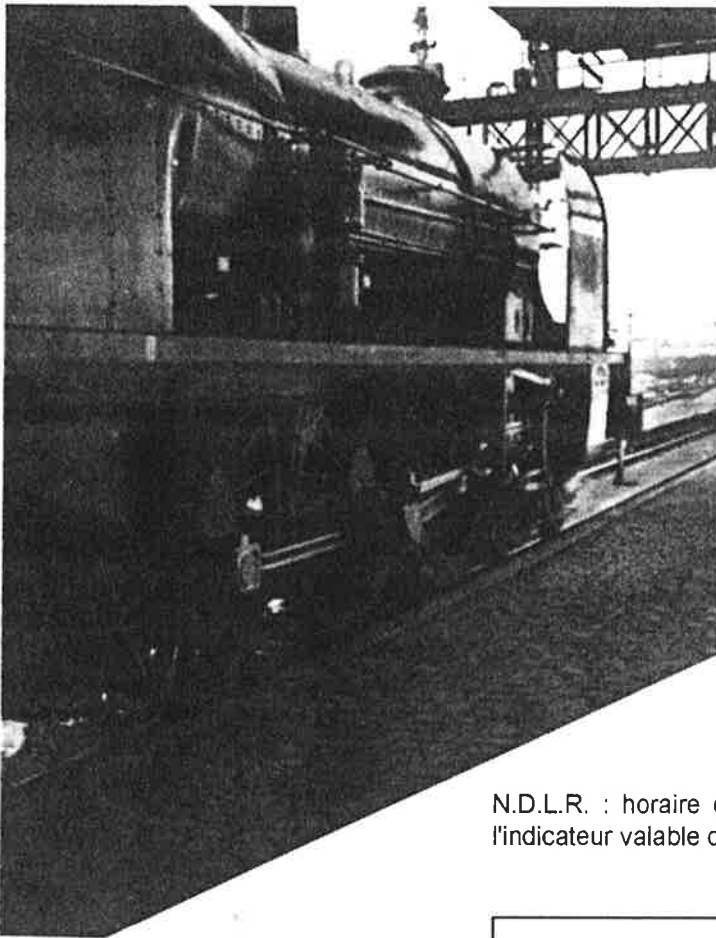
Nous sommes habilement guidés dans le labyrinthe de rails qui précède la gare du Nord... Le pilote sait qu'il peut compter sur les services de la signalisation et de l'aiguillage. Ainsi s'écoulent les derniers instants de ce trop court voyage.

Je viens de vivre cinq heures rapidement passées, à bord de la machine d'un train rapide et sans avoir connu un instant l'impression de danger.

Comment, du reste, pourrait-il en être autrement en observant le travail précis, méthodique, de ces hommes résolus, calmes,

conscients de leur responsabilité, qui accomplissent journellement, depuis de longues années, un travail dont on ne soupçonne pas, en général, les rudesses et les difficultés?

Et je me serais senti diminué si je n'avais, en les quittant, serré avec sympathie leurs mains calleuses et rudes : grâce à eux, plus jamais, je ne connaîtrai d'appréhension, lorsque je voyagerai!



*La puissante machine
halète..., souffle...,
quelques minutes avant le départ*

N.D.L.R. : horaire des trains 145 et 172 (extrait de l'indicateur valable du 15 mai au 7 octobre 1933.

145		172	
Bruxelles (Nord) / 15.25	Côln (Hbf) / 17.52
Liège (Guillemins)	16.50 / 16.55	Düren	18.22 / 18.23
Pepinster	17.20 / 17.21	Stolberg	18.41 / 18.42
Verviers (Central)	17.27 / 17.28	Aachen (Hbf)	18.53 / 19.04
Herbesthal	17.48 / 17.52	Herbesthal	19.28 / 19.56
Aachen (Hbf)	18.11 / 18.38	Verviers (Central)	20.13 / 20.15
Stolberg	18.46 / 18.47	Pepinster	20.21 / 20.23
Düren	19.04 / 19.05	Liège (Guillemins)	20.47 / 20.52
Côln (Hbf) *	19.38 /	Bruxelles (Nord)	22.14 /

* : à l'époque Köln s'écrivait de cette façon dans l'indicateur de la SNCB.

Le tender accouplé à la locomotive type 10 n°1025 était le 31.002 (type 38, ex-Kpev).

Sa capacité en eau était de 31 m³ et en charbon de 7 tonnes. Son poids en ordre de marche était de 64 tonnes.

Comme celui de la locomotive était de 112 tonnes, le poids total de l'ensemble en ordre de marche s'élevait à 176 tonnes.

Le wagon Remms type 3514 C0

Préliminaires

Cet article est paru dans notre Ferro Flash n°10 sous la plume d'Olivier Foncoux.

Il devenait intéressant de le publier à nouveau pour deux raisons très simples : l'édition est épuisée et les amateurs de maintenant n'y ont plus accès. Donc, reprenons les vieux machins pour faire du neuf. Et puis, c'est à la mode même dans la musique.

Le modèle réel

C'est un wagon unifié UIC type 2, utilisé pour le transport de produits plats de haute densité.

Il est muni de haussertes latérales rabattables sur toute la longueur et de ranchers pivotants.

Ces wagons sont très répandus sur les réseaux SNCB, SNCF et dans d'autres pays.

L'effectif SNCB est de 2199 unités se répartissant comme suit :

700 du type 3514 C0 avec gouttières, haussertes basses.

449 du type 3514 C2 avec gouttières, haussertes basses.

750 du type 3514 C3 sans gouttières, haussertes hautes.

300 du type 3514 C4 charge autorisée plus élevée.

La SNCF compte également 4937 unités dans son parc.

Ces wagons omniprésents sur le réseau transportent des charges très souvent indivisibles à haute densité :

- produits métallurgiques (profilés plats ou poutrelles),
- produits finis en béton.

On les voit de temps à autre avec des chargements de matériel routier, agricole ou de conteneurs.

Ils peuvent également transporter divers chargements bâchés.

A noter que, principalement dans les trains de travaux, on les charge de matériaux en vrac : terre de remblai, sable, ballast...

Tout réseau modèle contemporain se doit de comporter de ces wagons.

La réalisation du modèle SNCF ayant déjà été décrite dans le n°444 de Locorevue, nous envisageons ici celle du modèle SNCB.

Matériaux et outillage

Il faut d'abord acquérir ou détenir le matériel suivant :

- (au moins) un wagon Jouef référence 6750 (n°676300 en 1994),
- plasticard de 0,5mm et 1mm d'épaisseur,
- fil de laiton ou de cuivre de 0,7mm de diamètre,

- 4 essieux brunis de Roco, Liliput ou équivalent,
- profilé H en laiton de 3,5 ou 3mm (20cm),
- 4 tampons Roco provenant d'un 4395 C,
- peinture blanche, noire, jaune et rouge wagon,
- scie à fines dents, x-acto, limes fines,
- métyle-éthyle-cétone (MEC), cyanolite, époxy,
- décalcomanies "Jocadis",
- un bout de latte carrée 20x20mm.

Le démontage du wagon

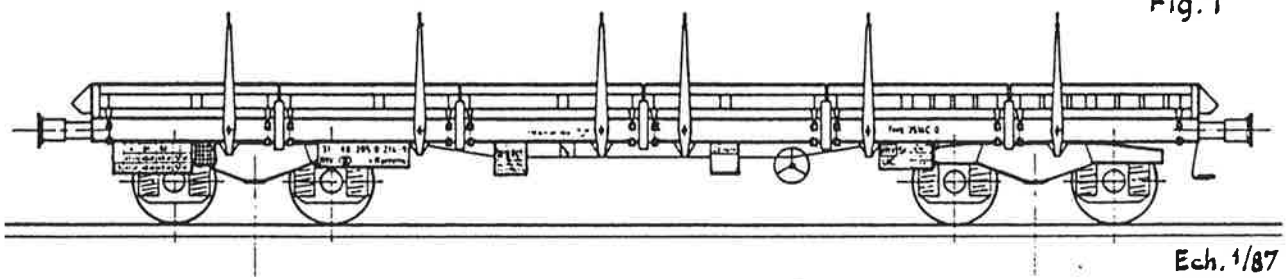
- poser le wagon côté plancher sur la latte en bois carrée 20x20 afin de protéger les ranchers délicats,
- déclipser les bogies,
- enlever le renfort de châssis en soulevant le bout avec un tournevis faisant levier et en écartant les 6 ergots de maintien. Le lest est ainsi libéré,
- déclipser les 4 plateaux de tampons.

Modification de la caisse

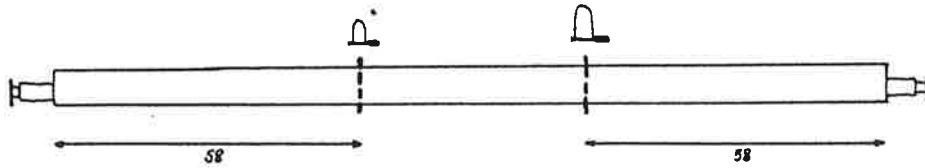
- supprimer les plaques comportant le n° UIC et les porte-étiquettes,
- supprimer une paire de marchepieds à une extrémité,
- supprimer les ergots de fixation de renfort de châssis,
- scier la caisse en 3 parties en s'aidant éventuellement d'une boîte à ongles, suivant la figure n°2, attention, les dents de la scie doivent être fines car le plastique se brise très facilement,
- araser ce qui reste du châssis du wagon en commençant par casser le plastique à la pince et en achevant à la lime ou à l'x-acto avant de passer le papier de verre,
- araser les poignées gravées sur les ranchers,
- poncer les bords sciés des 2 extrémités, le morceau central ne sera pas réutilisé,
- assembler les deux bords de caisse en collant au MEC, maintenir le tout avec un raidisseur et des serre-joints, laisser sécher une bonne journée,
- prélever un morceau de 107mm sur le lest et le recoller en place à la cyanolite,
- boucher les trous dans le plancher avec de la pâte genre Stucco.

Confection du châssis

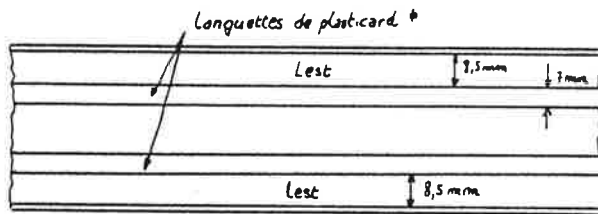
- coller à la cyanolite deux rectangles de plasticard de 1mm d'épaisseur de dimensions 7mm x 95mm sur le lest (fig 3),
- ces rectangles de plastique sont destinés à recevoir les profilés de renfort du châssis,
- couper deux morceaux de 92mm hors du profilé H,
- confectionner les renforts comme suit (fig4) :



Découpe de la caisse: Fig. 2



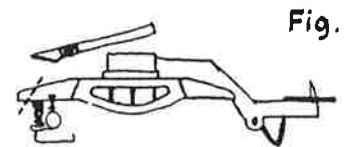
Fixation du plasticard sur le lest: Fig. 3



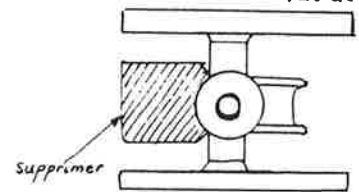
* ces Languettes doivent être centrées par rapport à l'axe longitudinal du wagon.

Retouche du bogie:

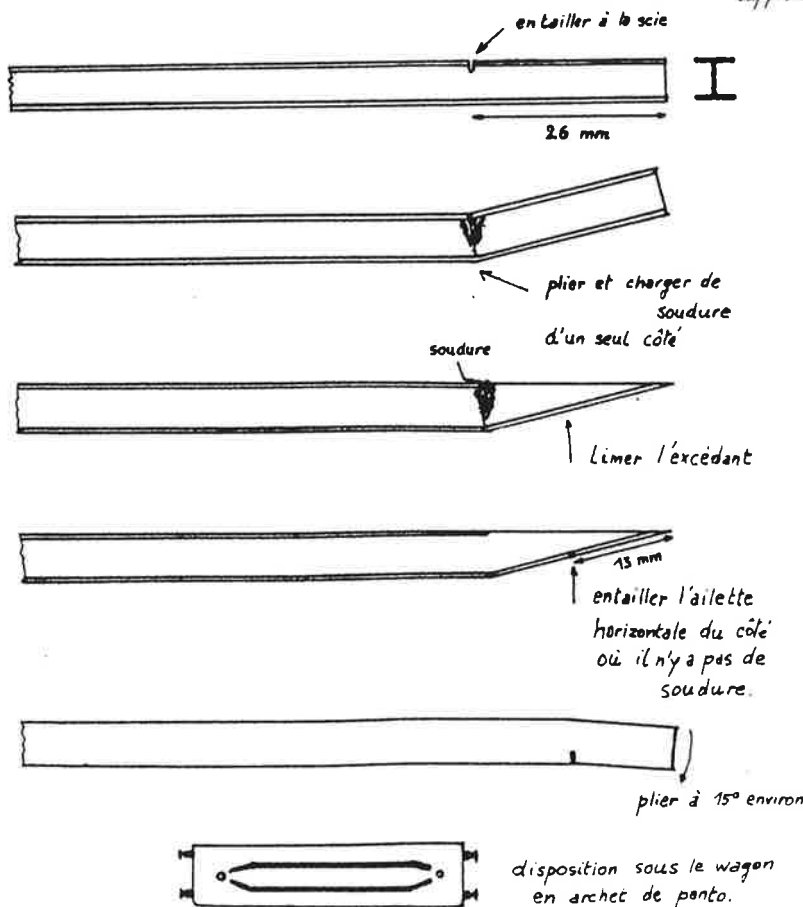
wagon vu dessous



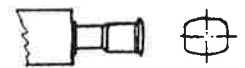
vue de dessous



Confection des renforts: Fig. 4



Tampon: Fig. 6



WAGON
Remms
type 3514 C0

les plaques d'immatriculation

Le wagon comporte cinq plaques d'immatriculation et une plaque d'inversion "march-voy", ainsi qu'un porte-étiquette grillagé par face.

Les plaques seront découpées dans du plasticard de 0,5mm d'épaisseur :

- deux rectangles de 16mm x 4,5mm pour le cadre de charge et porte-étiquette,
- deux rectangles de 13mm x 3,5mm pour le n° UIC,
- deux rectangles de 5mm x 4,5mm,
- deux carrés de 4,5mm (tare et tableau d'inscription),
- deux rectangles 8mm x 4mm (cadre de révision et symboles RIV UIC)

Les autres inscriptions du wagon s'appliquent directement sur la caisse (se reporter au dessin du wagon).

La position des plaques "cadre de charge, n° UIC" est telle qu'elle empêcherait tout débattement du bogie si on les fixe à la caisse. Ces deux plaques doivent être solidaires du bogie. Elles seront fixées au MEC sur un morceau de plasticard d'une épaisseur de 1,5mm préalablement collé sur le bogie.

Le tout sera proprement consolidé à l'époxy.

Pour ajuster la position de ces plaques **immédiatement** après collage, le wagon doit être sur rails. Il faut s'arranger pour qu'elles arrivent à ras du dessous de la caisse mais sans frotter et soient bien horizontales.

On répétera l'opération pour le second bogie.

D'un côté, il est nécessaire de limer un peu l'arrière des marchepieds et de faire sauter les crochets d'ancrage afin de laisser le libre passage aux plaques portant l'immatriculation de charge.

Toutes les autres plaques seront fixées au ras des faces au MEC. Avec un petit morceau de plasticard de 1mm d'épaisseur placé derrière pour consolider.

On fera de même pour les plaques de réglage "march-voy" (rectangle de 3x2,5).

Attention, les trois plus petites plaques doivent être disposées symétriquement les unes en face des autres alors que les plaques extrêmes et n° UIC sont disposées de manière dissymétrique.

Modification des bogies

Le nouveau châssis nécessite une retouche aux bogies. Il faut supprimer la masse de plastique comme la figure (5) le montre. Il faut également entailler la poutre porteuse pour que le bogie ne soit pas gêné par la plaque RIV et UIC.

Il faudra gamir les bogies d'essieux brunis Roco (ou similaire) afin de conférer un minimum de sérieux au modèle.

Détails de finition

- placer de nouveaux tampons enveloppants issus de wagons Roco, le wagon 4395C à capots télescopiques SNCF convient car il ne porte normalement pas ces tampons (on les remplacera par des tampons rectangulaires classiques que l'on se procure en pièces détachées.

Avant le placement des tampons, on retailera le plateau pour obtenir l'allure correcte (fig 6) et on arasera sur la caisse les vestiges des boisseaux Jouef en épargnant l'embase.

- coller à droite du cadre de charge, le porte étiquette figuré par une morceau de fin treillis (récupération ou pièce Brawa),
- coller deux petites tiges de plastique (Statters) sur les plaques "march-voy" pour figurer les manettes,
- joindre ces plaques par une tige métallique de 0,7mm de diamètre passant sous le châssis.

Peinture et décoration

- recouvrir d'apprêt les profilés en laiton du châssis (vernis pour métaux par exemple),
- peindre en brun-wagon l'ensemble,
- peindre en blanc les plaques "march-voy" et les manettes en jaune,
- peindre en noir mat la plaque en-dessous de l'indication de tare,
- la décoration s'effectue par décalcomanies disponibles chez Jocadis; elles sont à appliquer lorsque la peinture est sèche,
- afin de protéger les décalques et de donner un aspect de haute finition au wagon, il est conseillé de vaporiser uniformément un vernis mat Pactra (SM-23 clear flat) en aérosol.

Conclusions

Voici un modèle inédit pour votre réseau, mais très courant en réalité.

Il fera très bon voisinage avec ses homologues SNCF et quelques Ks de chez Roco ou Märklin.

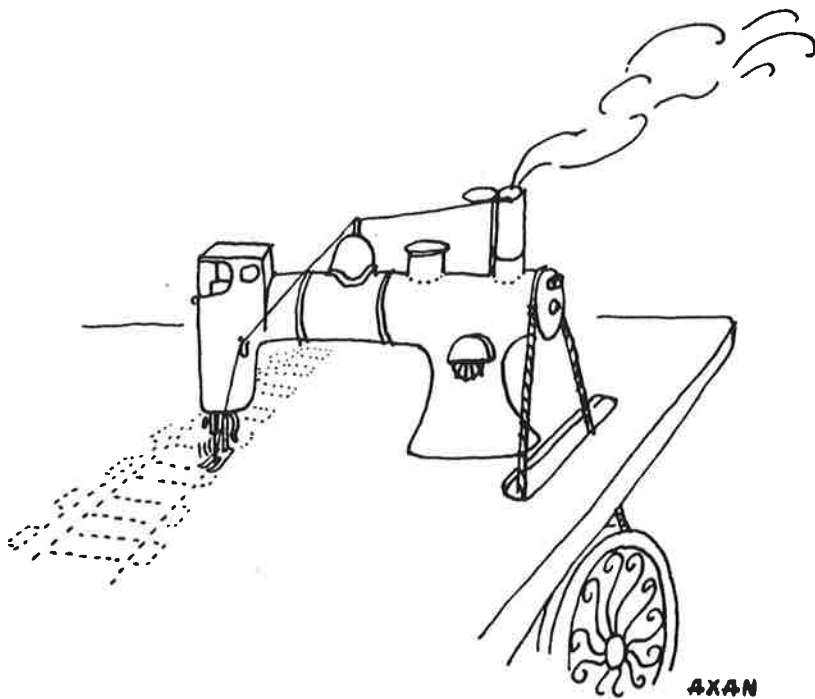
Il est toujours très intéressant de faire circuler sur son réseau un matériel personnalisé, aussi, n'hésitez pas à vous lancer dans cette transformation qui est beaucoup plus facile à faire qu'à dire... une fois n'est pas coutume.

Bon amusement.

Olivier Foncoux.

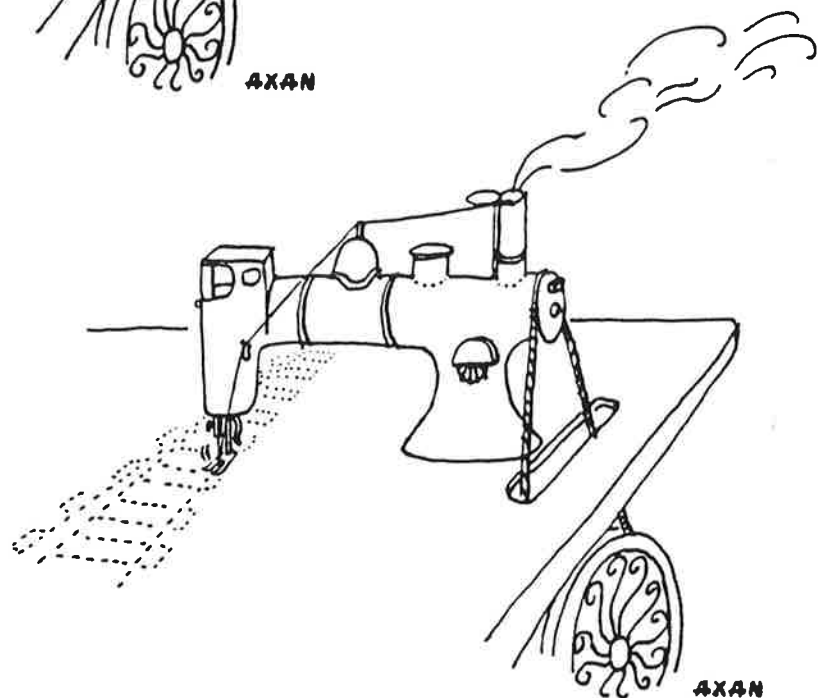
Dans FFN 68 : amélioration de la "20" de Roco.
Märklin produit sa nouvelle "55" en Hamo (2 rails)

Récréation ferroviaire



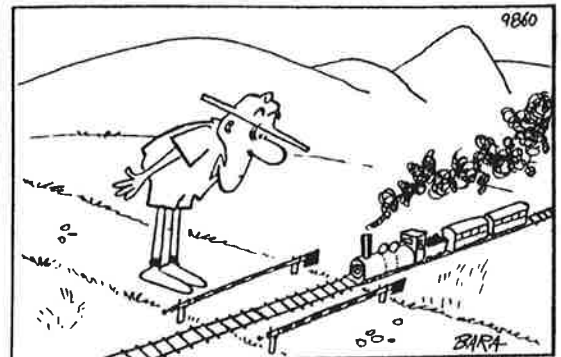
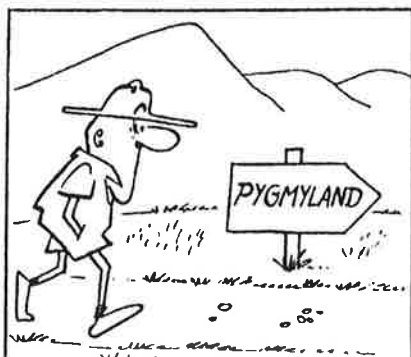
Le jeu des huit erreurs

Le dessin du dessous contient huit erreurs. Retrouvez-les en le comparant au dessin original ci-dessus. Solution dans FFN n°68 d'octobre 94.



MAX L'EXPLORATEUR

par Guy Bara



Vie du club

La vie au Rail Miniature Mosan, Namur (RMM)	2
Les amis nous informent	3

Documentation

Les réseaux ferroviaires touristiques	4
---	---

Actualité ferroviaire, d'ici et d'ailleurs

Pas d'Eurostar dans le tunnel - Oui, la SNCB se soucie du client - La CEE finance de grands projets	5
Tour et Taxis, naissance de la poste	6
Les trains-autos pour l'Europe	7
Belle valorisation de lignes désaffectées - La 52 1227 grandeur nature - La 26.101 du PFT	8
Restructuration des "marchandises" - TGV au Texas : c'est fini !	9

Rétro-Rail

La renumérotation des locomotives de la SNCB au 1 janvier 1946 (suite)	10
--	----

Le courrier des lecteurs

A propos de Ferro Flash n°66	18
------------------------------------	----

Histoire

La sécurité et le train miniature	22
---	----

Document rétro-rail

Sur le rail	25
-------------------	----

Modélisme

Transformation d'un wagon Remms de la SNCB	30
--	----

Les jeux de Michel Archambeau

Récréation ferroviaire : le jeu des huit erreurs	33
--	----

FERRO FLASH NAMUR n° 67, 1994-4

Quelques jours de retard pour ce soixante-septième numéro de Ferro Flash Namur : vive les vacances !

Il est néanmoins parvenu jusqu'à vous, grâce à sa sympathique équipe de rédaction et ses aimables collaborateurs occasionnels, merci à tous.

Michel Archambeau, Claude Carpet, Jean Dubuffet, Michel Herbiet, Jacques Quoitin..

Page de couverture : détail d'about d'une voiture K de la SNCB, (photo Claude Carpet)