

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

Ferro Flash Namur

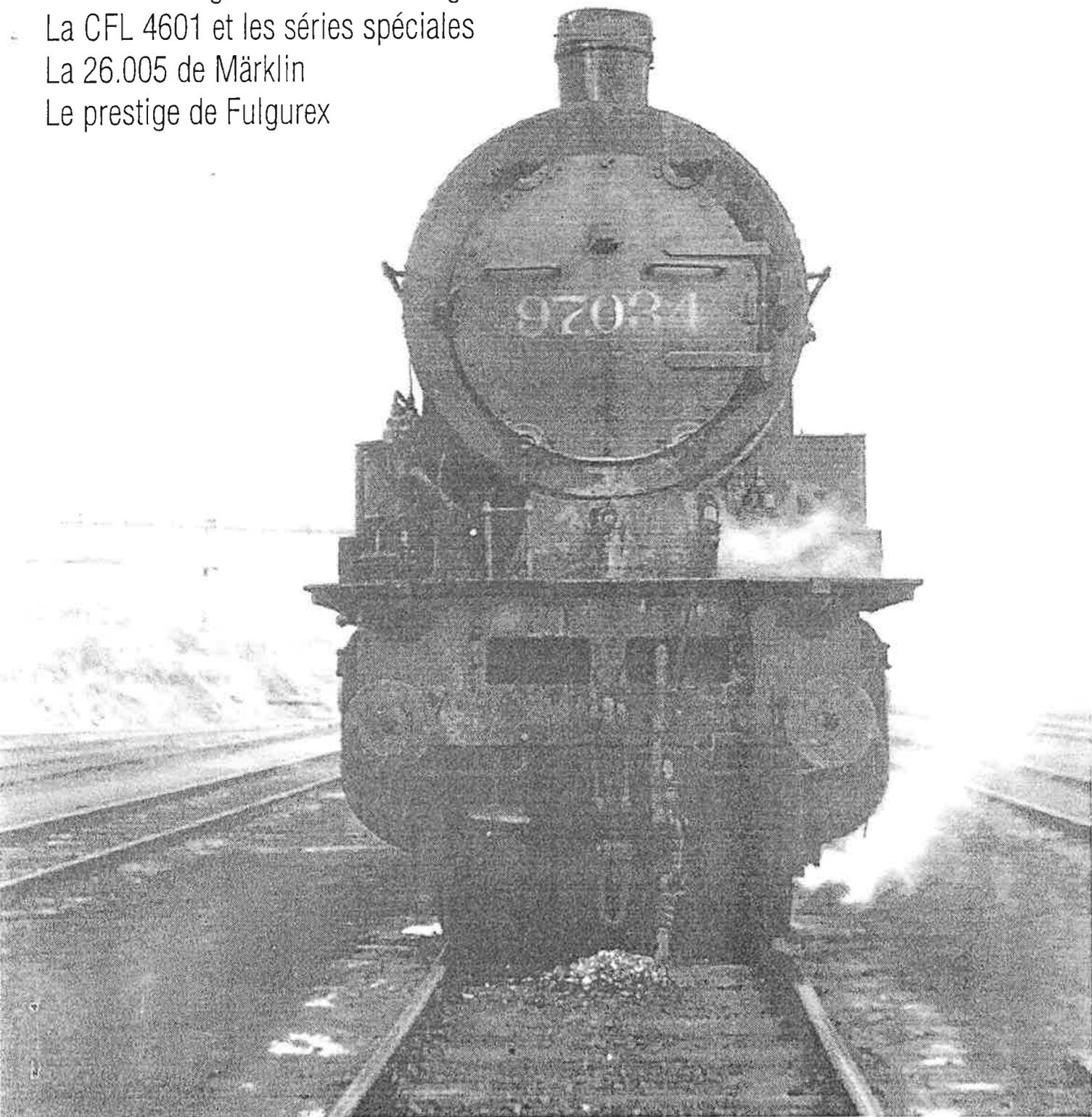
Avec ceux du rail

Nouveaux wagons SNCB et étrangers

La CFL 4601 et les séries spéciales

La 26.005 de Märklin

Le prestige de Fulgurex



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

n°85 1997-4

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

Rédaction et éditeur responsable : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Tél : 071 - 72.95.61. Téléfax : 071 - 72.95.62. Cellulaire : 075 - 48.62.60.

Diffusion : Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET.
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. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction.

Exemplaire de vacances... exemplaire très légèrement réduit (ou remis aux normes) à 26 pages.

L'équipe de rédaction a néanmoins tenu à respecter son contrat : vous présenter le FFN 85 à temps !

Le 28 septembre **1996**, le Rail Miniature Mosan inaugurerait un nouveau style de contact avec son public :

"les 12 heures du modélisme ferroviaire", qui permettrait d'assister à des ateliers de bricolage et à des circulations sur nos réseaux H0 et N.

Cette formule ayant vraiment fait l'unanimité, nous la reprenons le 20 septembre prochain.

Nous espérons une ambiance aussi chaleureuse que l'année dernière.

Que de connaissances échangées entre les membres et un public intéressé. En effet, une pareille manifestation dégage du positivisme et couvre presque toutes les facettes du modélisme de qualité.

Parmi celles-ci, notons des dessins et fabrication de circuits imprimés, des montages et décoration de modules, de la fabrication d'arbres, de la réalisation de bâtiment sur base de plasticarte ou de carton, de la modification ou de montage de modèles réduits.

Venez tous à cette manifestation qui vous permettra de montrer votre savoir-faire et de travailler sur place.

Communiquez votre enthousiasme à tous les mordus du modélisme ferroviaire qui, eux-mêmes, vous apporteront des trucs et astuces auxquels vous n'auriez jamais pensé.

Montrons notre amour du modélisme ferroviaire et créons des vocations afin que notre hobby ne soit pas abandonné par les générations futures. Et si nous avons tellement parlé de modélisme ferroviaire que notre bouche en devienne sèche, notre barmaid Liliane assurera l'intendance afin d'éteindre notre soif et de garnir notre estomac.

Merci à tous et à bientôt.

Michel Herbiet, vice-président.

Le samedi 20 septembre
de 10 à 18 heures :
les 8 heures du modélisme
au Rail Miniature Mosan

Programme des réunions au RMM et *activités ferroviaires "d'ailleurs"*
(informations réunies par Michel Foulon)

AOÛT

- 17 : Parution de FFN 85, distribution dans la semaine.
 17 : *Expo bourse, Woluwe Shopping Center.*
22 : Réunion mensuelle du RMM : réunion de vacances, circulations + préparation des 8 heures du modélisme.
 29 : Réunion réseaux.
 30 : Mariage d'Anne et Didier Delfosse.

SEPTEMBRE

- 5 : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : époques IV et V, SNCB.
 6 et 7 .. : *Expo-rail 97, Halanzy.*
 7 : *Bourse d'échange à Hoeselt.*
 7 : *Bourse d'échange à Vilvoorde, Star zaal.*
 12 : Réunion réseaux.
 13 : *Parcours dans le port d'Antwerpen avec le PFT.*
 14 : *Expo bourse, Woluwe Shopping Center.*
19 : Réunion mensuelle du RMM : amélioration des voitures M4 et feux de fin de convoi, par Claude Carpet.
20 : Les 8 heures du modélisme au RMM, démonstrations de modélisme.
 21 : *Bourse d'échange à l'ALAF, Liège.*
 26 : Réunion réseaux.
 27 et 28 : *CFV3V, festival vapeur à Mariembourg.*
 28 : *Bourse d'échange à Wavre, hôtel de ville.*

OCTOBRE

- 3 : Réunion réseaux +
 circulation sur le réseau H0 : époque II, toutes nationalités, voyageurs et marchandises
 4 : *Bourse d'échange à Oupeye, rue du Roi Albert, 66.*
 4 au 10 : *Luzerner Modellbautage, Verkehrshaus, Luzern (Suisse).*
 5 : *Bourse d'échange de l'Asmoco, Aywaille, salle St. Raphaël.*
 10 : Réunion réseaux + parution de FFN 86, distribution dans la semaine.
 11/12 : *Expo à Sedan, avec évolution de matériel. (200 BEF)*
 12 : *Expo bourse, Woluwe Shopping Center.*
 12 : *A.M.F.L. bourse, centre Prince Henri, Walferdange, 10-18 heures.*
17 : Réunion mensuelle du RMM : démonstration de peinture de figurines.
 26 : *Bourse à Steinsel (Luxembourg), ancien hall du basket.*

NOVEMBRE

- 7 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : époques IV et V, CFF + ÖBB
 15-16 : *A.M.F.L. expo, centre Prince Henri, Walferdange, 10-18 heures.*
21 : Réunion mensuelle du RMM : programme non communiqué.

DECEMBRE

- 5 : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : époque IV et V, SNCF + CFL.
19 : Réunion mensuelle du RMM : programme non communiqué.

Bibliothèque : on organise...

La bibliothèque est fermée pendant les vacances pour permettre une organisation plus minutieuse.

En attendant, il subsiste un gros problème : plusieurs livres et revues ont été empruntés par des membres du club qui ont oublié de les rapporter à une réunion du vendredi.

Il est, de ce fait, impossible de dresser l'inventaire correct de tous les livres ou de faire relier les revues. C'est peut-être l'occasion d'inviter les membres à rapporter l'ouvrage du club qu'ils ont emprunté...

Les circulations sur le réseau H0

Les circulations reprennent après les vacances... Veuillez consulter le programme des réunions en page 2.

Comme d'habitude, soignez le respect des normes du matériel.

Réseau N

Aucune information ne nous a été communiquée par les reponsables. Nous ne pourrons dès lors vous en dire plus...

Notre trésorier brûle d'amour...

Après avoir construit le nid, notre ami Didier Delfosse a (enfin) décidé d'unir sa destinée à la charmante Anne. Ils convoleront en justes noces ce 30 août.

D'abord, on brûle d'amour, ensuite... ses culottes. Nous leur souhaitons bonne réussite dans cette inestimable et gratifiante aventure.

Je cherche

Dans le cadre de la réalisation en H0 de la ligne 154, Dinant - Heer-Agimont, je souhaiterais avoir le plus possible de renseignements ou de documentation sur l'implantation des signaux à palettes, des voies en gare d'Hastière et de Heer-Agimont et ce, avant la mise à voie unique de la ligne, plans SNCB du tracé de la ligne de cette époque.

Vous pouvez envoyer vos renseignements à Daniel DE QUICK, BP 34, 5500 Dinant. ou prendre contact au 081-24.53.14. de 8 à 16h.

Matériel ferroviaire H0 à vendre

Märklin 4730 agon SNCB à toit et parois coulissants
 Jouef 5489 (actuellement 115306) . autorail double SNCF (motrice + remorque)
 Trix International (2 rails) "Der Adler" premier train allemand de 1835.

Offre au secrétariat qui transmettra.

*Le samedi 20 septembre : les 8 heures
 du modélisme au Rail Miniature Mosan*

Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda à la page 2.

Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.

Les mentions n'ont aucun caractère publicitaire. Elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de FFN.

Historique de la ligne Tamines - Dinant - Jemelle

Documents d'époque : les projets,
la construction, l'évolution,
les raccordements privés, le déclin, l'avenir
226 pages en noir et blanc.
Une belle étude très détaillée !
700 francs au compte du club.
responsable de la distribution Gérard Jochum

Abréviations télégraphiques et appellations symboliques

des stations, haltes, gares, gares pri-
vées, dépendances et points d'arrêt
en 1925 et en 1991.
par Jean Dubuffet, édition CFFL
92 pages A4 en noir et blanc avec photos.
Tri alphabétique par gares et par abrégia-
tions. Un très beau et intéressant travail.
Vu le succès, une seconde édition est déjà
prévue

Les commandes s'effectuent auprès du
secrétariat du RMM, lors des réunions
hebdomadaires

TUBIZE A TOUTE VAPEUR

Du samedi 27 septembre au dimanche 12
octobre 1997, une exposition retracera
100 ans de construction ferroviaire à Tubize.
Cette manifestation se déroulera au Musée
de la Porte, rue de Bruxelles, 64 à Tubize.
Le musée sera ouvert :
du mardi au samedi de 10 à 12h00 et
de 15 à 18h00 (fermé le dimanche et lundi).

André Lemoine nous signale l'existence de
cassettes vidéo sur des thèmes ferroviaires :

- DB : la 41 et la 01 1100.
- PKP : la Pt 47.
- Afrique du Sud et Zimbabwe : Garrat et 25 NC.
- USA : Challenger, la 8444, la Daylight.
- ÖBB : la 33, la 310.
- DR : 18201.
- FS : la 685 196.
- E4444 : la Tartaruga (la Tortue) la locomotive
de 200 km/h.
- E428 014 testimone di una leggenda.

Courrier des lecteurs

Dans l'historique du type 18 décrit dans "Vapeur en
Belgique" (tome 1 page 183) Phil Dambly écrit que
134 locomotives de ce type ont été construites par
10 firmes différentes.

L'auteur ne nous spécifie cependant pas le nombre
d'exemplaires construits par chacune de celles-ci.

Pour répondre à la question posée par un de nos
lecteurs, nous vous le communiquons ci-après :

La Biesme	2
Carels	17
Cockerill	31
Couillet	8
Gilain	2
Haine-Saint-Pierre	20
Saint-Léonard	10
Le Thiriau	8
Tubize	16
Zimmermann-Hanrez ..	20

La dernière aventure d'une ancienne motrice 7000 de la STIB.

Un particulier habitant Wolveterm s'est porté acquéreur de la motrice 7124 de la STIB afin de la transformer en poste d'aiguillage pour son réseau de chemin de fer miniature. Pour l'heure, cette

ancienne motrice se trouve dans un champ à Merchtem, non loin de Bruxelles. Nul doute que les oiseaux et les lapins la trouvent très confortable et apprécient cet abri inespéré.

A quand une voiture K pour le RMM ?

Un nouveau musée à Bruxelles

Mi-août, un nouveau complexe s'ouvrira à Bruxelles, qui sera en fait un musée de documentation et d'histoire des transports en commun, comprenant à la fois, une exposition permanente, une boutique ferroviaire, une librairie et un espace bar.

Le prix d'entrée est fixé à 80 F pour les adultes.

Ce musée, situé Rue Frans Hals, 49 à 1070 Bruxelles (Tél + Fax : 02/527.23.32.) sera accessible :

les samedi et dimanche :

- de 11 à 20h00, en juillet et août,
 - de 12 à 18h30, de septembre à juin,
- du mardi au vendredi :
- de 12 à 17h30.

Fermeture le lundi.

Pour un accès facile :

- en métro : ligne 1B (terminus BIZET)
- en bus : ligne 56 (arrêt BIZET)

La 26.101 du PFT

Après avoir franchi avec succès, le samedi 28 juin, la sérieuse rampe de La Hage située sur l'Athus-Meuse, la 26.101 du PFT s'est attaquée, le samedi 9 août, au sinueux parcours de la ligne 42 Liège - Gouvy. Nous la retrouvons ici "reprenant des forces" à l'ancienne remise de Gouvy.

(photo M. Herbiet)



Deux capitales reliées par le TGV

C'est à partir du 14 décembre 1997 que la capitale de la Wallonie sera reliée directement par TGV à la capitale française.

Les rames TGV "Réseau" SNCF emprunteront la dorsale wallonne avec arrêt à Charleroi et Mons et rejoindront, par la bifurcation de Maubray, la ligne à grande vitesse vers Paris-Nord.

Les horaires provisoires ci-après sont prévus :

Sens Namur - Paris-Nord :

Namur	07.25	14.22 (*)
Charleroi-Sud	07.51	14.48 (*)
Mons	08.17	15.14 (*)
Paris-Nord	09.41	16.38 (*)

Sens Paris-Nord - Namur :

Paris-Nord	11.01 (*)	19.01
Mons	12.26 (*)	20.26
Charleroi	12.54 (*)	20.54
Namur	13.20 (*)	21.20

(*) Ne circule pas les samedis, dimanches et jours fériés.

La mise en circulation de ces trains est expérimentale !

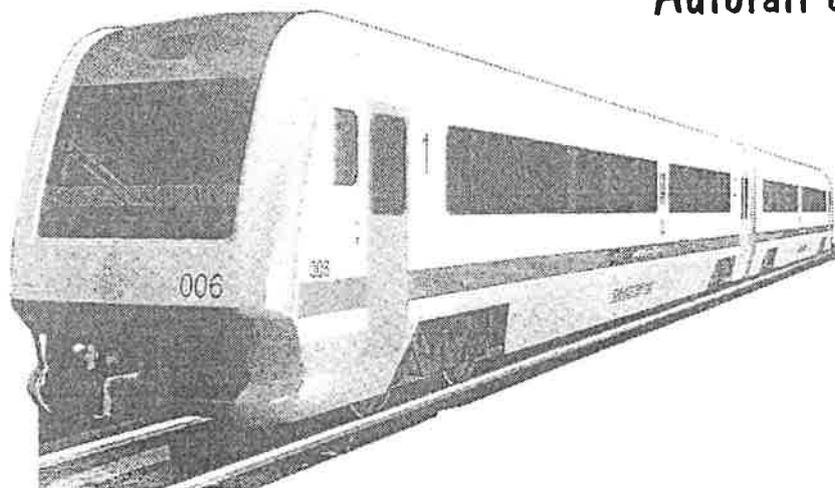
Cette relation a 2 ans pour convaincre de son utilité. Elle ne sera rentable et maintenue que si le taux d'occupation moyen est de 60%, soit 220 voyageurs par train.

M. Herbiet.

Réaménagement de la ligne 147 entre Fleurus et Tamines

La ligne 147 était prévue initialement pour être remise en service à double voie entre Fleurus et Tamines. Elle ne sera finalement réinstallée qu'à simple voie.

Suivant l'évolution du trafic et des technologies de signalisation, la pose d'une voie unique pour absorber le trafic venant du nord du pays s'avère actuellement suffisante d'après Monsieur Georges Dupont, chef de projet à la SNCB.



Autorail double série 41

Maquette du nouvel autorail "diesel-hydraulique" série 41 de la SNCB.

Ces autorails au nombre de 80 seront principalement utilisés sur les lignes non électrifiées du réseau.

La commande sera passée à la firme GEC-Alstom Transport qui en confiera la construction à sa filiale espagnole.

Malgré l'affectation d'une partie de ces autorails au noeud de Bertrix pour l'exploitation des lignes 165 (Libramont - Virton) et 166 (Dinant - Bertrix), il n'est nullement question de rouvrir les dessertes Virton - Athus (fermée en 84) et Athus - Arlon (fermée en 88). Quid de Libramont - Bastogne ?

Avec ceux du rail...

Texte historique de Paul Ruscart, communiqué par Paul Pastiels et extrait de la revue «Les hommes au travail» n°10 du 15 mai 1944 (c'est à dire pendant l'occupation allemande...).

C'est surtout aux noeuds ferroviaires, aux voies de communication qu' "ils" s'en prennent.

Ceux du rail, j'ai voulu les voir à l'oeuvre pendant ces jours difficiles, voire tragiques, durant une semaine particulièrement dure pour eux, sous la menace des grands oiseaux de mort. La veille, durant l'après-midi, le convoi s'était arrêté à mi-chemin. On bombardait Tamines. Le soir, vers dix heures, j'entendis, de ma chambre d'hôtel, dont les fenêtres donnaient sur la gare, deux fortes explosions : attentat contre la ligne Bruxelles-Namur. Le même soir, Charleroi et Louvain écopèrent.

- Cela promet, fit mon compagnon, le photographe.
- Cela promet, en effet...

"Ils" épiçaient un peu les mets; "ils" corsaient l'aventure : nul reporter ne se plaindrait de telles attentions...

Sur le tender du chauffeur, sur la machine, à côté du mécanicien de route, nous allions donc courir les mêmes risques, vivre peut-être les mêmes émotions... La nuit avait été belle, toutes constellations dehors. La journée s'annonçait pavoisée d'azur limpide. Nous serions donc de bonnes cibles si l'un ou l'autre oiseau de mort nous repérait. Les démarches instantes que nous avons entreprises pouvaient-elles aboutir à un moment plus propice ?

- Il y a un dieu pour les journalistes, dit-on. Je finirai par le croire.

Je l'ai cru naguère, au-dessus de Biggin-Hill, dans le brouillard à couper au couteau, qui nous cachait le bout des ailes de notre Fokker; je l'ai cru dans les tailles ténébreuses du Pays Noir ou du plateau de Herve; je l'ai cru au fond de la Meuse, quand la pression atmosphérique pesait si lourd sur ma nuque en dépit du scaphandre; je l'ai cru à Nantes et Saint-Nazaire quand pétaient autour de notre auto les torpilles aériennes. Pourquoi serais-je devenu plus sceptique ?

Les risques que courent aujourd'hui ceux du rail ?
A la vaillance avec laquelle on accepte ces risques

professionnels, se mesure le mieux la valeur d'un homme... C'est pour son simple et tranquille courage que j'ai tant aimé le mineur.

"T'es un lâche !" est pour lui la suprême insulte, l'injure insupportable. Ce courage professionnel, je le dis le plus beau. Sans panache, sans mots sonores... Nudité splendide de ce courage-là ! "Je suis ici pour accomplir ma tâche. Je reste, quoi qu'il advienne, car qui la ferait à ma place ?" Cela ne se dit même pas; cela se pense.

Soyez sûrs qu'à la minute où les événements amènent un travailleur à penser ainsi, alors lui apparaît la noblesse, jusqu'alors cachée, de son métier et celle que ce métier confère à l'homme qui l'exerce... Cet instant, il ne l'oubliera plus. Toute sa vie, si morne soit-elle, en sera comme illuminée, unie par ce trait de lumière aux grandes vies que chacun admire.

La corporation des cheminots, aujourd'hui, a ses héros obscurs. Je connais les noms de plusieurs d'entre eux. Je ne prononce plus qu'avec respect ceux des mécaniciens René Ampvil, Francis Carré, Emile Launaz, Eugène Terral, Auguste Massier, des chauffeurs Jean Souquier, Henri Hochain, Etienne Blin, et de tant d'autres dont je vous dirai plus loin les exploits.

J'écris avec le même respect les noms de ceux que nous avons accompagnés sur leur 1009 : le mécanicien-instructeur Jules Férauche, de Jemelle; le mécanicien Joseph Maucq, de Jemelle, et son chauffeur.

Voyageurs, à ces hommes-là, vous pouvez confier votre vie, celle de vos femmes et de vos enfants. Ils connaissent leurs responsabilités, leurs très lourdes responsabilités. Ils les assument, en ces heures périlleuses, de la même façon que naguère, très simplement et sans la moindre défaillance.

Si des jours plus tragiques se présentent, si nous avons encore, en ces jours-là, quelque nourriture, c'est à des hommes de cette trempe que nous le devons. Ils savent que le ravitaillement de la population est conditionné par les moyens de transport. Ils ne failliront pas à cette mission qui prend, aujourd'hui, une importance capitale.

Mais que je vous les présente de plus près, eux et leur trépidante 1009, qui m'a donné tant de tintouin et qui m'a tant fait cligner les yeux.

Ayant dit gravement ces choses graves, laissons-nous aller maintenant à un peu d'ironie - d'ironie envers vous-même.

En gare de Ciney, au moment de monter sur la plate-forme de la 1009 et de saisir le crochet à briquettes, j'aperçus, penchée à la portière d'un compartiment de deuxième classe, une jeune et jolie femme qui souriait de toutes ses dents.

A Namur, comme je sautais du tender sur le quai, je revis la voyageuse. Elle souriait toujours, elle offrait son visage heureux, son visage rayonnant de printemps et d'insouciance, aux amis qui étaient venus l'accueillir à la gare.

J'avais envie de m'approcher d'elle et de lui redire à ma façon le mot célèbre :

- Vous l'avez, ce matin, Madame, échappé belle ! Car c'est moi qui ai conduit votre train. Moi qui ai pris de Ciney à Namur la responsabilité de toute cette cargaison humaine. Voyez ma figure souillée par le charbon et la poussière, mes mains si noires qu'elles se déroberaient pudiquement si vos menottes aux ongles rouges les voulaient serrer... Eux, Jules Férauche, l'instructeur, le mécanicien Joseph Maucq et son chauffeur n'ont fait que me surveiller. Ils me surveillaient étroitement, c'est entendu. Mais tout de même, il n'en reste pas moins que c'est moi qui vous ai conduite à bon port. J'apprécie fort cet honneur. A votre tour, Madame, appréciez le grand péril que vous croyez maintenant avoir couru.

Si la jolie voyageuse lit jusqu'au bout ce reportage, elle connaîtra, dans leur impeccable vérité, les péripéties de son aventure et de la mienne.

Elle apprendra même par suite de quel zèle le train qui l'emportait ce jeudi 20 avril 1944, arriva à Namur à l'heure précise, alors qu'il avait quitté Ciney avec cinq minutes de retard.

Oui, Madame.

Armé de la burette au long col de cuivre rouge, j'ai fait de mon mieux pour sauver l'honneur de la corporation des journalistes.

Au triage, attendait, isolée, la 3946, mécanicien Octave Hansen, d'On-lez-Jemelle. Je versai dans les bielles de la 3946 une large ration d'huile.

A vrai dire, je craignais qu'à notre époque de contingentement, tant de générosité ne soulevât les protestations d'Octave Hansen.

Simplement, il opina d'un ton mi-approbateur, mi-ironique :

- Cela lui fera du bien.

Moi, je pensais à la voyageuse de troisième classe qui, la veille, dans le compartiment de seconde, me disait, sans doute pour s'excuser d'asseoir ses quelque 80 kilos sur ma valise, alors que nous restions debout dans le couloir : - On n'a plus de gras dans le corps, Monsieur...

"Du gras dans le corps", la 3946 en a maintenant à souhait.

J'ai fait acte de générosité aussi, comme il convient, envers la 1009.

Une locomotive, c'est chaud comme un animal. Ça vit. J'eusse été désolé de semer la zizanie entre la 3946 et la 1009.

Ayant donc versé de l'huile en abondance dans les flancs de la première, j'engouffrai à grands coups de pelle du charbon, autant de charbon que je pus, dans les deux foyers incandescents de la seconde.

Nous étions entre Ciney et Namur.

Vous ai-je dit que l'express auquel était attelée la 1009 venait d'entrer en gare de Ciney avec cinq bonnes minutes de retard ?

Je pensais en maniant la pelle de charge :

- Type 38, machine mixte, ça fait du cent à l'heure... (NDLR : 70), type 10, cela atteint 130, en temps normal (NDLR : 120).

Je pensais aussi aux primes que reçoivent les mécaniciens et les chauffeurs de route, en sus de leur salaire : prime de régularité (chaque minute gagnée leur rapporte 75 centimes, chaque minute perdue leur coûte 1 franc), prime de vigilance, prime de charbon...

J'avais appris ces choses, naguère, en allant, sur locomotive, de Bruxelles à Ostende et vice-versa, toujours en ma qualité de reporter... Et je me disais confusément :

- Si moi aussi...?

Je méprisais la prime de charbon : le charbon pour locomotives, aujourd'hui, ça ne vaut rien, Du vilain menu : à peine quelques briquettes pour commencer la journée. A quoi bon l'économiser ?

Du charbon, j'en jetais dans le foyer de la 1009 tant que je pouvais.

Tant et tant que, la voie allant en pente vers la mi-route, je dus ouvrir, sur l'ordre de l'instructeur, les deux portes du foyer pour modérer le feu que j'avais mis aux flancs de la 1009.

Je m'exécutai et, comme nous étions aveuglés par la poussière du mauvais charbon, j'arrosai copieusement avec la lance la plate-forme sur laquelle nous trépidions et (un peu), par mégarde, les godasses du chauffeur.

Néanmoins, je peux dire, à l'honneur de la corporation à laquelle j'appartiens, que mes efforts furent couronnés de ce résultat absolument inespéré: en gare de Namur, nous avons rattrapé nos cinq minutes de retard !

J'avais gagné, en me jouant, 5 fois 75 centimes, prime de régularité.

Je ne l'oublierai jamais.

Ma surprise fut d'autant plus grande que le compteur kilométrique de la 1009 ne fonctionnait pas.

- Le matériel, m'expliquait le mécanicien de route, subit fort les conséquences de la guerre.

- Mais alors, comment savez-vous à quelle vitesse vous roulez ?

- Nous sentons ça. Nous avons l'habitude.

Moi, je n'avais pas senti que, grâce à mes enthousiastes pelletées, nous brûlions les étapes.

Je n'avais même pas senti que je devenais un as du rail.

Matériel qui s'use... mauvais charbon... pénurie d'huile... voilà qui complique encore singulièrement la tâche de nos cheminots.

- Ce sont les enfants chéris de la Compagnie, me disait le chef de gare de Ciney.

Il y a de quoi.

Ils font, en temps normal, un rude métier. On ne sait pas assez combien il est devenu plus dur depuis la guerre.

Sans compter les risques que nous avons déjà dits. Chez nous, les mitraillades des trains par avions sont relativement rares. (Touchons du bois !) En France, elles sont fréquentes. En France, pourtant, les cheminots restent à leur poste. On a compté que la corporation, là-bas, perdait en moyenne un homme par jour, victime du devoir ! Déjà, le 17 septembre 1942, le Maréchal Pétain rendait l'hommage d'un grand soldat à ceux du rail "qui payent un si lourd et injuste tribut à la guerre". Et,

tout récemment, le Ministre Henriot citait à l'ordre de la Nation les mécaniciens et chauffeurs du rapide Paris-Le Havre, qui, sous les bombardements, avaient amené leur train en gare de Rouen sans une minute de retard !

N'est-ce pas splendide, et tous ceux qui ont le coeur bien placé ne doivent-ils pas s'incliner devant des hommes de cette trempe ?

J'y songeais en regardant mon compagnon, le mécanicien de route de la 1009, tandis qu'il ne quittait pas des yeux le ballast et les signaux de la voie.

J'admirais son beau visage mâle et hâlé d'ardennais, ses traits tendus par l'attention... Machinalement, je fouillais du regard le ciel limpide où rôdent les grands oiseaux de mort... A une courbe de la voie, je comptai les wagons de la rame que traînait la 1009. Il y en avait dix, tous archibondés de voyageurs...

Et je pensais :

- Lors de mon avant-dernier voyage à Paris, sur la route du retour, l'express de Cologne fut mitraillé à hauteur de Creil par un avion anglais qui d'ailleurs le manqua. Ce fut inattendu et bref. Il y eut chez les voyageurs un commencement de panique. Le train stoppa quelques instants. Je me penchai à la portière... Mécanicien et chauffeur étaient restés à leur poste... Le convoi repartit comme si rien ne s'était produit... Pourtant l'avion pouvait revenir, récidiver...

En Belgique, disions-nous. Ces mitraillades sont rares.

N'empêche que quelques jours avant mon voyage à bord de la 1009, un train de voyageurs fut attaqué par un avion -et touché- sur la route Bruxelles-Namur.

Et je me souviens de ce que m'a dit tantôt l'instructeur-mécanicien en désignant le chauffeur de la 1009 :

- Cet homme fait la ligne depuis près de 25 ans. Il continue jour après jour sans défaillance.

Voilà les vrais héros.

Arrivé à Namur, je m'enquiers des résultats de l'attentat dont les explosions nous ont fait sursauter la veille au soir.

On hausse les épaules :

- Deux trous dans le ballast. Tout a été remis en état en quelques heures.

J'ai voyagé de jour et par temps clair sur la 1009. Malgré mes occupations occasionnelles, j'ai admiré tout le long de la route, le paysage et cette brusque, cette magnifique apparition de la citadelle en pleine lumière matinale... J'ai contemplé, une fois de plus, tandis que notre machine sonorise le pont de fer, la Meuse entre ses rochers si joliment marqués par les taches claires du printemps... J'ai revu de loin La Plante, aux villas écrabouillées par les bombes aériennes alors qu'elles se trouvent à plus d'un kilomètre et demi de l'objectif visé...

Je sais mieux maintenant l'extrême attention, la vigilance sans défaut que postule l'emploi de mécanicien de route...

J'avais d'ailleurs déjà pu apprécier le travail de ces hommes avant la guerre entre Bruxelles et Ostende et, la nuit, entre Ostende et Bruxelles, sur la malle Ostende-Luxembourg.

La nuit, il y a "ces veilles épuisantes du rail, ces longs efforts contre l'ombre et le vent, dans la solitude interminable des lignes, durant ses assauts contre les ténèbres, où le halètement du foyer bat avec le souffle de l'homme penché vers la nuit..."

Penché vers la nuit, en pleines rafales de marche, tandis que le train dépasse la vitesse de 100 kilomètres heure et que la sonnerie des petites gares endormies grelotte éperdument au passage du rapide... Ces rafales de vent qui giflent le visage ne sont supportables que pendant quelques secondes... Elles vous coupent le souffle. Il faut pourtant se pencher, car les lumières rouges et vertes des signaux qui se succèdent dans les ténèbres commandent et il s'agit de les interroger constamment, de leur obéir d'emblée, sous peine de catastrophe...

Autour de vous, la campagne est sinistre, hurlante de ténèbres, hantée de lumières livides et mouvantes... On est secoué rudement sur la plateforme des compounds (*NDLR : la type 10 n'est pas une compound mais une 4 cylindres à surchauffe*); le bruit est assourdissant, les poussières de charbon sont comme des épingles dans les pelotes du vent...

Deux hommes sont là dans cette tempête qui n'en finit pas, ce vacarme qui les empêche de s'entendre même lorsqu'ils se crient les mots à l'oreille... Il y a les ponts qui accentuent l'ouragan où l'on fonce; les tunnels qui vous happent dans leurs ténèbres étouffantes...

En arrivant en gare du Nord, à Bruxelles, j'éprouvai après cette aventure nocturne, un singulier apaisement : quel calme, quel silence, soudain !... Comme si, tout à coup, on était délivré d'une meute qui vous eut, dans la nuit compacte, poursuivi des heures au long et cerné de toutes parts. Silence et calme quasi irréels.

Mes compagnons, eux, continuaient leur route jusqu'au-delà d'Arlon, repris, au bout des trois minutes d'arrêt réglementaire, par l'ouragan, de nouveau happés par la nuit, rudement secoués par les bifurcations.

Aujourd'hui, ces nuits épuisantes sont devenues franchement hostiles. Il faut tout craindre : la main criminelle du terroriste, l'avion meurtrier qui surgit de l'ombre pour lâcher la mitraille ou la bombe.

Ces périls, on les affronte, jour après jour, nuit après nuit.

Coûte que coûte, le trafic des voyageurs et des marchandises doit se poursuivre : il y va de la vie du pays, du ravitaillement de millions de compatriotes.

Supposez qu'il cesse. Il est naïf de croire que les convois militaires, eux, ne passeraient pas. Il y aura toujours assez de machines, assez de rails, assez de wagons pour conduire soldats et munitions là où ils sont nécessaires. Et pour diriger ces trains, l'occupant a ses équipes.

Vous le savez comme moi. C'est l'évidence même.

Mais que nos cheminots se croisent les bras, nous savons aussi que c'est la population qui trinquerait derechef. Plus de trafic ferroviaire, cela signifierait à bref délai une horrible disette, notamment dans les grandes villes et dans les régions industrielles.

Même sur routes, rien ne passerait : tous les véhicules seraient réquisitionnés pour les besoins de la troupe, besoins qui priment toujours et partout en temps de guerre.

Lorsque tombent les torpilles aériennes, songez-vous à ces éventualités redoutables peut-être imminentes ?

En quittant mécanicien et chauffeur de la 1009, j'évoquais le magnifique comportement de certains de leurs collègues français.

Je pensais entre autres au mécanicien Albert Michel qui, déjà mitraillé quatorze fois et deux fois

blessé, n'hésita pas, le 6 février 1943, à prendre son service et fut, trois heures plus tard, attaqué une quinzième fois et mortellement atteint.

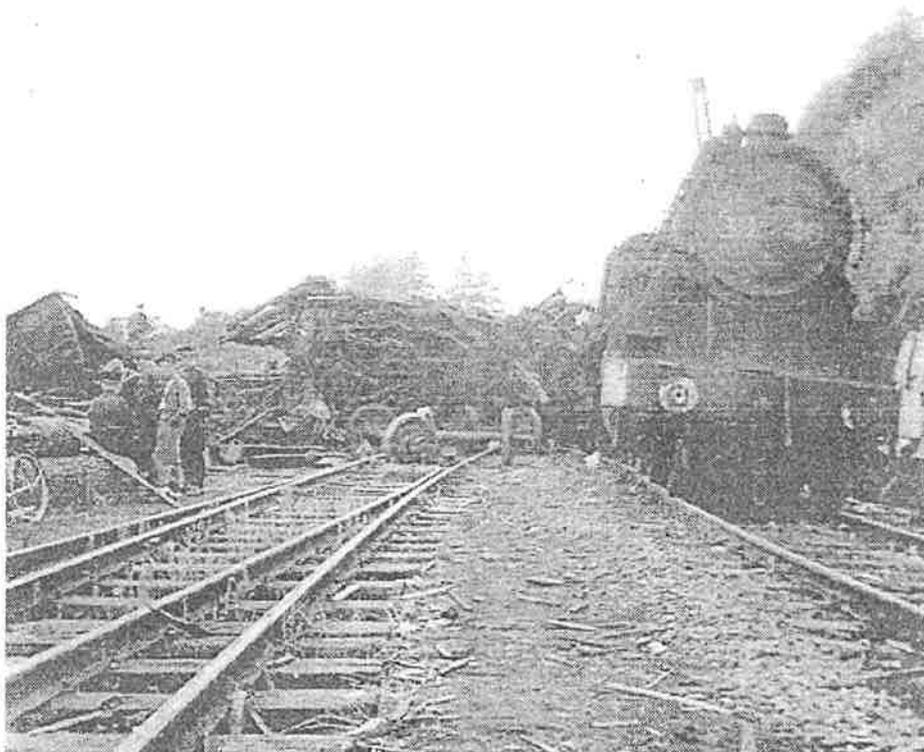
Le 25 décembre, Maurice Chaperon, élève-mécanicien, voit s'abattre à ses côtés son mécanicien. *"Il stoppe, nous disait Jean Lasserre, et porte aussitôt secours à son compagnon sous de nouvelles rafales. L'avion disparu, Chaperon conduit tout seul son train à destination et, le lendemain, sans une hésitation, sans un seul*

instant de crainte, il repart sur la même machine et pour le même parcours".

Je pensais au mécanicien Albert Michel, qui fut cité à l'ordre de la Nation et proposé pour la Légion d'Honneur.

Rentré à Bruxelles, j'appris le lendemain par les journaux qu'Ottignies et son chemin de fer avaient été violemment bombardés peu après notre passage (NDLR : le 20 avril 1944 vers 22h15).

Vie de cheminot, vie héroïque...



Le 23 juillet 1944, entre les gares d'Eprave et de Villers-sur-Lesse, la type 38 n°3946 de la remise de Jemelle, dont question dans cet article fut lancée par les maquisards, à toute vapeur, tender en avant, en direction de Houyet. Après la gare de Vignée, elle rencontra un train de voyageurs se dirigeant vers Jemelle. Cette collision sur une ligne à simple voie fit 6 victimes. (photo extraite du livre de Phil Dambly "vapeur en Belgique II")

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer

La 0-8-0T type 21 de 1865

(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition d'essieux identique étaient dénommées "Eight Coupler" ou "Eight Wheel Switcher")

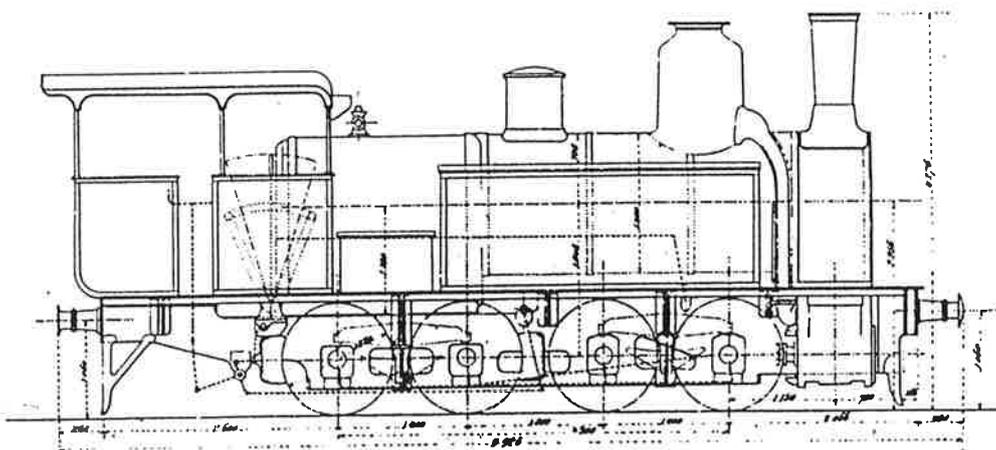
De la création de la SNCB en septembre 1926
aux dernières mises hors-écritures en 1928

*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique,
les caractéristiques et la numérotation (tome 1 page 161 à 163).*

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :		Nombre de locomotives			
	LNC	LPT	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-26	2	2	4	1	5	6
02-10-26	2	2	4	1	5	6
01-02-27	-	2	2	1	3	3
15-05-27	-	2	2	-	2	2
02-10-27	-	2	2	-	2	2
01-02-28	-	-	-	-	-	2
15-05-28	-	-	-	-	-	0

Abréviations télégraphiques utilisées :

LNC = Monceau
LPT = Piéton



*Dessin : Grand Central Belge,
collection Phil Dambly.*

Remarque : La 2-6-2T type 22 de 1917 et la 0-8-0T type 23 de 1904, devenues respectivement type 57 et type 53 à la renumérotation du 1 octobre 1931, seront traitées ultérieurement.

La 0-6-0 type 25 de 1884

(Six coupler, six wheel switcher ou Bourbonnais)

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande en mai 1940

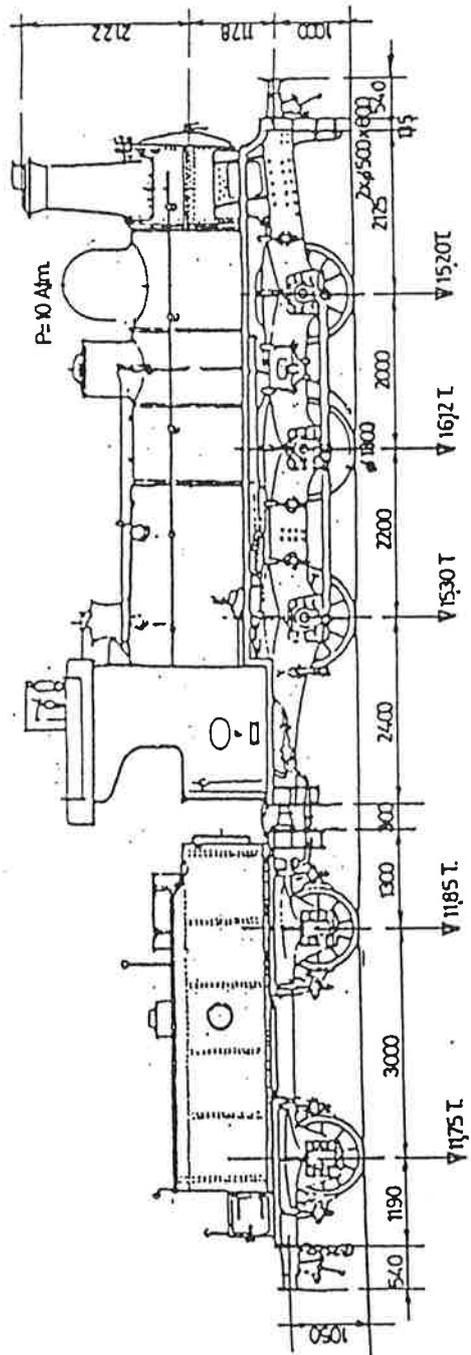
*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 1 page 136 et 137),
les caractéristiques (tome 2 page 325) et la numérotation (tome 2 page 331).*

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :																Nombre de locomotives																
	LL	MBX	LC	FKL	LSL	FKR	LNC	FMS	FMC	FYM	FNR	FQR	FEO	FQH	FSR	LHY	FTY	MSM	FGNF	L	ANS	FL	FSU	FHS	MUT	FR	FTK	NK	FS	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-26	1	5	7	10	9	2	8	6	1	3	4	2	12	13	14	6	10	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	119	24	143	251
02-10-26	1	3	7	10	9	1	8	5	1	1	4	2	9	13	11	6	10	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	108	22	130	250
01-02-27	2	3	5	10	8	1	9	2	1	1	1	2	7	13	6	8	3	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90	18	108	247	
15-05-27	8	1	6	10	8	1	9	2	1	1	1	2	11	6	6	6	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88	18	108	244	
02-10-27	9	2	6	9	-	1	9	2	1	-	1	-	5	10	6	7	6	2	-	2	7	-	-	-	-	-	-	-	85	17	102	240	
01-02-28	8	1	5	7	-	1	10	1	1	-	1	-	3	11	6	7	6	2	-	1	6	-	-	-	-	-	-	-	77	15	92	226	
15-05-28	3	2	5	-	-	1	9	2	1	-	3	-	7	11	4	6	8	2	-	1	4	1	-	-	-	-	-	-	70	14	84	218	
07-10-28	3	2	6	-	-	1	8	3	1	1	3	-	5	11	7	6	8	1	-	1	4	1	3	-	-	-	-	-	75	15	90	207	
01-02-29	2	-	6	-	-	1	8	2	1	1	1	-	2	11	5	7	7	2	-	1	4	1	4	-	-	-	-	-	66	13	79	193	
15-05-29	4	-	8	-	-	1	8	5	1	2	3	-	2	13	5	7	10	2	-	1	5	5	3	-	-	-	-	-	85	17	102	171	
06-10-29	4	-	8	-	-	1	9	5	1	2	3	-	4	13	5	8	10	2	-	1	5	5	3	-	-	-	-	-	89	18	107	157	
03-02-30	1	-	8	-	-	7	9	3	1	6	-	-	7	11	11	9	8	-	-	1	3	5	5	-	2	-	-	-	92	18	110	151	
15-05-30	2	-	8	-	-	6	7	2	1	6	-	-	5	11	6	8	8	-	-	1	2	5	5	-	1	-	-	-	79	16	95	142	
05-10-30	2	-	7	-	-	5	8	1	1	4	-	-	3	9	10	6	5	-	-	3	3	3	-	-	-	-	-	-	67	13	80	137	
02-02-31	-	-	8	-	-	4	8	1	-	3	-	-	5	8	6	7	7	-	-	2	2	3	-	-	-	6	4	-	72	14	88	134	
15-05-31	-	-	4	-	-	3	1	1	-	1	-	-	5	13	6	5	5	-	-	3	3	3	-	-	-	9	2	-	61	12	73	133	
04-10-31	-	-	5	-	-	1	1	2	-	4	-	-	5	13	2	6	5	-	-	2	2	1	-	-	-	9	1	-	57	11	68	129	
01-02-32	-	-	4	-	-	1	1	-	-	1	-	-	4	11	2	6	5	-	-	-	4	2	-	-	-	9	1	-	51	10	61	124	
22-05-32	-	-	5	-	-	1	1	-	-	2	-	-	3	10	1	6	5	-	-	-	4	2	-	-	-	8	2	-	50	10	60	113	
02-10-32	-	-	4	-	-	1	1	-	-	-	-	-	1	8	1	6	7	-	-	-	2	2	-	-	-	7	2	-	42	8	50	110	
05-02-33	-	-	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	10	1	6	5	-	-	-	2	2	-	-	-	8	2	-	42	8	50	110	
15-05-33	-	-	5	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	9	1	4	6	-	-	-	2	2	-	-	-	8	2	-	41	8	49	105	
08-10-33	-	-	7	-	-	1	1	-	-	1	-	-	10	2	4	7	-	-	-	-	2	2	-	-	-	8	2	-	46	9	55	105	
04-02-34	-	-	8	-	-	1	-	-	-	-	-	-	9	2	3	5	-	-	-	-	2	2	-	-	-	5	3	-	40	8	48	104	
15-05-34	-	-	8	-	-	1	-	-	-	8	-	-	7	2	3	6	-	-	-	-	1	1	-	-	-	6	2	-	45	9	54	83	
07-10-34	-	-	7	-	-	1	-	-	-	4	-	-	7	2	4	5	-	-	-	-	1	1	-	-	-	8	1	1	41	8	49	61	
03-02-35	-	-	7	-	-	1	-	-	-	3	-	-	6	2	4	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	6	1	1	33	7	40	52	
15-05-35	-	-	6	-	-	1	-	-	-	3	-	-	5	1	5	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	8	1	-	31	6	37	46	
06-10-35	-	-	5	-	-	1	-	-	-	-	-	-	6	1	6	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	5	1	-	27	5	32	40	
02-02-36	-	-	5	-	-	1	-	-	-	-	-	-	5	1	4	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1	-	20	4	24	33	
15-05-36	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	5	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	2	-	-	12	2	14	20	
04-10-36	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	5	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	11	2	13	16	
01-02-37	-	-	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	5	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	11	2	13	15	

Abréviations télégraphiques utilisées :

- LL = Arlon
- MBX = Bertrix
- LC = Ciney
- FKL = Laeken
- LSL = Liers
- FKR = Merelbeke
- LNC = Monceau
- FMS = Mons
- FMC = Mouscron
- FYM = Muizen
- FNR = Namur
- FQR = Quaregnon
- FEO = Ronet
- FGH = Saint-Ghislain
- FSR = Schaerbeek
- LHY = Statte
- FTY = Tournai
- MSM = Virton-Saint-Mard
- FGNF = Gent-Zeehaven
- LJ = Jemelle
- ANS = Ans
- FL = Liège
- FSU = Baulers
- FHS = Hasselt
- MUT = Latour
- FR = Brugge
- FTK = Kortemark
- NK = Renory
- FLS = Aalst

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :																Nombre de locomotives															
	LL	MBX	LC	FKL	LSL	FKR	LNC	FMS	FMC	FYM	FNR	FQR	FEO	FGH	FSR	LHY	FTY	MSM	FGNF	L	ANS	FL	FSU	FHS	MUT	FR	FTK	NK	FLS	En service	Entretien 20%	Nécessaire
22-05-37	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	8	2	10	13
03-10-37	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	6	1	7	8
01-02-38	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	5	1	6	6	
15-05-38	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3	1	4	4	
02-10-38	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	3	1	4	4	
16-04-39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	1	3	3	
08-10-39	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	1	3	3	
15-03-40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	1	3	3	



Etat. Type 25, série 1890.
Tender type 6; 9 m³ d'eau.
Dessin J. Van Lierde.

La 0-6-0 type 26 de 1912

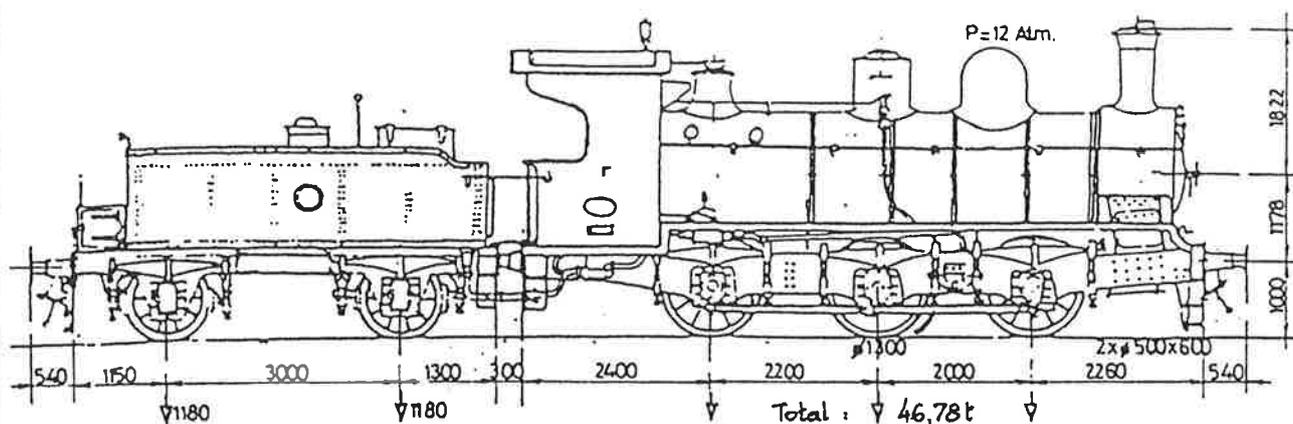
(Six coupler, six wheel switcher ou Bourbonnais)

De la création de la SNCB en septembre 1926
aux dernières mises hors-écritures en 1931

Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'histoire (tome 1 pages 137),
les caractéristiques (tome 2 page 325) et la numérotation (tome 2 page 332).

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par la remise de : LPT (Piéton)	Nombre de locomotives			
		En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-26	12	12	2	14	19
02-10-26	13	13	3	16	19
01-02-27	13	13	3	16	19
15-05-27	12	12	2	14	19
02-10-27	13	13	3	16	19
01-02-28	13	13	3	16	19
15-05-28	12	12	2	14	19
07-10-28	10	10	2	12	17
01-02-29	9	9	2	11	15
15-05-29	6	6	1	7	10
06-10-29	5	5	1	6	9
03-02-30	5	5	1	6	7
15-05-30	4	4	1	5	6
05-10-30	2	2	1	3	6
02-02-31	1	1	1	2	2
15-05-31	-	0	0	0	1
04-10-31	-	0	0	0	1

Remarque : La locomotive figurant à l'effectif du 04-10-31 n'était pas reprise à la liste des locomotives à renumérotter au 1 octobre 1931. Il s'agissait de la 2333 mise hors écritures en octobre 31.



Etat. Type 25^{bs} (type 26 en 1925) provenant de la transformation en 1912 de locomotives type 25.
Chaudière à foyer étroit et semi-profond.
Tender type 6, 9m³ d'eau.
Dessin J. Van Llerde.

Deux nouveaux wagons SNCB

L'amateur de wagons bien de chez nous est à nouveau gâté, avec deux nouveautés dont l'une était fébrilement attendue.

Rivarossi: wagon Rs (réf. 2412)

Il s'agit d'un wagon plat classique à bogies, sans haussesses latérales, du type 3514B 4, version belge d'un prototype unifié (UIC type 1). Les versions française (réf. 2413) et luxembourgeoise (réf. 2414) sont aussi disponibles.

Ce premier paragraphe m'oblige malheureusement à enclencher déjà la "machine à critiquer". En effet, si les trois modèles reproduits par Rivarossi existent bel et bien et sont identiques à d'infimes détails près, le type belge correspondant est le 3514B 6. Il faut certes lire le marquage pour déceler l'erreur, mais à plus de mille balles le modèle, on est en droit d'être exigeant.

Que dire de la réalisation ? Si les dimensions sont bien respectées, la gravure est un peu succincte : les bouts du wagon ne présentent pas le décrochement caractéristique au niveau de la traverse de tête, et les ancres ont été omises. Omises aussi, les plaques accueillant le cartouche de répartition des charges et celui des tonnages autorisés, de même que le cadre porte-étiquettes. Omises toujours, les manettes de réglage de frein. Les haussesses d'extrémité sont rabattables : s'il

autorise les chargements de grande longueur, cet artifice n'améliore en rien l'esthétique du modèle. La décoration est des plus simples : tout est rouge-brun, et les marquages blancs. Le plancher est de la même teinte rouge que le reste et exige donc un coup de pinceau (pas facile car ce plancher n'est pas une pièce moulée à part).

On notera que les français sont un peu favorisés : le cartouche de répartition des charges est présent sur la version SNCF. Les autres détails manquent comme sur la version belge.

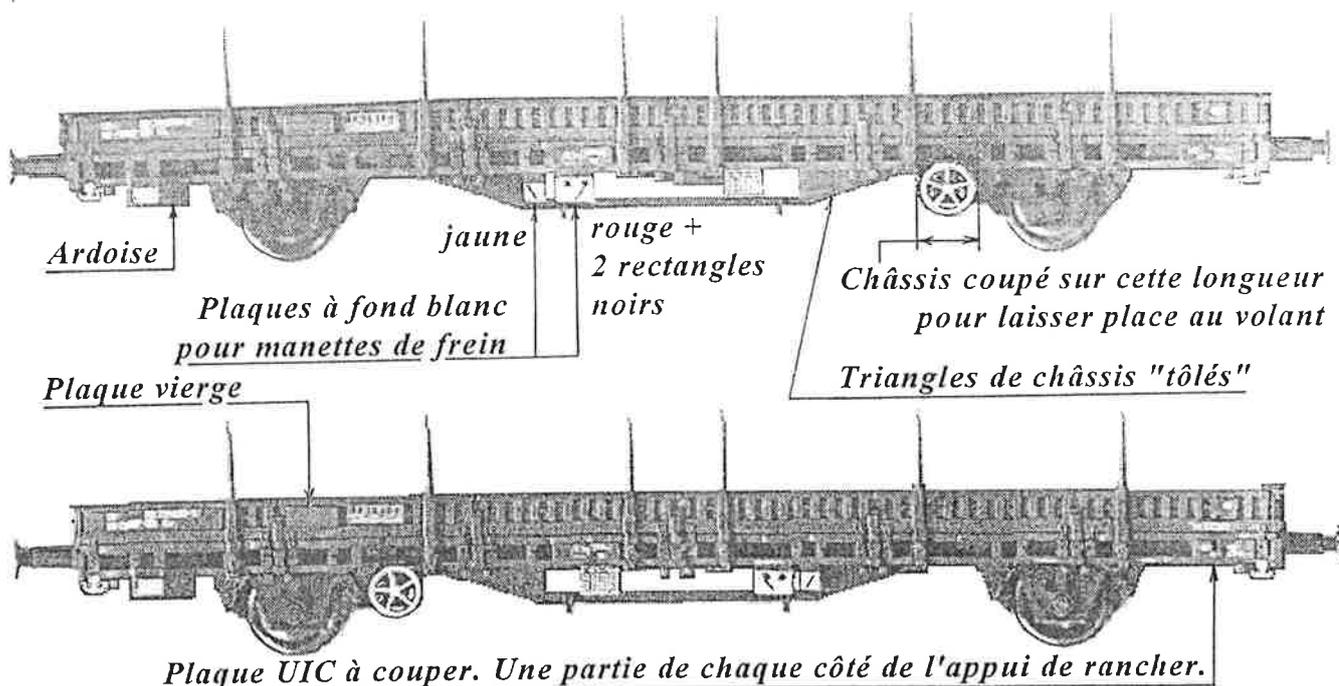
Les plus gâtés sont les luxembourgeois : toutes les inscriptions figurent en bonne place; ne manquent que les ancres, les manettes et le cadre porte-étiquettes. Refrain : à plus de mille balles...

Un dernier détail : ne vous fiez pas à la notice qui place à droite le marquage qui doit être à gauche. Heureusement, les trous ont été prévus à gauche aussi !

NDLR : Aux extrémités du wagon, la surépaisseur située sous la ridelle d'about empêche de positionner correctement le conteneur dans les trous correspondants. Il faudra en rogner environ 0,5mm.

Roco : wagon Ks (réf. 46545)

Roco avait déjà pondu jadis un Ks belge, plantage majuscule issu du croisement de deux wagons très différents.



Wagon Ks Roco. Modèle modifié par Michel Archambeau suivant photos de A-M. D.

Il aura fallu attendre bien des années, mais le tir a été corrigé. Le prototype choisi correspond bien au wagon Roco existant, les marquages sont complets et fins à souhait. Bref, on nage dans l'euphorie.

On remarquera que la rectification a été faite à l'économie : aucune grappe nouvelle n'a été moulée pour la circonstance. Vous trouverez donc dans la boîte deux grappes de petites plaques, dont une partie seulement des éléments portent une sérigraphie : récupération oblige. Avantage : vous trouverez la pièce qui manque : la plaque noire pour inscriptions à la craie qui doit figurer contre le cadre porte-étiquettes.

Ici encore ne vous fiez pas à la notice pour placer les inscriptions : rien ne remplace l'observation du modèle réel.

Les modélistes exigeants amélioreront encore ce modèle déjà satisfaisant en entaillant le châssis autour du volant de frein à main, en ajoutant des manettes de frein en plasticarte (très facile une fois qu'on dispose d'une bonne photo). Il ne leur restera plus qu'à compléter les brancards sous le châssis

pour leur conférer le look belge typique : l'appareil photo, ça sert.

L.S. Models : wagon Ks (réf. 9701)

C'est le même que le Roco ci-dessus, la base étant cette fois ELECTROTREN.

La gravure est complète mais beaucoup moins fine que chez Roco : ne mettez pas les deux wagons l'un à côté de l'autre, c'est trop injuste ! Les plaques de marquage sont venues de moulage, ce qui suppose quelques inexactitudes difficiles à corriger. Les brancards de châssis sont un peu plus proches de ceux des exemplaires belges, mais ce n'est pas encore Byzance. Quant à la hauteur des tampons, elle est exagérée comme c'est de rigueur chez ELECTROTREN.

Sous la réf. 9702, le même wagon est disponible chargé de deux conteneurs de 20 pieds. S'ils sont bien décorés, ils demeurent trop faibles en hauteur (huit pieds au lieu de huit et demi) et leur gravure est fort lourde.

Quelques wagons étrangers intéressants.

Parmi les nouveautés récentes, épinglons-en quelques unes qui pourraient intéresser le modéliste belge amateur de trafic cargo.

Roco : porte-conteneurs Sgjs716 DB

Un revenant que ce wagon !

Issu naguère de la gamme Röwa, il avait ensuite disparu du catalogue Roco pour refaire surface aujourd'hui sous la réf. 46780. Les changements sont anecdotiques : hauteur de tampons augmentée (enfin correcte) et ergots moulés dans le plateau en zamac pour une fixation rapide des conteneurs.

On déplorera ce dernier changement qui obligera les modélistes à limer longuement ces dures excroissances s'ils veulent un wagon partiellement chargé. Le travail en vaut la peine car il offre le spectacle inhabituel d'un plancher partiel, le centre du plateau de chargement étant métallique.

Le modèle est fourni avec trois conteneurs de 20 pieds CHO YANG joliment décorés.

Ces conteneurs bien connus viennent aussi de l'assortiment Röwa et attendent avec impatience des remplaçants au goût du jour.

Un sachet de pièces comporte des ranchers et des haussettes d'extrémité, lesquels ont aujourd'hui

disparu et seront donc omis sur votre modèle. Il ne restera à coller que les six petits brancards sur les bords de la poutre du châssis.

Fleischmann : porte-conteneurs suisse de la société HUPAC

Sous la réf. 5246 CH, Fleischmann sort une version suisse de son long wagon porte-conteneurs.

La décoration est parfaite et tous les détails conformes.

Un sans-faute malheureusement réservé au seul marché helvétique.

Comme il en circule tous les jours sur les lignes 161 et 162, vous aurez peut-être intérêt à contacter d'urgence votre copain suisse.

Fleischmann : plat à bogies des CFL

Encore une exclusivité, luxembourgeoise cette fois et donc plus facile à trouver (Luxembourg est avant Bâle). Il s'agit d'une simple redécoration - absolument parfaite - d'un wagon originaire d'Allemagne de l'Est. La référence (5787 L) ne différant d'ailleurs que par le L ajouté.

C'est encore un wagon couramment rencontré sur nos lignes et qu'il convient d'acquérir. On devra tout

au plus enlever les manettes de frein allemandes pour les remplacer par d'autres en plasticarte. Les bogies sont des Y25 moulés et diffèrent donc de ceux du wagon allemand d'origine. Comme ces derniers, ils déçoivent un peu en raison de sabots de frein placés trop peu en retrait.

Roco : wagon à coils bâché des CFL

Encore et toujours une simple redécoration -très pertinente- d'un modèle bien connu, le Shimms bâché FRET SNCF.

Rien que pour la gravure de la bâche, ce modèle vaut d'être acquis. Comme en plus il se voit quotidiennement chez nous...

La référence est 46660 et ne figure pas parmi les nouveautés annoncées. Mon exemplaire provient de chez MBS-L et j'ignore s'il est ou sera distribué en Belgique.

Lima : plat à bogies des CFF

Si je parle de ce cousin germain des Rs belge, français et luxembourgeois, c'est presque pour le gag. En effet, ce wagon suisse est issu de la démocratique gamme LIMA. Il n'a donc pas droit aux tampons à ressort, réservés aux prestigieux modèles RIVAROSSO. En revanche, il bénéficie d'un plancher peint couleur bois (mais quel bois ?), des cadres porte-étiquettes (mal placés), et des manettes de frein (les allemandes), toutes choses qui ont été refusées à ses cousins RIVAROSSO. Vice de famille : les inscriptions sont placées à droite selon la notice et devraient l'être à gauche. Et comme il n'y a pas les trous pour ce faire...

A-M. D.

Modèle de l'année 1996

Suite aux nombreuses réactions soulevées par nos membres au sujet de l'article paru dans le "Journal du Chemin de Fer" n°100 relatif à la désignation du "modèle de l'année 96", nous croyons opportun de reproduire in-extenso la réponse du Conseil d'Administration de Febelrail parue dans l'Agenda du n°69.

Communication du Conseil d'Administration de Febelrail :

Dans le numéro 100 du magazine ferroviaire "Le Journal du Chemin de Fer" a paru un écrit intitulé "Le modèle de l'année 96".

Quoique le signataire de cet article - la Rédaction - ne le mentionne pas, il est bien connu que cette manifestation est mise sur pied par Febelrail par le biais de sa "Commission Modélisme", avec l'aide de nombreux modélistes appartenant pour la plupart à différents clubs.

Le Conseil d'Administration de Febelrail, quoique n'ayant nullement l'intention d'entamer une quelconque polémique, ne pouvait rester indifférent aux propos aussi mensongers que calomnieux qui émaillent le billet incriminé, propos qui donnent une haute idée de l'auteur particulièrement en ce qui concerne l'anonymat dans lequel il se cache; son courage n'est certes pas la principale de ses qualités !

Quant aux "magouilles" et autres "Agusta", on croit rêver; que non c'est bien à des modélistes que ces épithètes s'adressent, et elles sont vraisemblablement le fait d'une personne cherchant à se donner de l'importance ou désirant nuire.

Quant au fond de l'affaire, la procédure de cotation pour le choix du modèle de l'année, il y a bien longtemps qu'elle fut mise au point en s'inspirant de ce qui se fait dans d'autres pays; si l'on ne l'admet pas, cela n'autorise nullement la publication de propos mensongers et calomnieux.

Febelrail se réserve évidemment le droit d'agir en justice à l'encontre de la rédaction du Journal du Chemin de Fer, tout en laissant leur entière liberté aux personnes qui s'estimeraient lésées par les propos publiés.

Le Conseil d'Administration tient en outre à souligner qu'une autre revue ferroviaire -de modélisme!- aussi ancienne que connue a mentionné le sérieux et l'impartialité avec lesquels la Commission Modélisme fait le choix du "Modèle de l'année".

Pour le Conseil d'Administration de Febelrail,

*J. De Deurwaerder,
Vice-Président.*

*J. Van Olmen
Président*

La 26.005 de Märklin est arrivée : modélistes, à vos pinceaux.

Dans notre article consacré au cinquantième anniversaire des CFL (FFN77) nous écrivions que Märklin fêterait dignement cet événement par la production à l'échelle H0 de la locomotive vapeur des CFL série 56 n°5609.

Comme cette locomotive était auparavant la 26.045 de la SNCB, nous espérons pour 1997, la fabrication d'une machine type 26 de la SNCB.

En effet, tous les ingrédients (cabine ouverte, toiture exacte, visières du tender) étaient réunis pour enfin admirer sur nos réseaux une véritable type 26 de la SNCB.

La confirmation de la sortie de la type 26 (référence 34156) fut portée à notre connaissance par la plaquette des «nouveau-tés Märklin 1997».

En page 41, nous avons pu admirer dans sa belle robe verte SNCB la 26.005 accouplée au tender 32.045 et affectée au dépôt de Montzen (GMN). Cette remise a été choisie dans un but très commercial car les type 26 de Montzen allaient

régulièrement, en plus de Kinkempois et Hasselt, à Aachen-West.

Cette locomotive fut construite par Tubize sous le numéro 2313.

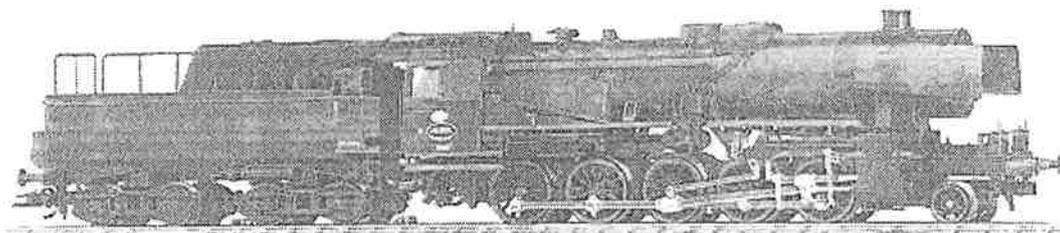
Prise en écritures le 31 octobre 1945 sous le numéro 2605, elle deviendra la 26.005 le 1 janvier 1946. Elle fut affectée à la remise de Schaerbeek (FSR).

Au total, cinq remises utilisèrent cette machine avant qu'elle ne fût mise hors service en septembre 1962.

Nous laissons à chaque modéliste son appréciation sur la couleur verte utilisée par Märklin. Quant à nous, nous trouvons que cette couleur ne correspond en rien au vert SNCB. Aussi, empressons-nous d'acquérir chez nos détaillants habituels, un beau vert SNCB et une feuille reprenant les abréviations télégraphiques des autres remises. Rien que pour l'Athus-Meuse, MBX et MUT attendent vos doigts agiles.

Michel Herbiet.

Remises		Périodes d'utilisation de la 26.005
Noms	Abréviations télégraphiques	
Schaerbeek	FSR	octobre 1945 à mars 1946
Bertrix	MBX	mars 1946 à septembre 1950
Kinkempois	NK	septembre 1950 à janvier 1955
Latour	MUT	janvier 1955 à juin 1955
Montzen	GMN	juin 1955 à septembre 1962



Extrait du catalogue des nouveautés 1997 de Märklin

Le prestige de «Fulgurex»

La passion d'un homme est à l'origine de la société Fulgurex : le comte Antonio Giansanti Coluzzi. Amateur inconditionnel de jouets, il a toujours voué aux trains une passion sans bornes.

Un jour de 1947, Antonio Giansanti Coluzzi tombe en arrêt devant un train en écartement 0, exposé dans la vitrine d'un magasin de jouets de Milan. Un superbe modèle dans l'esprit des créations Märklin d'avant la guerre. Il l'achète aussitôt et entre en contact avec le fabricant italien de la merveille : Elettren. Rencontre des plus fructueuses puisque, peu de temps après, le comte fonde Fulgurex, la société qui va représenter la marque italienne en Suisse.

Le nom de Fulgurex n'est pas dû au hasard. Il résulte de l'association de deux termes latins: fulgur (la foudre) et rex (le roi). Un mariage explosif qui en dit long sur les ambitions du comte Giansanti Coluzzi.

C'était il y a exactement 50 ans. A ses débuts, Fulgurex, installé à Lausanne, sur les bords du lac Léman, n'avait donc pour vocation que de représenter Elettren sur le territoire helvétique, bientôt suivi de marques comme VB et SMCF qui produit à l'époque du matériel de qualité à l'échelle H0, mais aussi Antal, PMP, Miniatrain et quelques autres marques en provenance de France ou d'Italie.

Hélas, cette activité tourna court dans les années cinquante, la plupart des marques représentées disparaissant les unes après les autres.

Créer les plus belles machines du monde...

Cette désastreuse hécatombe eut cependant le mérite d'inciter le comte Giansanti Coluzzi à relever un fabuleux défi : celui de produire les plus beaux modèles réduits ferroviaires de la planète... Pas moins !

Le projet se dessina dès 1956. A l'occasion de la Foire du jouet de Nürnberg, Antonio Giansanti Coluzzi fut mis en présence d'un modèle de la firme japonaise Tenshodo. Cette loco made in Japan, entièrement réalisée en laiton, présentait une finition hyper-réaliste et offrait des qualités de fonctionnement totalement inconnues en Europe. Dotée d'essieux suspendus, capable de rouler sans faille au ralenti le plus bas, cette petite

locomotive possédait une somme de qualités capables de séduire le modéliste occidental le plus blasé.

-Monsieur Fulgurex- comprit aussitôt l'intérêt d'une collaboration avec ces artisans japonais capables de tout, ou presque, au meilleur prix. Certes, les producteurs américains de jouets populaires l'avaient compris avant lui, mais la bonne idée du Comte consista à mettre l'excellente main-d'oeuvre asiatique au service d'une production de modèles de qualité supérieure, portant cette fois la griffe Fulgurex.

Une Française comme premier modèle en 1961.

Dès 1961, la marque de Lausanne révolutionnait le petit monde du train miniature européen en dévoilant son premier super-modèle : une réplique à l'échelle H0 de la locomotive à vapeur 141-R de la SNCF. Le réalisme, la finesse des détails, la robustesse et la qualité de fonctionnement du modèle, conçu en collaboration avec Tenshodo, ridiculisait la plupart des modèles créés par les firmes européennes de l'époque.

Cette 141-R, fabriquée à 400 exemplaires, fut commercialisée au prix de 375 francs suisses; à l'époque, la parité entre franc suisse et franc français étant pratiquement parfaite, la machine valait quasiment le même prix en France. Tarif très élevé pour les revenus modestes !

Passionné par les locos françaises.

Le premier modèle produit par Fulgurex était une machine utilisée sur le réseau français. Ce choix découlait tout simplement d'un goût prononcé du fondateur de Fulgurex pour les trains qui avaient bercé son enfance. Car Antonio Giansanti Coluzzi a passé une grande partie de son enfance en France, non loin des voies du légendaire PLM ! Et dans les quelque 800 références qu'a totalisées Fulgurex en 50 ans de production (sans présumer de l'avenir !) une bonne partie est entièrement consacrée aux machines des réseaux français. Incontestablement, c'est la marque de matériel ferroviaire miniature qui a rendu le plus bel hommage à la traction vapeur en France. Nulle autre ne peut se targuer d'avoir reproduit avec autant de bonheur un aussi grand nombre de

machines de type SNCF, Nord, Est, PLM ou PO. Le succès commercial immédiat de la 141-R en 1961 encouragea Fulgurex à étendre au plus vite sa production vers d'autres types de machines puis, quelques années plus tard, vers d'autres échelles.

Ainsi naquirent vers 1970, les premiers modèles au 1/43,5 (écartement 0) puis, deux ans plus tard, les premiers à l'échelle du 1/32^e (écartement 1).

De l'électricité à la vapeur.

Restait à s'attaquer au nec plus ultra du réalisme pour une locomotive traditionnelle: la vapeur vive. Une reproduction fidèle des lignes, c'est bien, une reproduction fidèle du fonctionnement, c'est encore mieux ! Dans les années 70, Fulgurex entreprit donc, en collaboration avec le japonais Aster, l'étude de modèles fonctionnant réellement à la vapeur. Ainsi naquit, en 1977, la Pacific 6101 du réseau PLM, premier modèle d'une gamme de machines à vapeur vive commercialisée sous la double marque Aster-Fulgurex.

Cette Pacific fut reproduite à l'échelle 1/32^e (écartement 1, soit 45 mm). Aujourd'hui encore, cet écartement 1 est considéré chez Fulgurex comme l'échelle idéale de la vapeur vive, ce qui n'a pas empêché la marque suisse de produire parallèlement, en collaboration avec l'autre spécialiste japonais qu'est OS, quelques monstrueuses et bouillonnantes machines roulant sur des voies à l'écartement anglais de 3 pouces 1/2 (env. 90 mm). Dans cette gamme ne figure toutefois aucune locomotive française.

Des monstres d'une dizaine de kilos.

D'autres modèles ont suivi, dans la gamme Aster-Fulgurex : la Pacific Chapelon Nord, qui sortit en 1988, possédait quatre cylindres réellement "compound", comme la vraie.

Ces caractéristiques étonnantes devaient être reconduites, avec plus de brio encore, sur la fabuleuse 232-U1 SNCF introduite en 1992 et qui représente une incomparable prouesse technologique pour un modèle réduit de série.

Revers de la médaille : ces monstres de réalisme, dont le poids frise les 10 kg, sont malheureusement réservés à une poignée de privilégiés. Les locos Aster-Fulgurex n'ont en effet été reproduites qu'en toutes petites séries de 80 à 300 exemplaires maximum avec chauffe au choix à l'alcool ou... au charbon ! A noter que dans chaque série, un certain nombre de modèles étaient équipés de moteurs

électriques, moins réalistes mais d'utilisation nettement plus aisée. Quant à leur coût, mieux vaut l'ignorer... C'est bien connu, les merveilles n'ont pas de prix.

Mille pièces par modèle !

Lorsque le choix d'un modèle est définitivement arrêté chez Fulgurex, le premier travail consiste à rassembler toute la documentation nécessaire à sa conception. S'il s'agit d'une locomotive dont l'original est accessible, ce dernier est photographié sous tous les angles possibles.

Jusque dans les années 60, après cette première étape, un prototype d'étude était construit, puis vérifié, contrôlé et, souvent, modifié.

Devenue trop coûteuse, cette méthode fut abandonnée durant les années septante au profit d'une étude sur planche à dessin. Et, depuis quelques années, l'ordinateur a pris le relais. Ensuite, il faut définir, dessiner et créer l'outillage spécialisé qui permettra de réaliser toutes les pièces nécessaires à l'assemblage du modèle réduit. Dans ce domaine, tous les procédés traditionnels sont utilisés : estampage, moulage à la cire, nickelage, photogravure, etc...

En fait, Fulgurex met en pratique les mêmes techniques que celles de tous les créateurs de trains miniatures.

Seules différences : des critères de qualité très élevés et des séries limitées à quelques (petites) centaines d'exemplaires.

Là où l'affaire se complique, c'est que chacun des modèles totalise près d'un millier de pièces détachées, qu'il s'agisse d'une loco au 1/87^e ou d'une machine au 1/32^e. Vous l'avez compris, la réalisation d'un modèle Fulgurex représente un colossal travail de rigueur et de minutie.

Un nouveau moteur révolutionne le H0.

Après une longue période de stagnation technologique, c'est vers la fin des années septante que la conception des modèles Fulgurex commence à bénéficier de nouveaux perfectionnements. Le premier d'entre eux (sans doute le plus marquant parce que le plus visible) est lié à l'adoption systématique d'un nouveau type de moteur sur l'échelle H0. Utilisant la technologie dite à rotor sans fer, le nouveau moteur avait un énorme avantage sur ses prédécesseurs : il est très compact. Beaucoup plus petit que les encombrants moteurs «à charbons» classiques (dont la partie

arrière portant l'aimant restait traditionnellement apparente) tout en demeurant aussi fiable qu'efficace, il allait permettre à la mécanique de disparaître complètement dans les chaudières les plus exigües.

Du coup, les cabines de conduite des machines pouvaient recevoir un aménagement détaillé et réaliste : la petite machine-tender 141-TA à l'échelle H0 sortie en 1979, fut la première machine française à bénéficier de ce raffinement,

A la même époque, les modèles Fulgurex en écartement 0 (1/43,5) utilisaient encore avec bonheur le moteur français Fournereau. Mais celui-ci, malgré ses qualités, allait bientôt laisser lui aussi sa place aux «rotors sans fer» produits par Canon, Maxon ou Portescap.

«Roues libres» pour plus de réalisme.

Plus tard furent introduites d'autres améliorations techniques comme, par exemple, le système «roues libres» consistant à positionner la transmission mécanique au point mort sitôt le courant-traction coupé. Ce dispositif qui permet aux moteurs de continuer librement leur course au lieu de stopper net, fit accomplir aux modèles réduits un nouveau pas dans le réalisme.

En marge du domaine technique, d'autres raffinements d'ordre purement esthétique virent le jour. Les plus spectaculaires sont, par exemple, la représentation complète et fonctionnelle du mouvement intérieur des machines type vapeur lorsque les modèles comportent en réalité trois ou quatre cylindres : dans ces deux cas, un ou deux cylindres, avec leur système d'embellage complet, sont respectivement placés à l'intérieur du train de roues motrices.

L'aménagement intérieur de la boîte à fumée ouvrable compte également parmi les derniers perfectionnements à l'actif des modèles les plus récents. Et ces caractéristiques tiennent véritablement de l'exploit quand on sait que même les modèles à l'échelle 1/87e (écartement H0) en ont bénéficié, dans la foulée de la magnifique Super-Pacific Nord, apparue en 1993.

Japon et Corée.

Si l'on excepte les quelques (petites) séries de modèles fabriquées en France, en Angleterre, en Allemagne ou en Italie, la majeure partie du matériel Fulgurex a été fabriquée en Asie. Très exactement au Japon, puis en Corée.

Il semble que la passion des japonais pour le modélisme ferroviaire remonte à l'immédiat après-

guerre et découle de l'occupation de leur pays par les soldats américains. Parmi ces derniers, la présence d'amateurs de chemin de fer miniature (ils étaient déjà nombreux aux Etats-Unis) éveilla l'intérêt des industriels nippons pour le fabuleux marché potentiel que représentait alors le modélisme américain. Très rapidement, un commerce prospère de trains miniatures s'instaura ainsi entre le Japon et les Etats-Unis.

Des marques spécialisées dans la fabrication d'objets de précision, telles Tenshodo et United par exemple, fournirent alors aux américains des modèles haut de gamme tout en laiton et prêts à rouler; une véritable révolution pour l'époque quand on sait que ces trains miniatures, superbes et fonctionnant parfaitement, n'étaient pas vendus plus chers que les kits «made in USA» de qualité très moyenne proposés jusqu'alors sur le marché.

90 % des modèles.

Le coût de la main d'oeuvre japonaise évoluant à la hausse incita les américains (et la Fulgurex, née entre-temps) à prospecter dans un autre pays asiatique : la Corée. Au départ, la qualité de la main d'oeuvre de ce pays ne pouvait prétendre rivaliser avec celle, bien rodée, des japonais. Toutefois, après quelques années de pratique, cette différence s'est estompée.

Aujourd'hui, alors que nonante pour cent des modèles Fulgurex proviennent de Corée, soyez rassurés d'apprendre que les coréens ont depuis longtemps comblé leur retard dans la plupart des techniques du modélisme ferroviaire, comme l'affirme le comte Giansanti Coluzzi en personne !

Sorciers du modélisme.

S'il est vrai que les modèles Fulgurex sont majoritairement fabriqués en Asie, il n'en demeure pas moins que la production de certaines pièces d'exception fut également confiée à des artisans européens.

Citons en premier lieu la remarquable série de 141-R à l'échelle 1 (1/32e) réalisée par le Français Christian Mauduit pour Fulgurex en 1987.

Ce chef d'oeuvre, réalisé en une série limitée à dix exemplaires seulement, fut commercialisé à un prix astronomique : près de 100 000 FRF (600.000 BEF)!

En Allemagne, un autre sorcier du modélisme, Egon Bockholt, réalisa pour la marque suisse une série exceptionnelle de machines à l'échelle 1. La première d'entre elles fut (encore !) une 141-R,

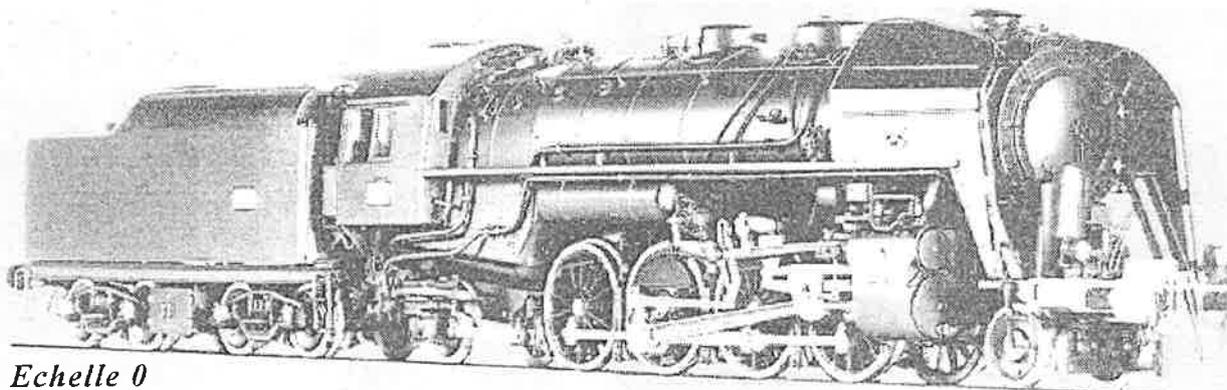
intégralement réalisée en acier, et non en laiton comme de coutume. Le matériau utilisé est une caractéristique de la production d'Egon Bockholt, qui construit ses modèles en famille avec sa femme et ses deux fils !

Notons à propos de la machine de Bockholt qu'il s'agit d'un modèle traité à l'échelle 1/30e et non 1/32e, comme le veut habituellement la norme pour l'écartement 1. N'oublions pas non plus l'artisan italien Lombardi, auteur de différents modèles de machines type électrique de grande classe en écartement 0 (1/43,5e) cette fois.

Où les trouver ?

Si vous êtes tentés par une de ces belles locomotives et à condition que votre budget le permette, nous vous communiquons l'adresse de Fulgurex : 33, avenue de Rumine, CH 1005 Lausanne.

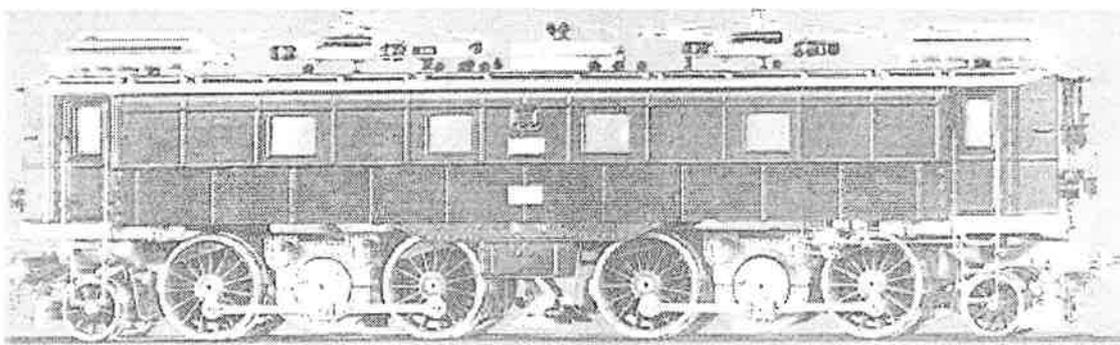
Source : Article de Frédéric Remise paru dans «La vie du Jouet» n°18 d'avril 1997.



Echelle 0

Référence n°2603 du catalogue Fulgurex : la 141 R 1201, tender à charbon.

Référence n°2604 du catalogue Fulgurex : la 141 R 1187, tender à fuel.



Fulgurex - Bockholt échelle 1 : construction entièrement métallique, chaque pièce étant usinée à la main. Séries limitées, coloris brun et vert.

Référence n°3703/B du catalogue Fulgurex : locomotive électrique CFF, Be4/6 n°12314, brune.

Référence n°3703/B du catalogue Fulgurex : locomotive électrique CFF, Be4/6 n°12321, verte.

Longueur hors tout : 555mm

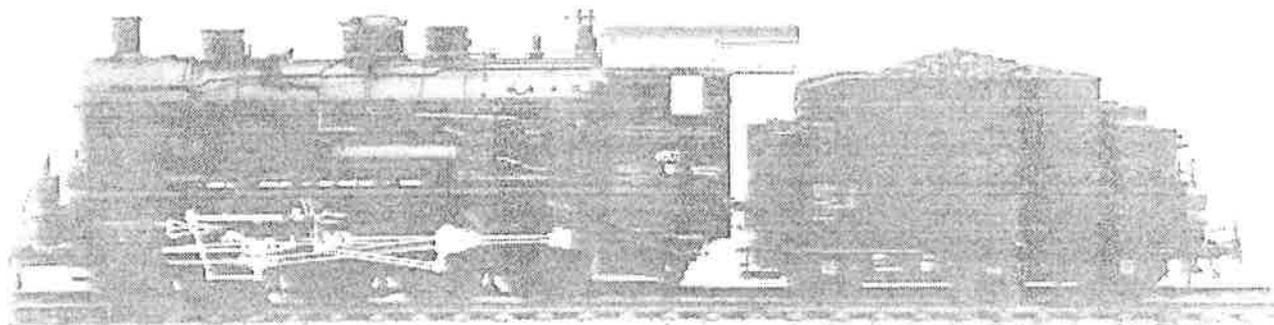
Poids : 8 kilos

Entraînement : 2 moteurs Bosch à 12 pôles

Courant : continu 20 volts

6 portes ouvrantes.

La CFL 4601 (SNCB type 81)



La CFL 4601 à l'échelle H0 (document MBS-L)

Cette machine a été construite en 1918 par HANOMAG (n° de fabrication 8494) pour les chemins de fer de l'Etat Prussien où elle a été inscrite sous le n° G8 5675 au dépôt de Münster.

Après la première guerre mondiale, elle est passée, au titre de dommage de guerre, au réseau de l'Alsace-Lorraine (AL) sous le n° G8 5055 jusqu'à ce qu'elle soit enregistrée par la SNCF sous le n° 040 D 55.

Après la seconde guerre mondiale, elle a été récupérée au dépôt de Wetzlar et vint aux CFL le

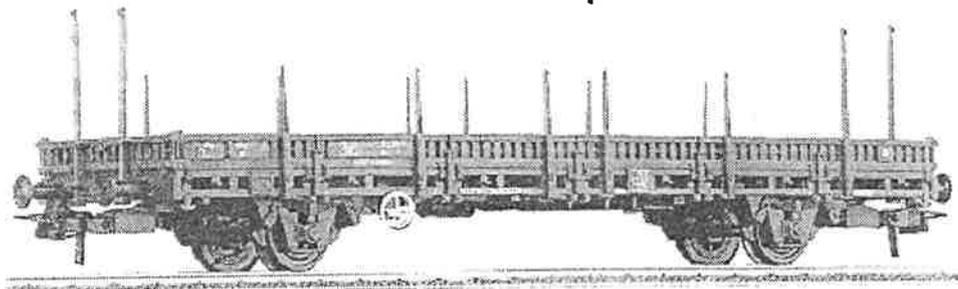
9 mai 1946, où elle fut immatriculée 4601 et affectée au dépôt de Bettembourg pour des services de manoeuvres dans les raccordements de l'industrie minière.

Elle a été réformée à la fin des années cinquante.

A la SNCB, 3 locomotives de cette configuration (première sablière installée contre la boîte à fumée) ont été renumérotées au 1 janvier 1946.

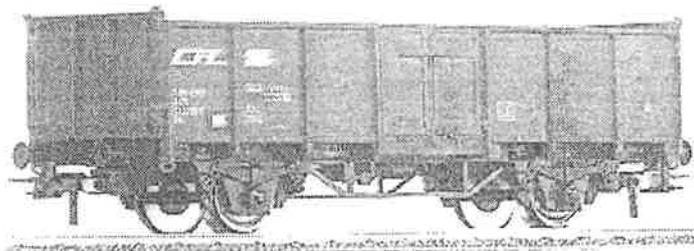
Voir dans "Vapeur en Belgique", de Phil Dambly, tome 2, page 65, les photos des 81.503 et 81.526.

Séries spéciales CFL



*Référence 46319
wagon plat Ks,
livrable 07-97.*

1997 : pas moins de 12 références (!) offertes par Roco pour le marché luxembourgeois... Les photos présentées ici sont extraites de la plaquette de nouveautés qui lui sont réservées.



*Référence 46629
wagon Es,
livrable 02-98.*

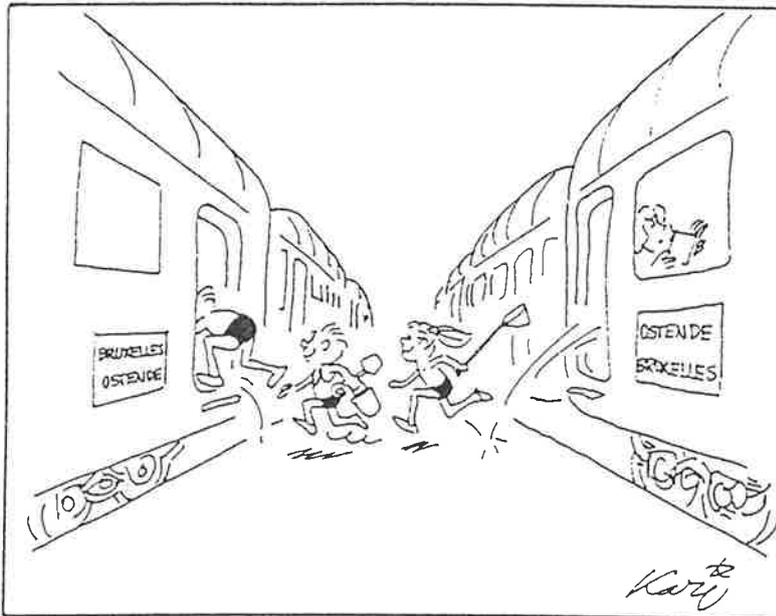


*Référence 46660
wagon Shimmns.*

Récréation ferroviaire

Solution du problème
proposé dans FFN 84

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



Le jeu des
huit erreurs

Le dessin ci-contre
contient huit erreurs.

Retrouvez-les en le
comparant au dessin
original ci-dessus



Vie du club

L'éditorial du Président	1
Programme des réunions du RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs"	2

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	4
Courrier des lecteurs	4

Actualité ferroviaire

Motrice 7000 de la STIB - Nouveau musée à Bruxelles - La 26.101 du PFT	5
Deux capitales reliées par TGV - Ligne 147 - Autorail double série 41	6

Histoire

Avec ceux du rail	7
-------------------------	---

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite)	12
--	----

Modélisme

Nouveaux wagons SNCB et étrangers	16
Modèle de l'année 1996	18
La 26.005 de Märklin	19
Le prestige de Fulgurex	20
La CFL 4601 - Séries spéciales CFL	24

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	25
-------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n°85, 1997-4.

Ce quatrième numéro de l'année 1997 est en votre possession grâce à la collaboration et au dévouement inlassable de l'équipe de rédaction et ses collaborateurs occasionnels (qui ne sauraient être trop remerciés) : Michel Archambeau, Claude Carpet, Michel Foulon, Michel Herbiet, et les autres ...

Photo de couverture : Locomotive type 97 numéro 97.034 de la remise de Montignies (FMY) photographiée devant celle-ci le 7 février 1964 (Photo H.G. Hesselink).

Samedi 20 septembre de 10 à 18 heures :
participez aux 8 heures du modélisme dans les locaux du
Rail Miniature Mosan, centre culturel de Géronsart à Jambes.