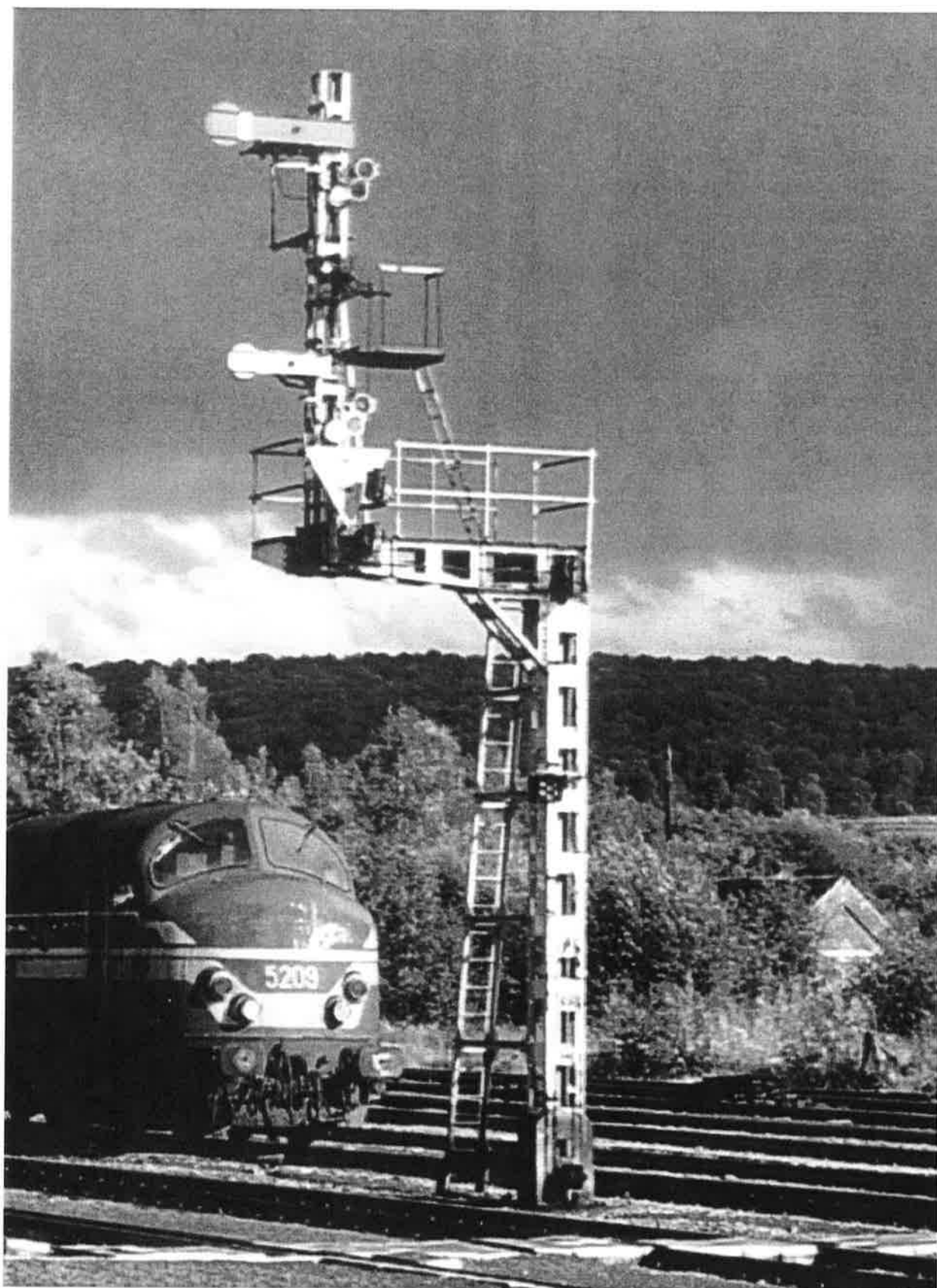


ferro flash Namur



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, d'un réseau modulaire N (*Athus-Meuse*) et d'un réseau H0 (*USA*).

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 l'étranger : 800 fr.

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

Président : Jean-Claude Botspoel, rue Saint Hadelin, 21, 5561 CELLES.
Email : JC.Botspoel@advalvas.be

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.
Email : daniel.rmm@skynet.be

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

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves.

Ferro Flash Namur

Rédaction et éditeur responsable : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Tél : 071 - 72.95.61. Téléfax : 071 - 72.95.62. GSM : 075 - 48.62.60.
Email : claudio.modeliste@skynet.be
URL Internet : <http://users.skynet.be/etudesup.ccb/>

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.

Ah ! Ces Bataves !

J'avais entendu parler des réseaux néerlandais mais après avoir vu quelques réalisations de cette origine, le week-end dernier à Genk, il y a de quoi s'émouvoir.

De la finesse et du réalisme dans les créations, pas d'œuvre gigantesque, mais des dioramas animés, c'est-à-dire une construction en caisson ouvert vers l'avant, telle une scène de théâtre avec des trains qui apparaissent et qui traversent les paysages magnifiquement restitués, ceci avant de disparaître et de laisser place à un convoi différent. Tout cela sous un éclairage choisi et des matériaux et flocages qui transpirent une finesse totale.

On a vu des concombres à l'échelle H0, mes amis ! On en mangerait !

Je ne sais si notre manque d'intérêt pour les réalisations des Pays-Bas trouve son origine avant 1830.

J'invite malgré tout les personnes blasées par une impression de déjà vu à chaque exposition à se tourner de temps à autre vers les manifestations situées plus au nord de notre région (en Flandre et en Hollande).

Elles nous amènent leur lot de NOUVELLES réalisations.

Vous y trouverez également des amateurs anglais en nombre.

Ceux-ci ayant développé depuis longtemps un modélisme d'atmosphère.

De plus, cette expo de Genk est organisée sous la houlette d'un club d'amateurs de trains, ben mon colon !!!

Bravo et merci pour le plaisir que nous y avons eu.

J'allais oublier qu'ils ont en plus les idées larges car on trouve à côté du train miniature qui occupe une grande partie de l'exposition, les autres branches du modélisme.

Chacune d'elles mérite le respect, mais où va donc s'arrêter la reproduction du détail et la qualité des réalisations de tout poil.

C'est la question que nous nous sommes posée à la fin de cette journée, car pour une fois, arrivés à 10 heures, nous avons fait la fermeture !

Je souhaite pareils plaisirs à tous.

Amicalement

Jean-Claude Botspoel,

**Le comité de rédaction de Ferro Flash Namur vous souhaite
une bonne lecture et attend vos remarques constructives**

Programme des réunions au RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs"

(Informations réunies par Michel Foulon, son équipe, l'agenda Fébelrail,
et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

OCTOBRE

- 8 : Réunion réseaux + parution de **Ferro Flash Namur n°98**.
- 9 : Bourse et expo à Houten (NL), de 10 à 15h. Euretco Expo Center, Meidoornkade, 24; Industriegebied
- 9 : Journée «portes ouvertes» au MOBOV à Antwerpen.
- 9 : Exposition du club «Het Spoor» à la gare de Sint-Niklaas.
- 9 : **Les «12 Heures Modélisme» du RMM** : démonstrations de modélisme devant le public, circulations sur les réseaux.
- 10 : Bourse ferroviaire de Ferro-Liège, toutes échelles. Ecole des Acacias, rue du Couvent, 106 (ex-place Ferrer) Jupille.
- 15 : **Réunion mensuelle du RMM**, programme prévu : non communiqué !
- 16 : Bourse d'échange à Doordrecht (NL), hôtel Het Postijon.
- 17 : Woluwé Shopping Center, bourse en tous genres.
- 22 : Réunion réseaux.
- 24 : Bourse d'échange, salle Rosenberg, Zoet Water, Oud-Heverlee.
- 29 : Réunion réseaux.
- 29 au 31: Utrecht (NL), exposition «Eurospoor 99». Jaarbeursplein, 6. (voir le dépliant d'infos. au club).
- 30 : Expo à Heerlen (NL) au Collège Arcus, Meezenbroekerweg, 5.
- 31 : Steinsel (L), bourse d'échange à l'ancien hall de basket.

NOVEMBRE

- 5 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel CFF, époques IV et V.
- 5 : CFFL, «Voyage sur les Chemins de Fer Français» dais et videode Michel Liégeois.
- 6 : Bourse et expo à Houten (NL), de 10 à 15h. Euretco Expo Center, Meidoornkade, 24; Industriegebied
- 6 & 7 : Expo trains miniatures de l'ALAF, rue de la Gare, 77 à Ougrée.
- 7 : Huy, (salle communale de Ben-Ahin), bourse d'échange.
- 11 au 14: Exposition internationale au Spoorcentrum à LEEST. 25ème anniversaire du club «De Pijl».
- 11 au 14: Exposition de réseaux de trains miniatures à l'occasion du 45ème anniversaire du Club Ferroviaire de l'Est, salle du Tilleul à Tiège (Verviers). Accès par E42/A27, sortie «Spa».
- 12 : Réunion réseaux.
- 13 : Bourse d'échange à Roosendaal (NL), salle De Distel, Kade, 46.
- 19 : **Réunion mensuelle du RMM**, programme prévu : vidéo historique sur la Vapeur.
- 21 : Woluwé Shopping Center, bourse en tous genres.
- 26 : Réunion réseaux.

DECEMBRE

- 3 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel SNCF et CFL, ép. IV et V.
- 10 : Réunion réseaux + parution de **Ferro flash Namur n°99**.
- 10 : CFFL, «L'industrie Ferroviaire Belge» par Renaud De Froidmont.
- 17 : **Réunion mensuelle du RMM**, programme prévu : ???
- 18 : Bourse et expo à Houten (NL), de 10 à 15h. Euretco Expo Center, Meidoornkade, 24; Industriegebied
- 24 : Pas de réunion, réveillon de Noël.
- 31 : Pas de réunion, réveillon de Nouvel-an.

JANVIER

- 7 : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : trains internationaux comportant des voitures-lits et des voitures couchettes. Trains auto-couchettes époques IV et V.
- 14 : Réunion réseaux.
- 14 : CFFL, «Les Paysages Sages Ferroviaires du Valais» par le Dr. Karl Paulus.
- 21 : **Réunion mensuelle du RMM** : Assemblée Générale.

Une naissance attendue dans le monde du modélisme

Nous saluons l'arrivée dans le monde du modélisme de la revue belge (traduite du néerlandais) TRAIN MINIATURE MAGAZINE. Annoncée voici peu par un numéro «0», elle vient de paraître officiellement sous son numéro 1 Octobre 1999 (couverture ci-contre).

Son contenu, très typé, nous a enchanté : du modélisme belge à foison, des reportages «clubs» intéressants, du grand train (peu mais juste assez pour ne pas concurrencer des revues existantes...), d'excellents parallèle entre le réel et la miniature, du shopping pour les nouveautés, l'actualité et les tendances dans le modélisme, des informations pas trop tapageuses sur les marques, une publicité visible mais pas omniprésente comme dans d'autres revues françaises, un intéressant (et indispensable) «pas à pas» pour le montage d'un kit, bref un magazine qui répond à une attente et comble un vide important dans le modélisme belge !

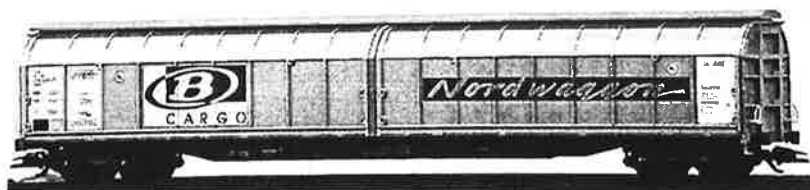


La rédaction de Ferro Flash Namur lui souhaite longue vie et espère que son équipe de rédaction trouvera toujours des sujets intéressants et aussi variés à nous proposer !

Certains lecteurs trouveront que l'orthographe laisse à désirer... c'est une bonne traduction qui pourrait être améliorée par la relecture d'un «bon» francophone. Il paraît qu'il y a des candidats. L'emploi d'un logiciel adapté à la linguistique française permettrait une césure (coupure des mots en fin de ligne) plus correcte ! Le lecteur doit recevoir des publications plus honnête au niveau de l'orthographe que nos quotidiens !

Adresse de la rédaction : Meta Media nv, Wettersestraat, 64, 9260 Schellebelle. Pour les abonnements : 1.500 francs au compte 000-1605665-24 avec la mention «ABO TMM». Email : modelspoor@metamedia.be

Bonne et saine lecture pour tous.



Le wagon Märklin, désigné par Feberail comme «Modèle de l'année 1998». Voir article pages 16 et 17.

Rectification dans FFN n°97

photo de la page 11 au dessus :

Il y a «Gare de Bertrix», il faut lire : «Gare de Libramont»

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

Le «train Côte d'Or»

stationnera dans les gares de :

- Gembloux du 28 septembre au 17 octobre
- Charleroi du 9 au 28 novembre

Accès de 10 à 18 heures.

Exposition interactive sur les enfants d'hier et d'aujourd'hui : un voyage dans le temps et des décors tridimensionnels

Publications du G.T.F.

«Inventaire des lignes ferrées du réseau SNCB à fin 1998»

38 pages A5, 35 photos complémentaires
ouvrage déjà disponible
420 BEF, frais d'envoi compris
001-0534742-57
GTF asbl, B.P.191, 4000 Liège 1.

Après ses ouvrages :

«*J'étais machiniste*» et
«*Le chauffeur de locomotives*»
Henri Scaillet nous présente :

«J'ai conduit des autorails»

(la ligne Mons - Lobbes - Chimay
et les fameuses fêtes de la St.Eloi)
ouvrage 16 x 24 de 112 pages.
495 BEF + 75 frais de port.
240-0380489-59 de GTF asbl éditions

45 ème anniversaire du Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique

du 11 au 14 novembre
expo : salle du Tilleul, Tiège - Sart.
A25, sortie 8 (Spa)

Une série de cartes postales sont éditées
à cette occasion

ROCO Report

en français, 4 numéros par an,
600 BEF : 000-0052488-11

Train Miniature Magazine

Nouvelle revue belge
de modélisme ferroviaire
1.500 francs au compte 000-1605665-24
de Meta Media nv : «Abo TMM»

Les locomotives Diesel série 59, ex-type 201

A4, 280 pages, 500 photos, etc.
PFT éditions : 001-1201789-35,
1.803 francs en souscription jusqu'au 31/10,
après le 31/10 : 2.187 francs.
Parution annoncée : 12/99.

Calendrier Loco 2000

460 francs, 001-1201789-35 du PFT

Janvier	locomotive à vapeur 64.036 à Gent-Sint-Pieters (C)
Février	Vapeur 81.046 à Couillet (N/B)
Mars	Automotrice 1935 à Schaerbeek (N/B)
Avril	Locomotive électrique 2803 + M2 à Itterbeek (C)
Mai	Locomotive Diesel 200.026 à Groenendael hippodrome (N/B)
Juin	Autorail 603 à Rossart (N/B)
Juillet	Locomotive électrique CFL 3605 à Essingen (C)
Août	Locomotive vapeur 40.062 à Schaerbeek (N/B)
Septembre	Locomotive Diesel 202.020 PFT à Borris (Danemark) (C)
Octobre	Motrice Bruxelles - Tervuren au Pont de Woluwé (N/B)
Novembre	Locomotive électrique 123.028 à Jemelle (N/B)
Décembre	Locomotive Diesel 1804 CFL à Vielsalm (C)

La numérotation des wagons à marchandises

Un rappel nécessaire

Il est nécessaire de rappeler certaines choses très utiles même si elles sont déjà parues dans nos colonnes dans le temps passé.

Les nouveaux membres ne possèdent pas la collection complète de nos Ferro Flash Namur, d'autre part, une remise en mémoire pour les membres plus anciens est tout aussi nécessaire.

Moi-même, j'ai été bien content que recevoir de Philippe Bruniaux un article qui était paru dans «Entre-Voies» n°41 et qui reprenait un document authentique SNCB sur la renumérotation UIC des wagons à marchandises.

Combien de néophytes se sont retrouvés devant le marquage d'un wagon sans pouvoir le décoder. Or, avec un peu de pratique, c'est très compréhensible...

La numérotation

Pour répondre aux normes UIC, la renumérotation des wagons à marchandises est intervenue, à la SNCB, entre le 1 janvier 1980 et le 31 décembre 1984 au fur et à mesure de leur rentrée en atelier pour entretien et en tous cas pour la date butoir.



La nouvelle numérotation se définit comme suit, par

l'exemple ci-contre :

- La première paire de chiffres (11) définit le régime d'échange à l'intérieur des réseaux européens;
- La deuxième paire (88 = SNCB) définit le réseau propriétaire ou immatriculateur;
- Les sept chiffres suivant (395 0 651) forment le numéro du wagon :

Les quatre premiers (395 0) forment les caractéristiques d'exploitation codifiées en marquage par lettres;

Les trois suivants (651) déterminent le numéro du wagon dans la série;

- Le dernier chiffre après le tiret (6) est un chiffre de contrôle. Il est formé par :

- Prendre l'ensemble des 11 premiers chiffres.

- Commencer par la droite, les chiffres de rang impair sont multipliés par 2, les chiffres de rang pair sont multipliés par 1. Chaque résultat est placé à côté de l'autre. Chaque chiffre est additionné à son voisin pour faire un nombre. Le dernier chiffre de ce nombre est soustrait de 10. Le résultat obtenu est le chiffre de contrôle.

Exemple : la plaque de la colonne précédente donne $11883950651 = 21168691001252 = 4410 - 4 = 6$. Chaque chiffre souligné est impair donc $\times 2$, les autres $\times 1$. Facile, non ?

Sous le numéro figure le marquage par lettres. Ce marquage reprend l'ensemble des données sur les caractères du véhicule. Les explications figurent dans les deux tableaux en page suivante.

Premier tableau : la majuscule

Le premier tableau donne la signification de la **première lettre** (toujours une majuscule). Elle précède la catégorie et le type du wagon.

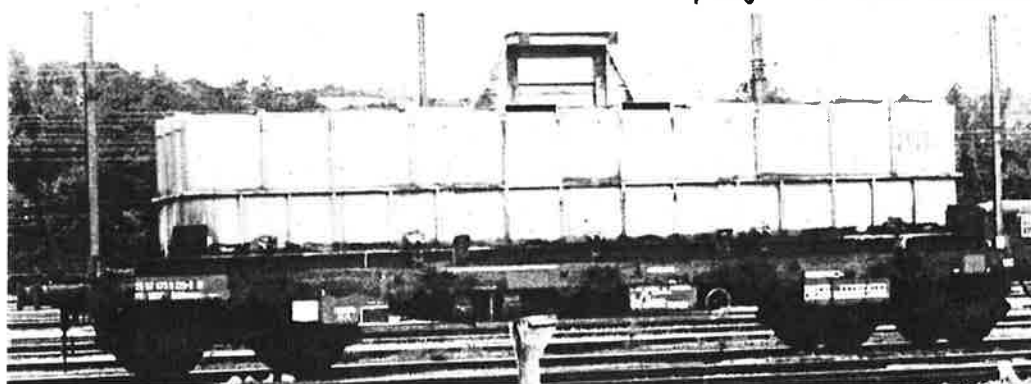
Second tableau : les minuscules

Le second tableau donne la signification des autres **lettres caractéristiques** (toujours des minuscules). Première colonne la(les) lettre(s) minuscule(s) auscultée(s), deuxième colonne : la lettre majuscule du début.

Bien qu'immatriculé à la SNCF, ce wagon spécial répond parfaitement au marquage d'identification UIC. Plaque extraite de la photo du wagon ci-dessous : une «couveuse» protège des brames chaudes. Rames de wagons plats SNCF,

échange de produits métallurgiques entre Usinor et Carlam.

Le couvercle numéroté 80 se lave d'une seule pièce par la «poignée». (Photo Claude Carpet. Gare de Châtelet, 23 août 1999).



Exemple



Skklmmp =

- [S] wagon plat à bogies de type spécial;

- [kk] wagon à 4 essieux avec charge C de 40 à 50 tonnes;
- [l] sans ranchers;
- [mm] wagon à 4 essieux avec longueur utile inférieure à 18 mètres;
- [p] sans bords.

Tableau de catégorie, caractéristiques de catégorie et type

Lettre de catégorie		Caractéristiques d'exploitation			
		Charge C minimum		Longueur de chargement	
Lettres	Type de wagon	Wagon à essieux	Wagons à bogies	Wagons à essieux	Wagons à bogies
E	Wagon tombereau de type courant basculable en bout et latéralement, à plancher plat	2 essieux : 25t	50t	2 essieux : 7,7m minim.	12m minim.
F	Wagon tombereau de type spécial	2 ou 3 essieux : 25t	50t		
G	Wagon couvert de type courant à 8 orifices d'aération au moins	2 essieux : 25t	50t	2 essieux : 9 à 12m	15 à 18m
H	Wagon couvert de type spécial	2 essieux : 25t	50t	2 essieux : 9 à 12m	15 à 18m
I	Wagon réfrigérant, à isolation thermique de la classe IN à ventilation éolienne avec caillebotis et bacs à glace (de 3,5 m ³ ou plus)	2 essieux : 15t	30t	2 essieux : 19 à 22m ² (surface utile)	39 m ² minim.
K	Wagon plat à 2 essieux de type courant avec bords rabattables et ranchers courts	25t		12m minim.	
L	Wagon plat à essieux de type spécial	2 essieux : 25t		2 essieux : 12m minim.	
		3 essieux : 25t		3 essieux : 22m minim.	
		4 essieux : 50t		4 essieux : 22m minim.	
O	Wagon mixte plat tombereau de type courant à 2 essieux avec haussertes rabattables et ranchers	25t		12m minim.	
R	Wagon plat à bogies, de type courant, avec haussertes de bout rabattables et ranchers		50t		18 à 22m
S	Wagon plat à bogies de type spécial		4 essieux 50t		4 essieux 18m minim.
			6 essieux ou >60t		6 essieux ou + 22m minim.
T	Wagon à toit ouvrant	2 essieux : 25t	50t	2 essieux : 9 à 12m	15 à 18m
Z	Wagon citerne avec réservoir métallique, pour transport de produits liquides ou gazeux	2 ou 3 essieux : 25t	50t		
U	Wagons spéciaux autres que ceux figurant dans les catégories F, H, L, S ou Z	2 ou 3 essieux : 25t	50t		



Détail de l'inscription sur un wagon Fals stationné sur le faisceau de l'AC Luttre (photo Claude Carpet).

- F** : wagon tombereau de type spécial;
- a** : à 2 bogies de 2 essieux;
- l** : à déchargement par gravité, ...;
- s** : autorisé à circuler à 100 km/h.

Lettre caractéristique	Lettre de catégorie correspondante	Signification
a	E F G H I T Z U	à 2 bogies de 2 essieux
	L O	à 3 essieux
	S	à 6 essieux (2 bogies de 3 essieux)
aa	E F G H T Z U	à 6 essieux ou plus (charge C >= à 60t)
	I	à 6 essieux ou plus
	L	à 4 essieux indépendants
	S	à 8 essieux ou plus
b		à essieux
	F	de volume > à 45m ³
	G	de longueur utile >= à 12 m et volume >= à 70m ³
	H	longueur utile de 12 à 14 m, volume utile >= à 70m ³
	I	surface utile de 22 à 27m ²
	K	à ranchers longs
	L	à porteurs aménagés pour petits conteneurs
	T	longueur utile >= à 12m
		à bogies
	G T	longueur utile >= à 18m
	H	longueur utile de 18 à 22m
	S	à porteurs aménagés pour petits conteneurs
	R	longueur utile >= à 22m
bb		à 2 essieux
	H	longueur utile >= à 14m
	I	de très grande surface (plus de 27m ²)
		à bogies
c	H	longueur utile >= 22m
	E	à trappes dans le plancher
	F	à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif haut*
	H T	à portes en bout
	I	avec crochets à viande
	L S	à traverse pivotante
cc	Z U	à déchargement sous pression
	F	à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif bas*
d	H	à portes en bout et aménagement intérieur pour le transport de voitures automobiles
	H	à trappes dans le plancher
	I	à marée
	L S	sans étage, pour le transport de véhicules
	T U	à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif haut*
e	T U	à déchargement par gravité contrôlé bilatéral alternatif bas*
	H	à 2 planchers
	I	à ventilation électrique
	L S	à étages, pour le transport de véhicules
	R	à bords latéraux rabattables
	T	avec hauteur de l'ouverture libre des portes > à 1,90m
ee	Z	muni de dispositifs de réchauffage
	H	à 3 planchers ou plus
	F H I L O S T Z U	apte au trafic par ferry-boat avec la Grande-Bretagne

g	G H T U	à céréales
	I	frigorifique à machinerie
	K R	avec aménagement complémentaire pour conteneurs
	L	aménagé et servant exclusivement pour conteneurs
	S	aménagé et servant exclusivement pour conteneurs jusqu'à 60 pieds
	Z	pour transport de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression
gg	I	réfrigérant par gaz liquéfié
	S	aménagé servant exclusivement pour conteneurs jusqu'à 80 pieds
h	G H	à primeurs
	I	à isolation thermique de la classe I
	R	avec aménagement complémentaire pour rouleaux de tôle à axe horizontal
	L S T	aménagé et servant exclusivement pour rouleaux de tôle à axe horizontal
hh	R	avec aménagement complémentaire pour rouleaux de tôle à axe vertical
	L S T	aménagé et servant exclusivement pour rouleaux de tôle à axe vertical
i	H T	à parois ouvrantes
	I	frigorifique alimenté par la machinerie d'un wagon technique d'accompagnement
	K L R S	à couverture mobile et parois d'about fixes
	Z	citerne en matériau non métallique
	U	aménagé pour transport d'objets qui engageraient le gabarit s'ils étaient chargés sur wagons de type courant (wagon surbaissé)
ii	I	wagon technique d'accompagnement
j	K L R S T Z	avec dispositif amortisseur de chocs
k	E G H K O T	wagon à 2 essieux avec charge C < 20t
	F L Z U	wagon à 2 ou 3 essieux avec charge C < 20t
	I	wagon à 2 essieux avec charge C < 15t
	I	wagon à bogies avec charge C < 30t
	E F G H L S T Z U	wagon à 4 essieux avec charge C < 40t
	R	wagon à bogies avec charge C < 40t
	E F G H S T Z U	wagon à 6 essieux ou plus avec charge C < 50t
	E F G H S T Z U	wagon à 6 essieux ou plus avec charge C < 50t
kk	E G H K O T	wagon à 2 essieux avec charge C de 20 à 25t
	F L Z U	wagon à 2 ou 3 essieux avec charge C de 20 à 25t
	E F G H L S T Z U	wagon à 4 essieux avec charge C de 40 à 50t
	R	wagon à bogies avec charge C de 40 à 50t
	E F G H S T Z U	wagon à 6 essieux ou plus avec charge C de 50 à 60t
l	E	non basculable latéralement
	F T Z U	à déchargement par gravité massif bilatéral simultané haut*
	G	à moins de 8 orifices d'aération
	I	isotherme sans bac à glace
	K L O R S	sans rancher
li	F T U	à déchargement par gravité massif bilatéral simultané bas*
m	E	wagon à 2 essieux avec longueur utile < 7,70m
	G H T	wagon à 2 essieux avec longueur utile < 9m
	I	wagon à essieux avec surface utile < 19m ²
	K O	longueur utile de 9 à 12m
	L	wagon à 2 essieux avec longueur utile de 9 à 12m
	R	longueur utile de 15 à 18m
	S	wagon à 4 essieux avec longueur utile de 15 à 18m
	E	wagon à bogies avec longueur utile < 12m
	G H T	wagon à bogies avec longueur utile < 15m
	I	wagon à bogies avec surface utile < 39m ²
	L	wagon à 3 ou 4 essieux avec longueur utile de 18 à 22m
	S	wagon à 6 essieux au plus avec longueur utile de 18 à 22m

mm	K O	longueur utile < 9m
	L	wagon à 2 essieux avec longueur utile de 9 à 12m
		wagon à 3 ou 4 essieux avec longueur utile < 18m
	R	longueur utile < 15m
	S	wagon à 4 essieux avec longueur utile < 15m
		wagon à 6 essieux ou plus avec longueur utile < 18m
o	E	non basculable en bout
	FTU	à déchargement par gravité massif axial haut*
	GH	à 2 essieux avec longueur utile < 12m et volume utile $\geq 70m^3$
	I	avec bacs à glace de contenance inférieure à $3,5m^3$
	K	à bords fixes
	R	à parois d'about fixes de hauteur inférieure à 2m
	S	wagon articulé à 3 bogies de 2 essieux
oo	FTU	à déchargement par gravité massif axial bas*
	R	à parois d'about fixes de hauteur $\geq 2m$
p	FTU	à déchargement par gravité, contrôlé axial haut*
	I	sans caillebotis
	KLS	sans bord
	R	sans haussette de bout
pp	FTU	à déchargement par gravité contrôlé axial bas*
	KR	avec bords amovibles
q	toutes catégories	conduite susceptible d'être alimentée par tous les courants admis
qq	toutes catégories	conduite et installation électrique susceptibles d'être alimentées par tous les courants admis
s	toutes catégories	wagon autorisé à circuler en régime "S" (100 km/h)
ss	toutes catégories	wagon autorisé à circuler en régime "SS" (120 km/h)
t, u, v, w, x, y, z		lettres caractéristiques à valeur nationale (pour code propre à chaque réseau)



Intérieur de la voiture Pullman Salon-Bar n°4160 de la CIWL (photo Michel Foulon, gare de Huy, 8 août 1999).

7 août 1999 : que de souvenirs pour notre «Pacific» 1.002 !

Soixante-quatre ans après avoir tracté le train Pullman «Edelweiss» P 57 (sens Luxembourg - Bruxelles-Nord), lorsqu'elle était affectée à la remise de Schaerbeek (FSR) de mars 1935 à mai 1939 et P 56 (sens Bruxelles-Nord - Luxembourg) après son affectation à la remise de Stockem (MKM) en mai 1939, notre Pacific 1.002 s'est retrouvée à Huy, le samedi 7 août dernier en tête d'une rame historique et touristique dénommée «Orient-Express».



La rame

La veille au soir, elle était venue de Paris en traction électrique. La rame composée d'anciennes voitures de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens (CIWL) comprenait, dans le sens vers Liège, le matériel suivant :

- Voiture Pullman 4159 D, bleu/blanc;
- Voiture Restaurant 2869 bleu;
- Voiture Restaurant 2979, bleu;
- Voiture Pullman 4151 D, bleu/blanc;
- Voiture Salon-Bar 4160, bleu/blanc;
- Voiture Bar 4148, bleu/blanc;
- Voiture Service Croisière 4013, bleu/blanc.

Les voitures Pullman de première classe 4151 et 4159

Il s'agit de voitures «Pullman» type «Côte d'Azur» à 7 fenêtres. Elles faisaient partie d'une série de 17 voitures (4148 à 4164), construites en 1929 par «Les Entreprises Industrielles Charentaises» à Aytres, la Rochelle, France.

La voiture 4152 figure au catalogue Rivarossi 1999, page 79 référence 3595.

Voiture-Restaurant 2869

Elle faisait partie d'une série de 15 voitures (2867 à 2881), construites en 1925-1926 par «The Birmingham Railway Carriage and Wagon Company» à Smethwick, Birmingham, Angleterre.

En haut : la 1.002 au démarrage.

En bas : en tête de la rame historique, elle pavoise en gare de Huy (photos Michel Herbiet)



La voiture 2871 figure au catalogue Rivarossi 1999, page 85, référence 3631.

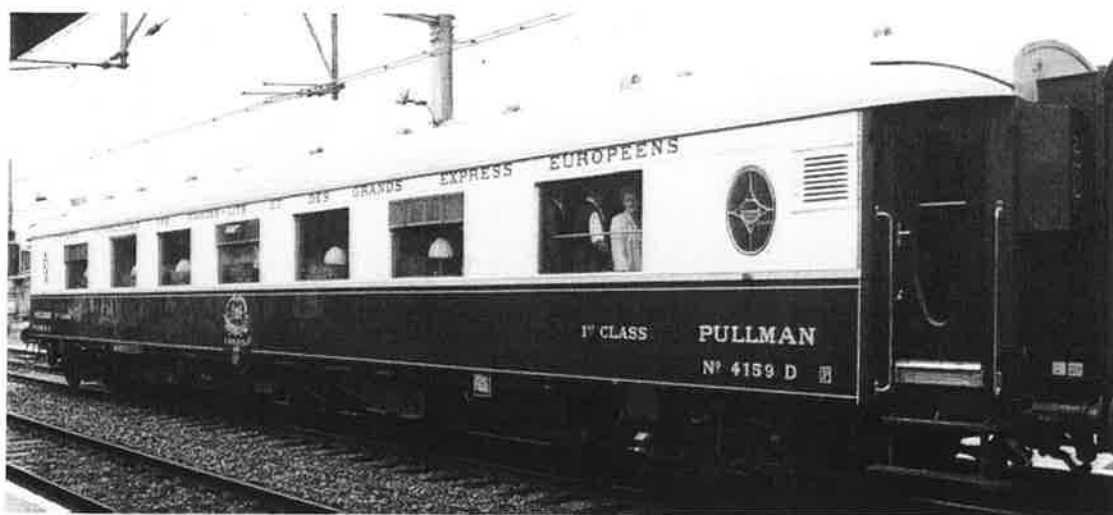
Voiture Restaurant 2979

Elle faisait partie d'une série de 15 voitures (2968 à 2982), construites en 1927 par «Officine Meccaniche Italiana» Reggio d'Emile, Italie.

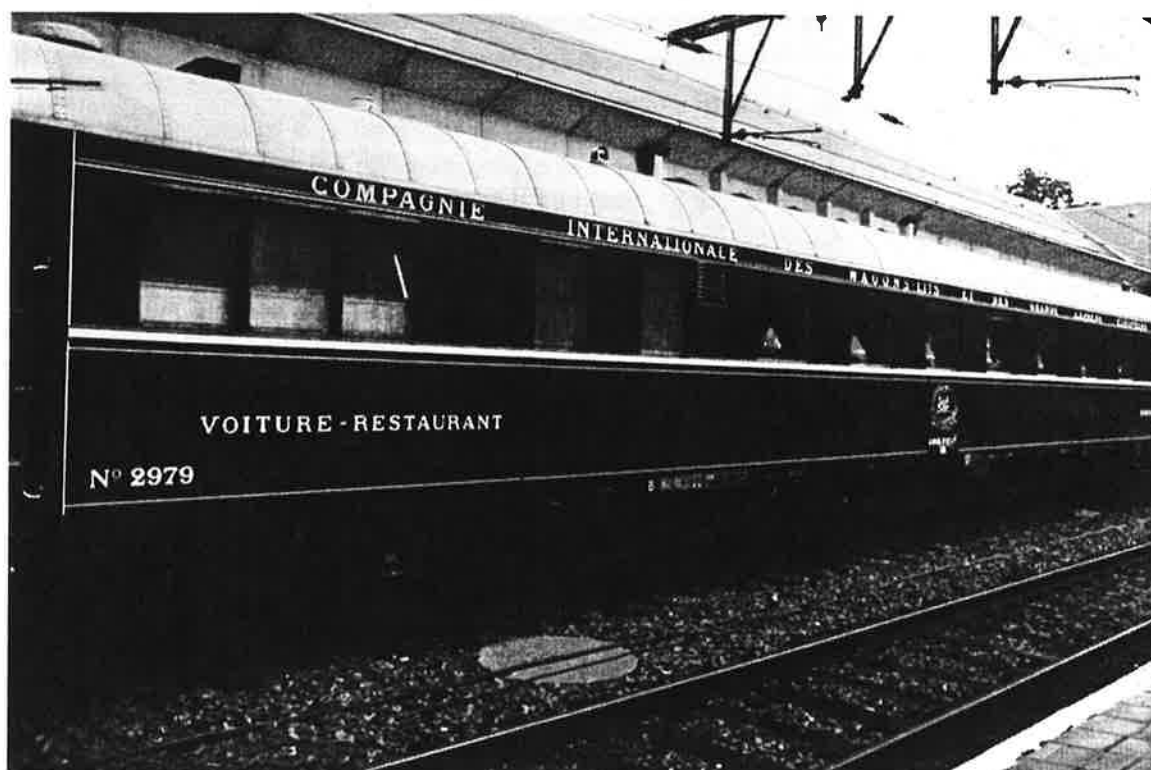
Voiture Salon-Bar 4160

Il s'agit d'une voiture «Pullman», type «Côte d'Azur» à 7 fenêtres, transformée en voiture Salon-Bar.

La voiture 4164 figure au catalogue Rivarossi 1999, page 79, référence 3596, en livrée bleue. Elle était



Les 3 photos sont de Michel Foulon





Le fameux sigle de la CIWL, tant convoité, tant jaloué, dont la reproduction sous licence est soumise à l'autorisation du groupe Accord qui a en acquis tous les droits. Nombreuses sont les polémiques et affaires judiciaires qui frappent tristement les contrevenants (photo Michel Foulon).

incorporée au «Train Bleu» Paris - Vintimiglia; alors que la 4160, présente à Huy, est en livrée 2 tons beige/bleu.

Voiture Bar 4148

Il s'agit d'une voiture «Pullman», type «Côte d'Azur» à 7 fenêtres, transformée en voiture Bar.

Voiture Service Croisière 4013

Il s'agit d'une voiture «Pullman» type «Flèche d'Or» à 8 fenêtres, transformée et servant pour accueillir les bagages des voyageurs. Elle faisait partie d'une série de 15 voitures (4001 à 4015), construites en 1926 par «The Birmingham Railway Carriage and Wagon Company» à Smethwick, Birmingham, Angleterre.

Cette voiture figure au catalogue Rivarossi 1999, page 88, référence 3644.

La visite

Les six premières voitures pouvaient être visitées pour la somme de 100 francs. Gros succès de foule pour la visite de ces voitures classées «monuments historiques». Les visiteurs ont pu remarquer dans les voitures «Pullman» les parois lambrissées et décorées par l'artiste français René Lalique. Quant aux voitures Restaurant, on y remarquait des

marquetteries en bois exotiques imaginées par l'artiste britannique Albert Dunn. La voiture Bar présentait une décoration style «Art Déco» façonnée par André Prou.

Ces voitures, construites de 1925 à 1929, étaient les premières voitures métalliques circulant en Europe. Ce n'est qu'en 1931 qu'apparurent, à la SNCB, les premières voitures métalliques : le type I.

Il fut suivi en 1933 par le type L, puis par le type K en 1935 et le type M en 1937.

Rien d'étonnant dès lors que ces voitures, forçant encore notre admiration, durent faire sensation sur les voyageurs de l'époque.

Quant au voyage de notre 1.002 dans les vallées de la Meuse et de l'Ourthe sur le parcours Huy - Kinkempois - Rivage - Marloie - Namur - Huy. Il semble s'être passé sans encombre, malgré le départ de Namur à 22.30 h. alors que l'horaire prévu était 21.50 h. Remarquons qu'entre Marloie et Namur, la rame et la 1.002 (en queue) étaient remorquées par la locomotive électrique 1803. Seul regret pour les photographes, le fourgon de service accompagnant la 1.002 était la voiture M2 n°49911 (fourgon/2cl.) construite en 1959.

La voiture Service Croisière était restée à Huy pendant ce parcours.

Notre inoubliable «Phil Dambly»

C'est le 3 septembre dernier que le plus grand ami des locomotives à vapeur nous a quittés.

Né le 20 juin 1929 à Wellin, en province de Luxembourg, Phil devint très vite amoureux de ces machines fonctionnant à la vapeur. Les premières qu'il aperçut dans son village natal étaient celles de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

Elles assuraient des services d'une part sur la ligne 520 reliant Wellin à Grupont, d'autre part sur la ligne 521 venant de Rochefort et se dirigeant vers Graide tout en desservant Wellin.

Quant aux locomotives de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, il fit leur connaissance à Rochefort où il passait ses vacances chez sa grand-mère. Mais à quatre kilomètres de cette localité, il y avait celle de Jemelle, située sur la ligne reliant Bruxelles à Luxembourg.

C'est dans cet important noeud ferroviaire que notre ami Phil fit plus ample connaissance avec les locomotives à vapeur. Il y passait de longues après-midi jusqu'à la nuit tombante pour admirer l'activité incessante de la gare et observer la remise avec le va-et-vient continu des locomotives.

C'est donc en ce lieu mythique que naquirent ses premières amours pour ces machines fonctionnant à la vapeur. Il les aima toutes, sans distinction, des puissantes locomotives de ligne aux plus petites destinées au service des manoeuvres.

Mais Phil s'était fixé comme but de communiquer à tous les nombreux amateurs de ce mode de traction, tout ce qu'il avait ressenti en les côtoyant et tout ce qu'il avait appris sur leur construction, leur appellation, leur numérotation, leur historique et leurs performances.

C'est ainsi qu'en 1968 apparut son ouvrage intitulé «**Nos inoubliables Vapeur**». Ce livre connu un succès extraordinaire et il est encore recherché de nos jours. Il était dédié, non seulement aux servants des locomotives, les courageux machinistes et chauffeurs, mais également à ceux qui les imaginèrent et à ceux qui les construisirent.

Dans les années qui suivirent, notre ami Phil entra en possession d'une nombreuse documentation très détaillée et de photos inédites. Dès lors, il remit son travail sur le métier afin de permettre à tous de profiter de ces nouveaux trésors.

C'est ainsi qu'en 1989, sorti de presse le premier tome de «Vapeur en Belgique». Il couvrait la période allant du 5 mai 1835 (origine du chemin de fer dans notre pays), au 4 août 1914 (invasion de la Belgique par les allemands)

La sortie tant attendue du second tome eut lieu en 1994 et traitait la période allant de l'occupation allemande de 1914 au 11 novembre 1918, à l'extinction officielle de la vapeur le 29 mars 1967).

Ces deux tomes constituent une véritable encyclopédie que tout amateur de la traction vapeur se doit de posséder dans sa bibliothèque.

Lorsque l'on demandait à Phil si les tractions électrique et Diesel exerçaient sur lui la même emprise que la traction vapeur, il répondait : *«les locomotives et les automotrices électriques ne m'ont jamais ému car je n'éprouve aucune satisfaction en leur présence. Par contre, les locomotives et autorails Diesel ne me sont pas complètement indifférents car je trouve que la traction Diesel a encore une âme, une odeur»*. Aussi s'était-il mis au travail depuis trois ans pour nous présenter un nouvel ouvrage intitulé «Diesel en Belgique». Il aurait retracé l'histoire de la traction Diesel de ses origines dans le monde à son apparition en Belgique. Hélas, son départ précoce nous prive du résultat de son travail.

Au nom de tous les membres du Rail Miniature Mosan, le comité de rédaction de Ferro Flash Namur présente à Madame Dambly et à toute sa famille, leurs plus sincères condoléances.

Le 4 août, Paul Pastiels et moi-même avons rendu visite à notre très grand ami. A cette occasion, il m'avait transmis un article extrait de «VIA», le magazine du rail des SBB-CFF-FFS, tout en me demandant si la rédaction serait d'accord de le publier dans notre revue car il devait intéresser tous les amis des locomotives à vapeur. En mémoire de celui qui ne refusa jamais de nous transmettre des renseignements, des articles et des photos pour nous permettre de présenter à nos membres et lecteurs une revue de qualité, nous le reproduisons. Une fois de plus, un grand, un très grand merci...

Adieu, Phil.
Michel Herbiet.



Les dernières volutes de son éternel cigare ont rejoint dans les cieux les ultimes fumées de nos locomotives à vapeur (Paul Pastiels).

Renaissance d'une loco vapeur à Winthertur

C'est le dernier article que Phil Dambly nous a communiqué pour notre information vaperiste...

La locomotive à vapeur immatriculée 52 8055 NG quitte en vrombissant et au signal strident d'une corne d'origine sud-africaine le grand atelier de Sulzer Winpro AG pour ses premières courses d'essai.

"C'est la locomotive à vapeur la plus moderne du monde", nous dit fièrement et en expert Jack R. Metz, chef du "Loki Atelier" de l'entreprise de Winthertur. Des locomotives à vapeur modernes ... ça existe vraiment ? Depuis toujours, cette force motrice classique de l'ère des pionniers exerce une fascination toute particulière. A partir de la Seconde Guerre mondiale cependant, elle semble assez désuète et tout juste bonne pour quelque balade nostalgique.

Un modèle contre les préjugés

Jack R. Metz, lui, est convaincu que tout vient d'un préjugé. Selon lui, en adaptant la traction à vapeur aux normes de notre époque, elle deviendrait au moins aussi compétitive économiquement et écologiquement dans certains domaines d'application que la traction électrique ou au diesel. Nous en sommes stupéfaits. La 52 8055 NG (NG pour "nouvelle génération") est en quelque sorte la preuve vivante de cette affirmation. Au départ, c'est une locomotive allemande pour trains marchandises (série 52) autrefois produite en grande quantité. Après presque deux ans de travaux, les ingénieurs de Winthertur ont pu corriger certains de ses points faibles, caractéristiques des anciennes locomotives à vapeur : l'importance de son entretien et de son service ainsi que de ses rejets polluants.

Le combustible de cette impressionnante machine est un mazout extraléger remplaçant le charbon. Le brûleur prend modèle sur les chauffages modernes au mazout dont les valeurs d'émissions polluantes sont très basses : on cherchera vainement avec la loc NG l'habituelle traînée de fumée noire, de la suie ou encore les émanations de soufre nauséabondes. Si la consommation de combustible est certes encore considérable, le rendement est néanmoins bien plus grand que précédemment. Ce cheval de fer moderne développe maintenant environ 3000 CV. D'autre part, une meilleure répartition des masses devrait permettre à l'avenir de dépasser la vitesse maximale autorisée de 80 km/h.

Exploitation simplifiée

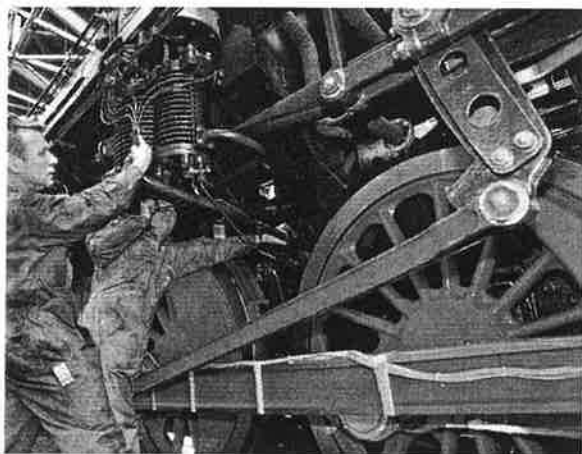
L'un des éléments essentiels de la révision concernait l'isolation thermique de la chaudière.

Aujourd'hui, elle permet de maintenir, en grande partie tout au moins, la température pendant la nuit. Ainsi il ne faut que quelques minutes pour que la loc soit prête à partir abolissant les longues heures de préchauffage. D'autres mesures contribuent à réduire les interventions d'entretien et de service.

La loc, qui appartient à la société des amis du rail Zollernbahn de Tübingen, sera par la suite utilisée lors de courses spéciales. La main-d'œuvre ne manquant pas pour faire fonctionner la machine, le cheval de fer n'a pas été transformé en véhicule conduit en solitaire, ce qui serait pourtant possible. La conduite à deux (mécanicien et chauffeur) obligatoire avait d'ailleurs été à l'époque un argument de taille pour le retrait des locomotives à vapeur. "La technologie moderne nous permet de désamorcer les handicaps de la traction à vapeur", nous résume l'ingénieur technique Roger Waller. Chef du département locomotives à vapeur chez Winpro AG, il est considéré comme le véritable "pape de la vapeur". Après avoir d'abord voué son temps libre à sa passion pour cette technique, une étude sud-africaine de 1982 lui a ouvert d'autres horizons. En effet, celle-ci concluait que les (vieilles) locomotives à vapeur en circulation sur des lignes principales du pays étaient plus économiques que les locs modernes à traction électrique ou au diesel. Aujourd'hui, Waller consacre presque tout son temps à la renaissance de cette ancienne technique.

Succès et idées

Certains doutent néanmoins d'une seconde jeunesse potentielle de la traction à vapeur. S'il est vrai que des locomotives à vapeur sont encore beaucoup utilisées dans les pays du Tiers-Monde principalement, certains éléments constitutifs sont en maints endroits complètement dépassés. Comme plus personne ne croyait à l'avenir de ce moyen de traction, toute recherche de développement s'était arrêtée durant de longues décennies tandis que les locs à vapeur étaient systématiquement retirées du service l'une après l'autre. L'équipe de Winthertur est la seule au monde à s'occuper actuellement d'ingénierie moderne de la vapeur (utilisant le traditionnel sigle SLM - Usine suisse de locomotives et de machines). Sur des marchés très restreints, l'entreprise est déjà couronnée de succès. Plusieurs exemplaires de la locomotive à vapeur à crémaillère adaptés aux normes d'aujourd'hui (sur les mêmes bases ou presque que la locomotive transformée de la



**Travail dans les ateliers de la SLM :
les seuls à s'occuper d'ingénierie moderne à vapeur**

Zollernbahn) transportent chaque jour les touristes jusqu'aux sommets du Brienzer Rothorn, des Rochers de Naye et du Schafberg en Autriche.

Selon M. Metz, l'utilisation des locomotives à vapeur ne devrait pas être limitée à des prestations touristiques. Il pense que dans certains cas, l'on devrait privilégier la vapeur, la plus vieille forme de traction mécanique, notamment dans des pays en voie de développement, pays où l'électrification de longs tracés n'est généralement même pas envisageable pour des raisons de coût. Comparées aux machines au diesel actuellement en service, les locs à vapeur de la nouvelle génération auraient l'avantage d'un entretien plus simple. Quant au combustible, il pourrait être adapté à la situation locale; tant le bois que d'autres masses biologiques compactes, voire même des énergies renouvelables, peuvent être utilisés.

Et en Suisse?

Plusieurs pays du Tiers-Monde ont montré leur intérêt pour de telles solutions. Le financement reste cependant problématique et on n'en est encore qu'au stade de concept. Sans compter que la traction à

vapeur n'a pas derrière elle un puissant lobby pour défendre ses intérêts. Le Tiers-Monde prenant d'ailleurs le monde industrialisé comme modèle, M. Metz espère des commandes européennes pour donner l'exemple par le concret - et pourquoi pas la Suisse?

Si Jack Metz pense lui aussi qu'en règle générale, l'électricité est la source d'énergie quasi naturelle des chemins de fer suisses, il croit cependant en un certain potentiel ici aussi pour la vapeur moderne. Par exemple, pour les locs de triage, les véhicules de secours dans les tunnels ou encore comme alternative économique intéressante à la gestion des lignes secondaires qui doivent faire face à des investissements considérables en approvisionnement électrique et en traction.

Concepts inédits

Jusqu'ici, la SLM à Winterthur a construit plusieurs locs à crémaillère et restauré d'anciennes locomotives à vapeur. S'ajoute maintenant une commande pour "revaporiser" d'anciens bateaux à aubes mûs au diesel et électriquement de la compagnie genevoise de navigation. Les ingénieurs de la vapeur de Winterthur ont encore un rêve inassouvi: la construction d'une nouvelle loc à vapeur avec une traction à adhérence (donc sans crémaillère). Des plans pour réaliser un véhicule polyvalent d'environ 1000 CV existent mais il manque encore le commanditaire. De toute manière, les gens de la SLM ne sont pas à court d'idées. La prochaine étape serait une loc à condensation. Ce concept, déjà réalisé avec succès par le passé, a l'avantage de diminuer fortement la consommation en eau. Jack Metz et Roger Waller pensent tous deux que le développement de la traction à vapeur, à la naissance de l'ère ferroviaire il y a 170 ans, n'a pas encore, et de loin, terminé son voyage.

Texte: Peter Krebs, revue VIA.

Dans un premier temps, cette locomotive sera garée dans la partie désaffectée du dépôt de Winterthur. Des sorties sont prévues en tête de l'Orient-Express.

Le modèle de l'année 1998

L'élection a eu lieu, il y a deux mois, au moment où FFN 97 était en cours d'impression. C'est pourquoi nous n'avons pas eu la possibilité de vous en parler au moment opportun ! Toutes les revues de modélisme en on parlé. Pour peu, nous serions les derniers...

Que personne ne s'étonne : c'est en 1999 que l'on élit les meilleures productions de l'année précédente, 1998.

Le texte qui suit est la relation textu du fait éditée par Febelrail (Fédération Belge du Rail).

Le samedi 27 mars 1999 eut lieu pour la neuvième fois l'Election du «Modèle de l'Année».

Onze modélistes convaincus provenant de 7 clubs différents avaient réagi positivement à l'appel paru dans l'agenda de Febelrail afin d'apprécier les modèles sortis pendant l'année 1998. Le CFC (Club Ferroviaire du Centre, section de Bruxelles) nous reçut dans ses locaux de la gare de Schaerbeek et ses membres se révélèrent comme de véritables hôtes que nous remercions.

Une quarantaine de modèles devaient être examinés; ce ne furent malheureusement pas toujours des nouveaux modèles car en 1998 les fabricants n'avaient pas épargné leurs pinceaux !

Des «repeintures» d'anciens moulages constituent vraisemblablement pour les fabricants une occupation lucrative mais cela ne fait pas progresser le marché du modélisme. Produire un même modèle plusieurs fois, à peine renuméroté, peut à la longue avoir un effet pervers. De tels modèles n'ont reçu qu'une appréciation concernant la livrée et sont cités à titre d'information. Pour les mêmes raisons les wagons «publicitaires» ou modèles de fantaisie n'ont pas été examinés.

Seuls 12 modèles étaient nouveaux (c.-à-d. n'avaient pas été produits auparavant) ou avaient reçu des modifications de la caisse (et sont de ce fait classés comme «nouveau»). Ceux-ci furent soigneuse-

ment mesurés, examinés et agrémentés d'un commentaire.

Tous les modèles provenaient des collections privées des membres du jury comme ils les avaient achetés dans le commerce de détail (à l'exception d'Euroscale que l'on ne trouva nulle part). De cette manière il n'était pas possible qu'un fabricant présente l'exemplaire le plus réussi d'une série ce qui permet un jugement impartial.

Quelques membres n'avaient pas connaissance de la sortie de certains modèles; il est donc évident qu'il y a un manque de communication de la part de certaines marques au sujet du 'où et quand' leurs modèles seront disponibles. Souvent il dépend du hasard que, comme amateur de modèles de chemin de fer, vous pouvez acheter ou non un modèle.

A l'examen des vrais nouveaux modèles il fut frappant de constater qu'à présent les marques respectent les normes NEM. En ce qui concerne l'observance des dimensions exactes à l'échelle c'est un souffle d'air frais; de même les qualités de roulement de tous les modèles sont sensiblement améliorés.

Les exécutions choisies ainsi que les inscriptions paraissent aussi concorder de plus en plus avec la réalité. A ce sujet, les fabricants devraient joindre un petit texte mentionnant une 'information d'ambiance' : en quelle année le modèle a-t-il circulé dans cette livrée, comment était-il utilisé (trains rapides ou marchandises) etc... avec une photo. L'amateur peut se baser sur ces données pour composer des trains réalistes, et pour la marque il devient impossible de fournir des modèles de fantaisie !

Au point de vue des détails beaucoup de modèles sont encore trop souvent des wagons allemands peints «à la belge». Cela coûte chaque fois plusieurs points dans l'appréciation totale.

Ci-après le résultat final de l'Election du «Modèle de l'année 1998» :

Locomotives				
Pl.	Fabriquant, référence	Numéro	%	Appréciation et commentaires
1	Fleischmann, 931155B	81.256	82,00	Ce modèle n'obtient pas les 85% exigés pour un "Modèle de l'année". L'ensemble de l'appareillage sur la chaudière paraît très improbable.
2	Kleinmodellbahn, Sose 71/98	9926	71,75	Cette locomotive n'a vraisemblablement jamais reçu la livrée verte.
3	Märklin, 34883	25.021	65,98	Cette machine n'a jamais eu des lampes frontales, ni échelles sur la porte de la boîte à fumée. La longueur incorrecte fait perdre des points. Aussi, s'agit-il de la XIème version de la 25.021
Redécorations				
4	Kleinmodellbahn, A7398	6076		Tantième repeinture du modèle de 1990.
5	Lima, 462088	150.012		Dans une boîte-jouet avec 2 voitures, qualité des années 60.
6	Märklin, 33632	1601		Comme nouveau modèle, cette loco aurait obtenu 75,30%.
7	Märklin, 3466.800	°5517		Edition limitée pour Märklin Insider
8	Roco, 43.596	6332		Tantième repeinture du modèle de 1987.

Pour diverses raisons il n'a été tenu compte que des modèles à l'échelle HO et voie normale; les modèles à d'autres échelles et à un écartement de voie différent seront pris en compte lors de l'élection du modèle de l'année 1999 (en l'an 2000).

Si vous avez des propositions ou des remarques à formuler en ce qui concerne l'élection du modèle de l'année, voici la personne à contacter: -Philippe Callaert, B.P. 15, 1745 Opwijk, tél. 052 / 35 16 04

Voitures				
Pl.	Fabriquant, référence	Numéro	%	Appréciation et commentaires
1	Euroscale, 8830	Bistro-Memling		Modèles Euroscale introuvables dans le commerce de détail.Étaient à voir à MOM 99A.
2	Euroscale, 8832	Bistro		Modèles Euroscale introuvables dans le commerce de détail.Étaient à voir à MOMA 99.
3	Euroscale, 8834	I 10		Modèles Euroscale introuvables dans le commerce de détail.Étaient à voir à MOMA 99.
Redécorations				
4	Märklin, 43940	Set Ex-DRG		Nouvelle numérotation mais en revanche, pas d'amélioration du set de 1995 (jadis 55,84%)
5	OVB, 1100	M1 bicolore		Complément bienvenue pour l'époque II, mais les ventilateurs joints sont incorrects (maintenant 84,02% au lieu de 84,56% en 1997)

Wagons				
Pl.	Fabriquant, référence	Numéro	%	Appréciation et commentaires
1	Märklin, 48032	Habin's "Nordwaggon"	88,05	Le détaillage est rare sur le chassis, néanmoins : MODELE DE L'ANNEE.
2	Märklin, 48444	Set Fal "Boël"	83,55	Passerelle encore trop étroite.
3	Kleinmodellbahn, 91/98.1-4	Eaos "Interfery"	83,55	Utilisation limitée (navette Antwerpen Zeebrugge) fait perdre des points par rapport à la version de 1993. Les conteneurs joints ne sont pas fidèles.
4	Roco, 46.917	Shimmms "B-Cargo"	82,13	Utilisez les plaques jointes avec les supports courts pour la version belge. Modèle de base français au lieu d'allemand.
5	Kleinmodellbahn, Sose, 74/98	Z "Solvay"	82,04	Finition superbe, mais utilisation limitée.
6	Sprim'hobby, 1005	U	75,30	Ancien modèle Dacker techniquement amélioré mais utilisation limitée dans cette version.
Redécorations				
7	Expert-Models, 98.301	Res chargé		Modèle français de Jouef présenté aux couleurs belges et proposé via le Journal du Chemin de Fer avec divers chargements.
8	Expert-Models, 98.320	Eo		Modèle allemand en couleurs belges, beaucoup trop court.
9	LS-Models, 5685 & 5686	Uapps		D'après les photos, les inscriptions ont été permutées sur les deux modèles (79,52% après réexamen contre 81,24 en 1992).
10	Rivarossi, 2405	Rs avec conteneurs		Conteneurs joints non conformes (75,47% en 1997).
11	Roco, 46588	Sdkmss "Hundai"		Tantième version du chargement sur base d'un wagon autrichien.
12	Roco, 46;774	Shimms "Cockerill-Sambre"		Inscriptions ne convenant pas au wagon. Après ré-examen, 64,86% au lieu de 74,70% en 1995.
13	Roco, 46.866	Ucs		Il s'agit d'un wagon NS avec numéro et couleurs belges ! Pas examiné.

A noter			
Fabricant, références	Matériel	Ech.	Commentaires
Arnold, 2982	Tram "De Lijn"	N	
Arnold, 3655	WL MU	N	
Busch, 44350	Minibus "De Lijn"	H0	
Busch, 44380	Ambulance Peugeot Boxer, "Service 100"	H0	
Jocadis	Locomotive "Garra"	H0m	
Rietze, 50590	Ford Mondeo "Police d'Eupen"	H0	
Rietze, 50722	Ford Transit "Police d'Eupen"	H0	
Tillig, 15554	Sdkmss "TRW"	TT	
Modelbouwcenter Wet-Vlaanderen	Passage à niveau belge	H0	La finition laisse encore à désirer. Le modèle examiné semblait un prototype (en coopération avec Hencken, Overloon).
	Signaux	H0	Le mât ressort au dessus et est trop grossier pour l'échelle. Eclairage réaliste superbe par fibres optiques et diodes.



**L'autorail type 605, numéro 605.07, du dépôt de Landen en gare de Gembloux le 12 juillet 1959
(photo J. Bazin, collection M. Herbiet).**

**L'autorail type 551, numéro 551.31, du dépôt de Bertrix en gare d'Athus, le 11 juillet 1959
(photo J. Bazin, collection M. Herbiet).**



La SNCB en 1959

Préambule

En se procurant des abonnements valables, 5, 10 ou 15 jours consécutifs sur l'ensemble du réseau, les amateurs de nos chemins de fer pouvaient observer et photographier le matériel moteur dont disposait la SNCB pour lui permettre d'assurer les services des trains de voyageurs, des marchandises et des manoeuvres.

Après avoir consulté l'indicateur valable à partir du 31 mai 1959 afin de connaître les nouveautés et les améliorations apportées depuis le précédent service, nous voyons que la SNCB avait à cette date en écriture 2.150 engins moteurs, se répartissant en 1.382 locomotives vapeur, 208 locomotives Diesel, 159 locomotives électriques, 204 autorails et 197 automotrices.

A part 7 locomotives de manoeuvres du type 252, la SNCB n'avait acquis au cours de cette année aucun autre engin Diesel et électrique. Quant à la traction vapeur elle continuait à s'amenuiser. En effet, la dernière type 10 (10.018 affectée à Bruxelles-Midi) avait effectué son dernier service le 23 janvier 1959 entre Oudenaarde et Bruxelles-Midi et d'autres types de locomotives assuraient leurs derniers services dans les remises d'Aarschot (type 31), de Bruxelles-Midi (types 57 et 62), de Dendermonde (type 41), de Latour (type 25), de Monceau (type 51), et de Walcourt (type 15).

L'indicateur au 31 mai 1959

L'indicateur, entrant en vigueur le 31 mai 1959, nous proposait les nouveautés et améliorations suivantes.

En service intérieur

Une nouvelle étape est franchie dans la modernisation du réseau. Les trains des lignes 130 Charleroi - Namur et 144 Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre, rouleront dorénavant sous caténaire. Ainsi se complète par deux tronçons secondaires importants le réseau électrifié belge.

L'électrification des lignes Bruxelles - Mons et Landen - Hasselt est prévue pour 1961.

En service international

Relation Belgique - Allemagne - Autriche

L'électrification des lignes allemandes entre Köln et la frontière autrichienne entraîne une accélération d'environ 1 heure sur l'horaire des grands trains internationaux vers l'Autriche et au-delà. La relation directe Oostende - Bruxelles - Wien sera tout particulièrement améliorée, l'arrivée à Wien est prévue à 11h15 au lieu de 12h45 et le retour à 18h50 au lieu de 16h30. Les horaires actuels seront maintenus sur le parcours belge.

Relation Belgique - Suisse - Italie

Les trains 33 (Bruxelles-Midi 18h10 - Milano 8h37) et 36 (Milano 21h48 - Bruxelles-Midi 12h42) auront Oostende pour origine et destination. Ils y assureront les correspondances de et vers London avec le paquebot arrivant à 15h50 et celui partant à 14h45.



Le relation de jour actuelle entre Basel (départ 9h15) et Bruxelles (arrivée 18h28) avec changement de train à Luxembourg sera accélérée de 2 heures par la mise en correspondance à Luxembourg des trains 134 avancé (Basel départ 8h30 - Luxembourg arrivée 12h34) et 427 retardé (Luxembourg départ 12h40 - Bruxelles arrivée 15h40).

Auto-couchettes express

Les trains destinés au transport des autos accompagnées reprendront leurs courses estivales au départ d'Oostende et de Schaerbeek vers München et Milano.

Le service Oostende - Bruxelles - Milano a rencontré en 1958 un si grand succès que 1959 verra sa période de circulation prolongée d'un mois.

Pour les autos, un nouveau type SNCB de wagons à deux étages complétera l'équipement habituel.

Cette année, un compartiment snack-bar fonctionnera sur le parcours belge.



Modernisation du matériel de traction

En fait de modernisation de la traction, la SNCB a prévu l'acquisition dans un proche avenir, de 5 locomotives polycourant destinées à la remorque des trains internationaux entre Paris et Bruxelles et éventuellement Amsterdam. Ces locomotives pourront ainsi s'alimenter en courant monophasé 25.000 volts 50 périodes sur le réseau français, en 1.500 volts

continu sur le réseau hollandais et en 3.000 volts continu sur le réseau belge.

NDLR : il s'agissait des 5 locomotives tritension type 150 (série 15 en 1971) qui seront prises en écriture en 1962. Trois locomotives seront munies de redresseurs Siemens et numérotées 150.001 à 150.003 (1501 à 1503 en 1971). Les deux autres hériteront de redresseurs Schneider - Westinghouse et numérotées 150.011 et 150.012 (1504 et 1505 en 1971).

Où en était l'électrification ?

L'électrification du réseau se poursuivait et pour le service au 31 mai 1959, la caténaire venait de couvrir le tronçon Jemeppe-sur-Sambre - Charleroi-Sud de la ligne 130. Notons que l'électrification du tronçon Namur - Jemeppe-sur-Sambre avec extension vers Gembloux (ligne 144) avait été réalisé depuis le 25 janvier 1957, mais n'y circulaient que des trains de marchandises.

Quelles étaient les lignes électrifiées reprises à l'indicateur et utilisées par les trains de voyageurs ?

Le tableau ci-après nous en donne le détail :

Lignes		Date de mise en vigueur de l'exploitation électrique pour le service voyageurs
N°s	Parcours	
12	Antwerpen-Centraal - Essen - Roosendaal (NL)	02-06-57
25	Bruxelles-Nord - Antwerpen-Centraal	23-04-35
27	Bruxelles-Nord - Antwerpen-Centraal et Oost	02-10-55
36	Bruxelles-Nord - Liège-Guillemins	01-10-55 ⁽¹⁾
50	Bruxelles-Midi - Oostende	26-06-54 ⁽²⁾
50a	Denderleeuw - Aalst	17-10-54
51	Brugge - Blankenberge	17-07-54
51b	Brugge - Knokke	23-03-55
53b	Leuven - Mechelen	01-07-58 ⁽³⁾
124	Bruxelles-Midi - Charleroi-Sud	19-11-49
130	Namur - Charleroi-Sud	31-05-59
139	Ottignies - Leuven	03-02-57 ⁽⁴⁾
144	Jemeppe-sur-Sambre - Gembloux	31-05-59
161	Bruxelles-Nord - Namur	30-09-56 ⁽⁵⁾
162	Namur - Stepenich - Luxembourg (L)	30-09-56
jonction	Bruxelles-Midi - Bruxelles-Nord	04-10-52

(1) Bruxelles-Nord - Leuven dès le 17-10-54.

(2) Bruxelles-Midi - Gent-Sint-Pieters dès le 27-02-54.

(3) Leuven - Mechelen (Nekkerspoel) dès le 02-12-56.

(4) Ottignies - Wavre dès le 14-01-56.

(5) Bruxelles-Nord - Ottignies dès le 14-01-56.

De quels engins «moteur» disposait la SNCB pour assurer le service sur ses lignes électrifiées ?

Pour assurer le service des trains de voyageurs, la SNCB disposait de 197 automotrices (5 «quadruple» et 192 «double») et 159 locomotives. Ces der-

nières étant également destinées à la traction des trains de marchandises.

Notons que des locomotives «vapeur» et «Diesel» ainsi que des autorails assuraient des services sur des tronçons de lignes électrifiées.

Tableau reprenant par types les 197 automotrices en écritures

Type	Nombre en écritures	Numéros
1935	5	A5, A7, A8, A11, A12 (*)
1939	8	228.001 à 228.008
1946	1	228.009
1950	25	228.010 à 228.034
1951	1	228.501
1953	15	228.035 à 228.049
1954	79	228.050 à 228.128
1955	37	228.502 à 228.525, 228.527 à 228.539
1956	22	228.129 à 228.150
1957	4	220.901 à 220.904

(*) Composition des automotrices «quadruple» de 1935

Rame	Motrice 2cl.	Remorque 1cl.	Remorque 1/2 cl.	Motrice fourgon 2cl.
A5	213.005	212.210	215.211	217.005
A7	213.006	212.202	215.210	217.007
A8	213.011	212.208	215.201	217.008
A11	213.007	212.201	215.208	217.011
A12	213.012	212.211	215.205	217.012

Dépôts		Types d'automotrices
Noms	Abréviations télégraphiques	
Kinkempois	NK	1954
Oostende	FSD	1954, 1955
Ronet	FEO	1954, 1956
Schaerbeek	FSR	1935, 1939, 1946, 1950, 1951, 1953, 1954

NB : Il s'agit des dépôts d'affectation du matériel. Outre les conducteurs titulaires de ces dépôts, d'autres étaient titulaires au dépôt d'Ottignies

Tableau reprenant par types les 159 locomotives électriques en écritures

Type	Nombre en écritures	Numéros
101	20	101.001 à 101.020
120	3	120.001 à 120.003
121	3	121.001 à 121.003
122	50	122.001 à 122.038, 122.201 à 122.212
123	82	123.001 à 123.082
124	1	124.001

Dépôts		Types de locomotives électriques
Noms	Abréviations télégraphiques	
Bruxelles-Midi	FBM	101, 120, 121, 122, 123, 124
Kinkempois	NK	122
Oostende	FSD	122
Ronet	FEO	123

NB : Il s'agit des dépôts d'affectation du matériel. Outre les conducteurs titulaires de ces dépôts, d'autres étaient titulaires aux dépôts d'Aalst, Antwerpen-Dam, Jemelle, Leuven, Monceau, Schaerbeek et Stockem.

De quels engins «moteur» disposait la SNCB pour assurer le service sur ses lignes non-électrifiées ?

Tableau reprenant par types les 208 locomotives «Diesel»

Type	Nombre en écritures	Numéros
201	55	201.001 à 201.055
202	13	202.001 à 202.013
203	19	203.001 à 203.019
204	8	204.001 à 204.008
230	3	230.002 à 230.004
231	1	231.001
250	25	250.001 à 250.025
252	32	252.001 à 252.025, 252.027 à 252.029, 252.031, 252.033 à 252.035
253	25	253.001 à 253.025
270	6	270.001 à 270.006
271	6	271.001 à 271.006
272	15	272.001 à 272.015

Dépôts		Types de locomotives Diesel
Noms	Abréviations télégraphiques	
Antwerpen-Dam	FNDM	252, 272
Bruxelles-Midi	FBM	231
Haine-Saint-Pierre	GT	201, 253
Hasselt	FHS	201
Kinkempois	NK	201
Landen	FLD	230
Latour	MUT	202, 203, 270
Leuven	FLV	230
Merelbeke	FKR	201, 253, 271
Monceau	LNC	252
Ronet	FEO	202, 270
Schaerbeek	FSR	204, 250

Tableau reprenant par types les 204 autorails

Type	Nombre en écritures	Numéros
551	40	551.01 à 551.06, 551.08, 551.09, 551.11, 551.12, 551.14, 551.16 à 551.19, 551.22 à 551.24, 551.26, 551.27, 551.30 à 551.33, 551.36 à 551.39, 551.41, 551.43 à 551.50, 551.53 à 551.55
552	6	552.01 à 552.06
553	50	553.01 à 553.50
554	20	554.01 à 554.20
601	5	601.01 à 601.05
602	12	602.01 à 602.12
603	24	603.01 à 603.09, 603.11, 603.12, 603.14 à 603.19, 603.21 à 603.24, 603.27 à 603.29
604	10	604.01 à 604.10
605	10	605.01 à 605.10
607	1	607.01
608	6	608.01 à 608.06
620	10	620.01 à 620.10
630	1	630.01
653	1	653.01
654	2	654.01, 654.02
655	1	655.01
670	4	670.01, 670.02, 670.04, 670.06
671	1	671.01

Dépôts		Types d'autorails
Noms	Abréviations télégraphiques	
Aarschot	FRST	603
Ath	ATH	551, 553
Bertrix	MBX	551, 603
Bruxelles-Midi	FBM	608, 620, 653, 654, 655, 670, 671
Ciney	LC	553
Gouvy	FVY	551
Haine-Saint-Pierre	GT	553, 554, 601
Kinkempois	NK	551
Kortrijk	FC	553, 603
Landen	FLD	553, 604, 605
Merelbeke	FKR	554
Schaerbeek	FSR	602
Sint-Niklaas	FSN	552, 553
Walcourt	LWC	551

Tableau reprenant par types les 1382 locomotives «vapeur»

Ce tableau figure à la page suivante en raison de l'importance des données qu'il contient.

Type	Nombre en écritures	Numéros
1	33	1.002 à 1.028, 1.030 à 1.035
7	50	7.002 à 7.004, 7.007 à 7.010, 7.012 à 7.015, 7.017, 7.019, 7.020, 7.022, 7.023, 7.029, 7.030, 7.032 à 7.037, 7.039, 7.041 à 7.043, 7.045 à 7.047, 7.049, 7.051 à 7.056, 7.058 à 7.061, 7.063, 7.067 à 7.069, 7.071 à 7.074
12	5	12.001 à 12.005
15	3	15.017, 15.019, 15.021
16	59	16.001 à 16.010, 16.012 à 16.021, 16.023 à 16.028, 16.030 à 16.062
25	3	25.002, 25.004, 25.013
26	40	26.005, 26.007, 26.009, 26.010, 26.018, 26.019, 26.023, 26.024, 26.026, 26.028, 26.029, 26.031, 26.033, 26.034, 26.037 à 26.039, 26.041, 26.047, 26.049, 26.050, 26.055 à 26.062, 26.064, 26.066 à 26.068, 26.070, 26.075, 26.077 à 26.079, 26.081, 26.084
29	300	29.001 à 29.300
31	40	31.005, 31.024, 31.025, 31.028, 31.041, 31.042, 31.047, 31.050, 31.052, 31.055, 31.063, 31.064, 31.067, 31.070, 31.077, 31.080, 31.084, 31.093, 31.095, 31.099, 31.101, 31.102, 31.106, 31.116, 31.117, 31.126, 31.129, 31.143, 31.163, 31.165, 31.166, 31.172, 31.174, 31.175, 31.179, 31.182, 31.184, 31.185, 31.191, 31.197
40	67	40.001 à 40.045, 40.047 à 40.068
41	40	41.001, 41.004, 41.006, 41.013, 41.020, 41.032, 41.040, 41.046, 41.047, 41.054, 41.056, 41.058, 41.067, 41.070, 41.075, 41.081, 41.082, 41.086, 41.091, 41.094, 41.095, 41.113, 41.115, 41.118, 41.123, 41.125 à 41.127, 41.151, 41.153, 41.155, 41.158, 41.180, 41.184, 41.185, 41.194, 41.199, 41.200, 41.213, 41.216
50	4	50.001 à 50.003, 50.005
51	2	51.067, 51.116
53	240	53.001, 53.002, 53.005, 53.006, 53.009 à 53.012, 53.014 à 53.017, 53.019, 53.020, 53.024 à 53.026, 53.028 à 53.032, 53.034 à 53.037, 53.039 à 53.046, 53.049, 53.052 à 53.055, 53.057, 53.059 à 53.067, 53.071 à 53.073, 53.075, 53.076, 53.079 à 53.081, 53.084 à 53.091, 53.093 à 53.095, 53.098, 53.099, 53.103, 53.105, 53.106, 53.108 à 53.111, 53.113 à 53.117, 53.119 à 53.122, 53.124 à 53.126, 53.130, 53.131, 53.133 à 53.135, 53.140, 53.141, 53.143 à 53.145, 53.149, 53.151, 53.152, 53.154, 53.155, 53.157 à 53.159, 53.161 à 53.165, 53.167 à 53.170, 53.172, 53.174 à 53.177, 53.180 à 53.183, 53.186, 53.188, 53.190 à 53.193, 53.197, 53.199, 53.200, 53.205 à 53.207, 53.209, 53.211, 53.214, 53.216 à 53.218, 53.222, 53.223, 53.225, 53.227, 53.228, 53.230, 53.232, 53.233, 53.235, 53.237 à 53.239, 53.241, 53.244, 53.249 à 53.251, 53.254, 53.255, 53.258, 53.260, 53.262, 53.263, 53.266 à 53.271, 53.273, 53.274, 53.279, 53.281, 53.284, 53.286 à 53.290, 53.292 à 53.294, 53.296 à 53.300, 53.302 à 53.304, 53.308, 53.311 à 53.314, 53.318 à 53.320, 53.322, 53.323, 53.326, 53.327, 53.329 à 53.331, 53.333, 53.335, 53.337, 53.339, 53.341, 53.343 à 53.356, 53.359 à 53.365, 53.369, 53.371, 53.372, 53.374 à 53.376
57	5	57.001, 57.010, 57.020, 57.035, 57.043
58	38	58.001 à 58.038
62	1	62.004
64	148	64.001 à 64.003, 64.006, 64.009 à 64.015, 64.017 à 64.025, 64.027 à 64.047, 64.049 à 64.051, 64.053 à 64.059, 64.061 à 64.067, 64.069 à 64.090, 64.092 à 64.099, 64.101 à 64.141, 64.143, 64.145 à 64.153, 64.156, 64.158, 64.160 à 64.166
81	250	81.002, 81.004, 81.005, 81.008, 81.009, 81.011, 81.013, 81.015, 81.017, 81.019, 81.021, 81.023, 81.026, 81.028, 81.030, 81.035, 81.038, 81.041, 81.042, 81.045, 81.046, 81.048, 81.050 à 81.055, 81.057, 81.059, 81.061, 81.068, 81.069, 81.071 à 81.075, 81.080, 81.082, 81.083, 81.086, 81.088, 81.090 à 81.092, 81.094, 81.104, 81.106, 81.107, 81.109, 81.111 à 81.113, 81.115 à 81.117, 81.121 à 81.123, 81.125, 81.128, 81.134, 81.138, 81.139, 81.142, 81.145, 81.148, 81.149, 81.155 à 81.158, 81.161, 81.163, 81.164, 81.166, 81.167, 81.169, 81.170, 81.172, 81.173, 81.175 à 81.180, 81.182 à 81.186, 81.188, 81.193, 81.195, 81.199, 81.202, 81.205, 81.208, 81.209, 81.211, 81.212, 81.217, 81.219 à 81.221, 81.224, 81.228, 81.232, 81.233, 81.236, 81.241, 81.242, 81.245 à 81.247, 81.249 à 81.251, 81.253, 81.255 à 81.257, 81.260 à 81.262, 81.264 à 81.266, 81.269, 81.272, 81.273, 81.283, 81.286, 81.287, 81.289, 81.294, 81.297, 81.299, 81.301, 81.305, 81.307, 81.314, 81.316, 81.323 à 81.327, 81.329 à 81.332, 81.334, 81.336 à 81.338, 81.340 à 81.344, 81.346, 81.348, 81.350, 81.352, 81.353, 81.355, 81.357, 81.360, 81.362, 81.364, 81.366, 81.367, 81.371, 81.375, 81.376, 81.389, 81.390, 81.394, 81.396, 81.398, 81.404, 81.407, 81.410, 81.412, 81.414, 81.416, 81.418, 81.419, 81.426, 81.427, 81.430, 81.432 à 81.434, 81.437, 81.444 à 81.446, 81.449, 81.454, 81.455, 81.458 à 81.460, 81.462, 81.464, 81.465, 81.467, 81.469, 81.478, 81.479, 81.482, 81.483, 81.488 à 81.490, 81.496, 81.503, 81.505, 81.509 à 81.512, 81.522, 81.524 à 81.526, 81.528, 81.529, 81.532, 81.533, 81.535, 81.539, 81.546, 81.549, 81.552, 81.554, 81.558 à 81.560, 81.565 à 81.568, 81.570, 81.572, 81.573
93	12	93.002, 93.009, 93.014, 93.035, 93.042, 93.047, 93.049, 93.055, 93.056, 93.058, 93.061, 93.073
97	31	97.001, 97.005, 97.008 à 97.010, 97.012 à 97.016, 97.018, 97.019, 97.021, 97.023, 97.024, 97.026, 97.028, 97.031 à 97.037, 97.041 à 97.043, 97.045, 97.050, 97.055, 97.056
98	11	98.005, 98.006, 98.008, 98.016, 98.019, 98.029, 98.031, 98.035, 98.040, 98.043, 98.045

Dépôts		Types de locomotives à vapeur
Noms	Abréviations télégraphiques	
Aalst	FLS	29, 40, 58
Aarschot	FRST	31, 64
Antwerpen-Dam	FNDM	29, 53
Ath	ATH	16, 58, 64, 81
Berchem	FCV	7, 53, 58, 81, 93
Bertrix	MBX	26, 29, 53
Braine-le-Comte	FBC	53, 64, 81
Brugge	FR	53, 64, 81, 93
Bruxelles-Midi	FBM	1, 7, 29, 53, 57, 62
Dendermonde	FT	16, 29, 41, 64, 93
Gouvy	FVY	81
Haine-Saint-Pierre	GT	16, 29, 58, 81
Hasselt	FHS	29, 53, 58, 81
Herbesthal	FHR	29, 53, 81, 97
Jemelle	LJ	29, 53
Kinkempois	NK	29, 53, 81, 98
Kortrijk	FC	29, 40, 53
Latour	MUT	25, 26, 53
Leuven	FLV	29, 53
Luttre	FLU	53, 81, 97
Merebeke	FKR	7, 29, 50, 58, 64, 81
Mol	LML	64
Monceau	LNC	29, 40, 51, 53, 58, 81
Mons	FMS	29, 40, 53, 58
Montignies	FMY	53, 64, 81
Montzen	GMN	26, 98
Muyzen	FYM	53, 58, 81
Ottignies	LT	29, 53
Ronet	FEO	29, 53
Saint-Ghislain	FGH	16, 53, 81
Schaerbeek	FSR	12, 29, 53, 81
Sint-Niklaas	FSN	64, 93
Statte	LHY	64, 81
Stockem	MKM	29, 53
Tamines	FTM	81, 97
Toumai	FTY	1, 40, 53
Trois-Ponts	FNO	64, 81
Walcourt	LWC	15, 16, 53, 81

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

La 0-8-0 type 72 de 1893 (Eight Coupler ou Eight Wheel Switcher)

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'histoire (tome 2, pages 58 et 59),
les caractéristiques (tome 2, page 328) et la numérotation (tome 2, page 340).*

Abréviations télégraphiques utilisées :

FNDM = Antwerpen-Dam	FEO = Ronet
FBC = Braine-le-Comte	FSU = Baulers
GT = Haine-Saint-Pierre	FTY = Tournai
FLU = Luttre	FR = Brugge
FMY = Montignies	FDD = Denderleuw
FGNF = Gent-Zeehaven	FLS = Aalst
MBX = Bertrix	FKR = Merelbeke
LJ = Jemelle	FTK = Kortemark

Le tableau figure en page suivante

La 7279, ex-KPEV n°4679 Kattowitz, ex-prussienne G7², construite par Linke-Hoffmann-Busch en 1907 (photo parue dans «Vapeur SNCB», tome 2 de Max Delie).

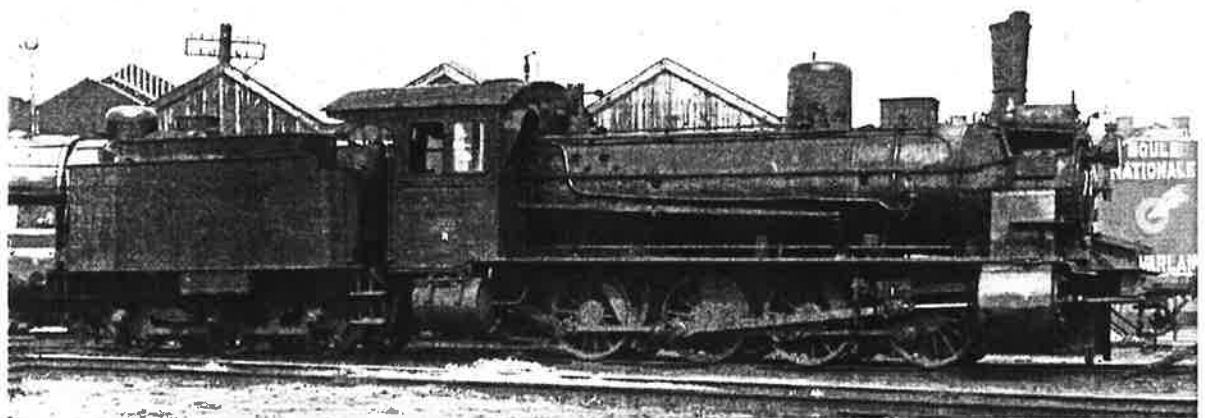
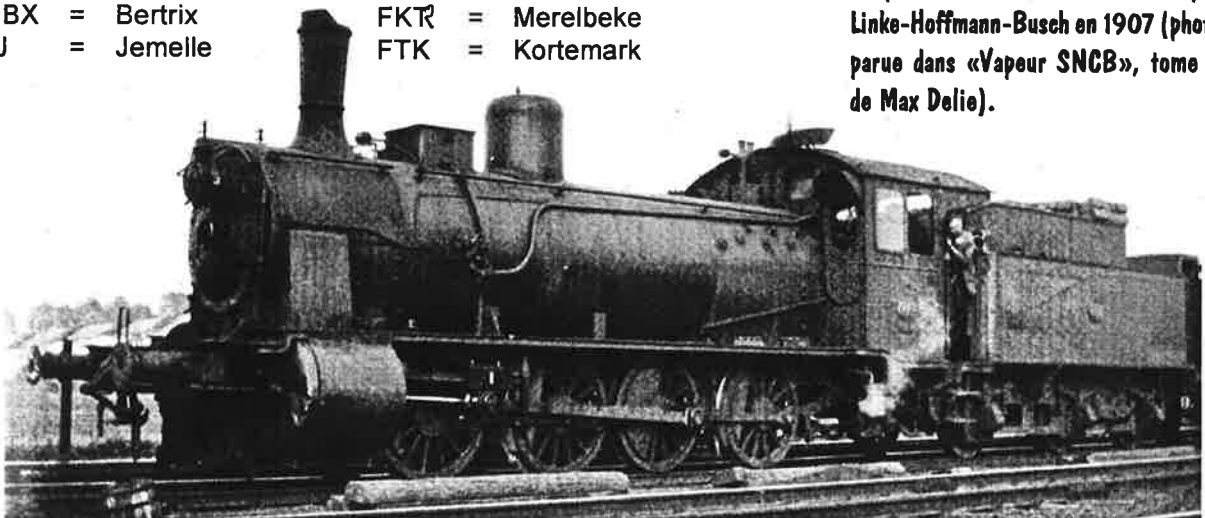


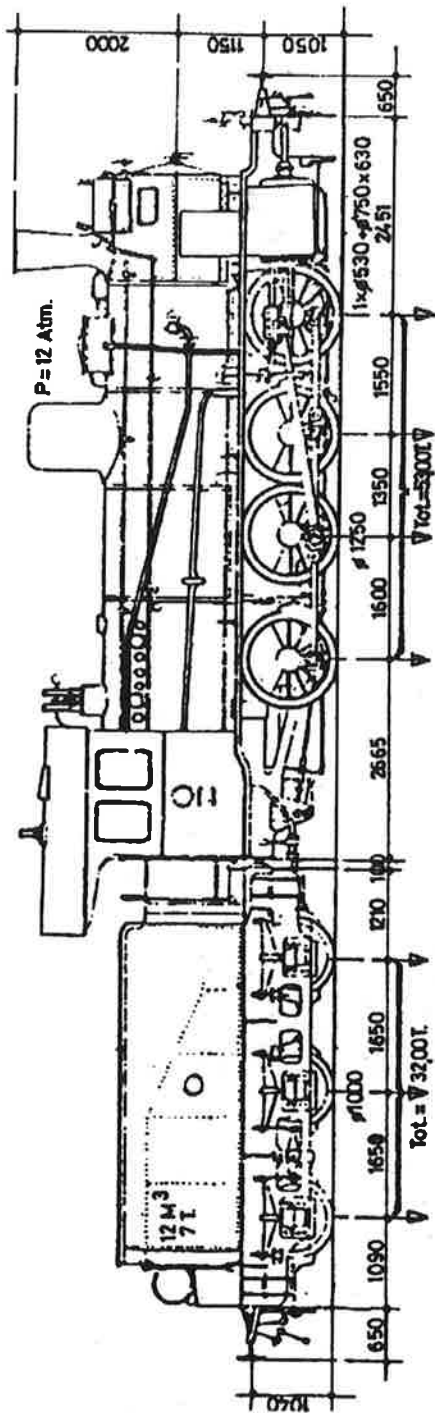
Photo parue dans «Nos inoubliables Vapeur» de Phil Dambly.

La 7327 de Jemelle, photographiée à la remise de Liège le 5 avril 1931.

Elle faisait alors du «cabotage» entre Angleur et Marloie et fut rayée de l'effectif en juin 1935 (photo Real Photographs).

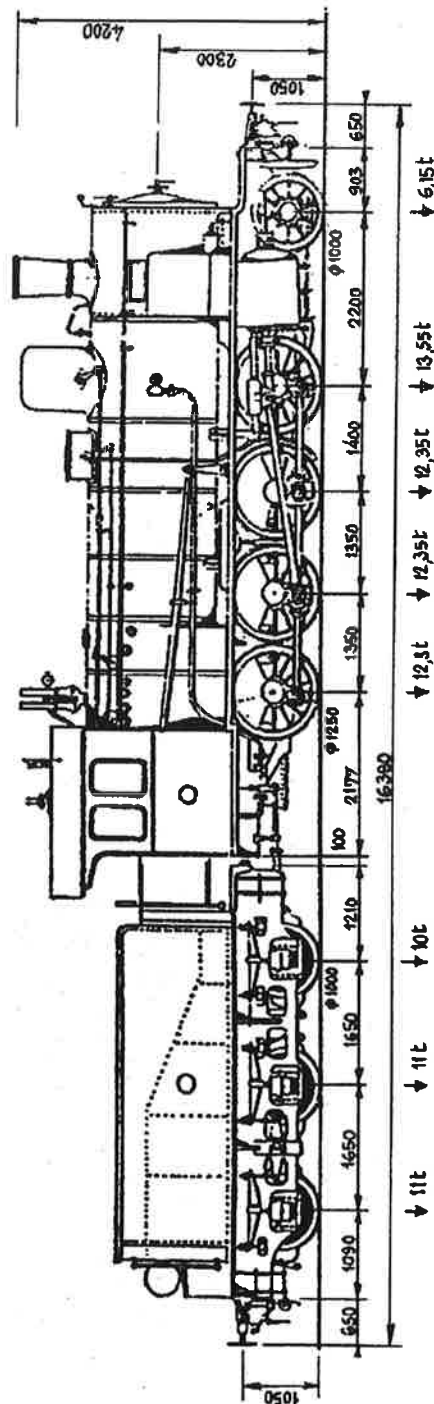
Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :													Nombre de locomotives						
	FNDM	FBC	GT	FLU	FMY	FGNF	MBX	LJ	FEO	FSU	FTY	FR	FDD	FLS	FKR	FTK	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-26	35	5	11	16	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80	16	96	138
02-10-26	34	4	11	16	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78	16	94	138
01-02-27	31	4	11	17	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76	15	91	138
15-05-27	26	3	7	13	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57	11	68	138
02-10-27	23	3	7	8	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47	9	56	138
01-02-28	26	3	7	7	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48	10	58	138
15-05-28	24	4	6	7	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46	9	55	138
07-10-28	27	4	6	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47	9	56	138
01-02-29	29	5	8	6	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52	10	62	138
15-05-29	24	9	10	6	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58	12	70	138
06-10-29	26	9	10	7	9	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72	14	86	138
03-02-30	29	9	10	7	10	10	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	83	17	100	138
15-05-30	24	9	10	10	10	11	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	82	16	98	138
05-10-30	12	9	-	5	9	8	2	7	-	-	-	-	-	-	-	-	52	10	62	138
02-02-31	14	11	-	4	6	8	1	6	-	-	-	-	-	-	-	-	50	10	60	138
15-05-31	15	9	-	4	7	13	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	52	10	62	138
04-10-31	11	7	-	3	6	9	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	40	8	48	138
01-02-32	6	5	-	4	7	7	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	138
22-05-32	9	5	-	2	5	7	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	32	6	38	137
02-10-32	6	2	-	1	3	6	-	3	1	-	-	-	-	-	-	-	22	4	26	137
05-02-33	9	1	-	1	2	6	-	3	1	-	-	-	-	-	-	-	23	5	28	137
15-05-33	7	2	-	1	2	7	-	3	1	-	-	-	-	-	-	-	23	5	28	137
08-10-33	11	2	-	1	1	6	-	3	1	-	-	-	-	-	-	-	25	5	30	137
04-02-34	7	1	-	1	1	7	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	19	4	23	137
15-05-34	9	1	-	1	1	7	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	21	4	25	137
07-10-34	10	5	-	3	1	8	-	2	-	2	6	-	-	-	-	-	37	7	44	137
03-02-35	9	3	-	2	1	6	-	2	-	1	7	-	-	-	-	-	31	6	37	137
15-05-35	9	3	-	2	1	7	-	2	-	1	8	-	-	-	-	-	33	7	40	126
06-10-35	11	3	-	2	-	7	-	2	-	1	8	-	-	-	-	-	34	7	41	107
02-02-36	10	3	-	2	-	7	-	2	-	1	9	-	-	-	-	-	34	7	41	107
15-05-36	6	7	-	2	-	7	-	2	-	1	9	-	-	-	-	-	34	7	41	107
04-10-36	5	6	-	2	-	7	-	2	-	2	10	3	-	-	-	-	37	7	44	107
01-02-37	12	5	-	2	-	7	-	2	-	3	14	4	3	-	-	-	52	10	62	98
22-05-37	10	4	-	1	-	8	-	2	-	2	12	2	-	6	9	-	56	11	67	94
03-10-37	8	4	-	1	-	8	-	2	-	3	9	2	-	3	9	-	49	10	59	93
01-02-38	6	3	-	1	-	11	-	-	-	1	8	2	-	5	9	-	46	9	55	62
15-05-38	5	3	-	2	-	10	-	-	-	-	3	6	-	5	9	-	43	9	52	58
02-10-38	6	3	-	1	-	6	-	-	-	-	3	7	-	-	6	-	32	6	38	58
16-04-39	3	-	-	1	-	7	-	-	-	-	-	1	-	-	5	2	19	4	23	58
08-10-39	1	-	-	-	8	6	-	-	-	-	-	1	-	-	5	1	22	4	26	30
15-03-40	-	-	-	-	8	6	-	-	-	-	-	1	-	-	5	-	20	4	24	27



Etat. Type G7² prussien (type 72 en 1925). 2 cylindres, compound, vapeur saturée. Tender type 3T12 prussien (type 30 en 1925), 12 m³ d'eau. (Dessin A. Jacquet)

Etat. Type G7³ prussien (type 73 en 1925). 2 cylindres, compound, vapeur saturée. Tender type 3T12 prussien (type 30 en 1925), 12 m³ d'eau. (Dessin A. Jacquet)



Les cotes ont été redessinées par Michel Archambeau

La 2-8-0 type 73 de 1893

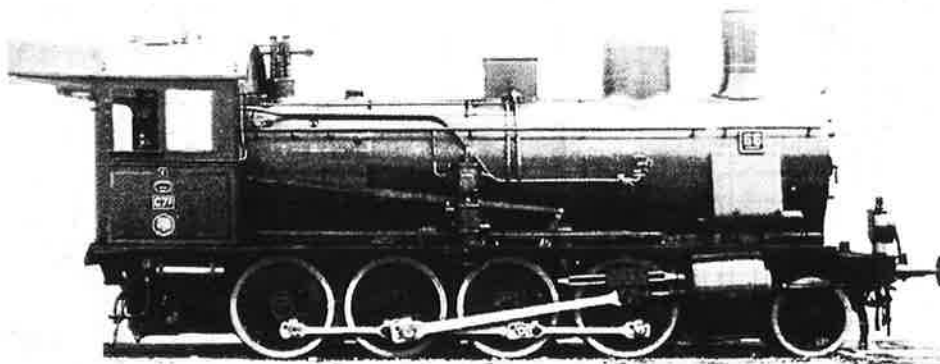
(Consolidation)

De la création de la SNCB en septembre 1926
aux dernières mises hors-écritures en 1929

Voir dans "*Vapeur en Belgique*" de Phil Dambly : *l'historique* (tome 2, page 59),
les caractéristiques (tome 2, page 328) et *la numérotation* (tome 2, page 340).

Abréviation télégraphique utilisée :
GT = Haine-Saint-Pierre

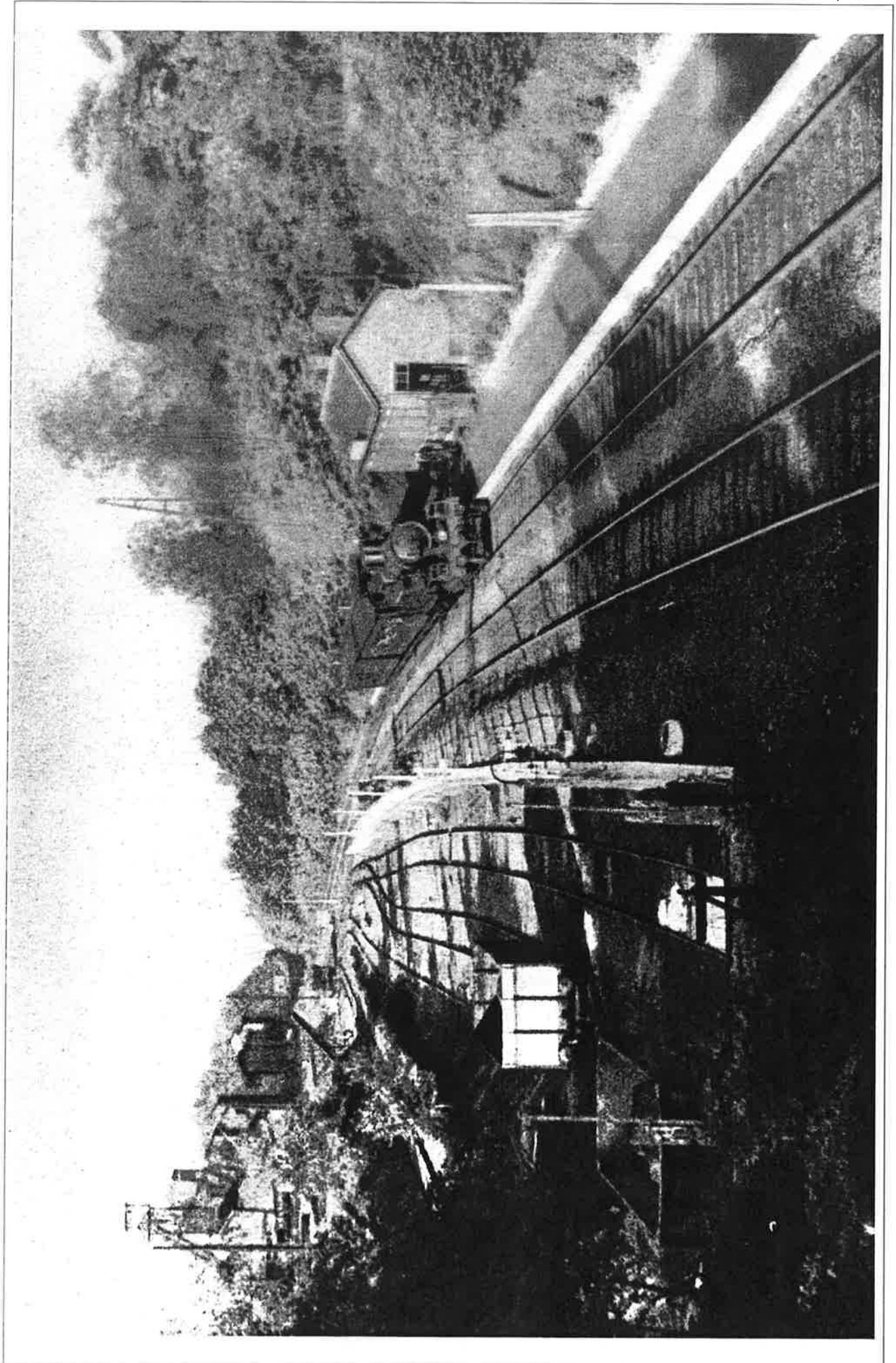
Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par la remise de :	Nombre de locomotives			
	GT	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-26	3	3	1	4	11
02-10-26	2	2	0	2	8
01-02-27	1	1	0	1	5
15-05-27	1	1	0	1	5
02-10-27	1	1	0	1	4
01-02-28	1	1	0	1	4
15-05-28	1	1	0	1	2
07-10-28	1	1	0	1	2
01-02-29	1	1	0	1	2



Locomotive prussienne G7³ des KPEV de 1917.

De celles construites de 1893 à 1895, l'Etat belge en reçut 3 exemplaires.

Elles différaient des 70 unités construites en 1917 pour les besoins de l'armée allemande dont l'Etat belge reçut 14 exemplaires. Les 17 locomotives furent désignés type 73, le 1 janvier 1925.
(photo Verkehrs Museum, Nürnberg) parue dans «Nos inoubliables Vapeur» de Phil Dambly.



Vie du club

Editorial du Président - Les 12 Heures du Modélisme	1
Programme des réunions du RMM et activités ferroviaires «d'ailleurs»	2

Documentation

La numérotation des wagons à marchandises	5
7 août 1999 : que de souvenirs pour notre «Pacific» 1.002	10
Gare du charbonnage du «Nord de Gilly» (photo)	27

In Memoriam

Notre «inoubliable» Phil Dambly	13
---------------------------------------	----

Actualité ferroviaire

Renaissance d'une locomotive à vapeur à Winthertur	14
--	----

Modélisme

Le modèle de l'année 1998	16
---------------------------------	----

Histoire

La SNCB en 1959	18
-----------------------	----

D'ici et d'ailleurs

Une naissance attendue dans le monde du modélisme	3
Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	4

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite)	23
--	----

FERRO FLASH NAMUR n° 98 (1999-5)

Ce cinquième numéro de l'année 1999 est en votre possession grâce au dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro : Philippe Bruniaux, Michel Foulon et les autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail.

Ferro Flash Namur est imprimé à 130 exemplaires chez «CYBER COPY», Bld. Mélot, 21; Namur.

Photo de couverture : Virton-Saint-Mard, 1984. La locomotive Diesel 5209, en provenance d'Athus, sous le chandelier d'entrée de la gare de Virton (photo Jacques Quoitin)

Photo de la page 27 : Gare du charbonnage du «Nord de Gilly». Ce point d'arrêt pour trains de voyageurs, situé sur la ligne Charleroi-Ouest - Leuven, a été mis en service en 1924 pour faciliter l'arrivée des travailleurs drainés par les lignes Ramillies - Landen, Baulers - Châtelineau, Leuven - Charleroi. (photo Robert Chausteur)