

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

ferro flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

n°99 1999-6

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 : claudemodeliste@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.

Comment voulez vous rédiger un édito sans avoir dans la tête le fait qu'il s'agit du dernier avant le nouveau millénaire, pas le nouveau siècle puisque celui-ci commence le 1^{er} janvier 2001, ce qui nous donne une nouvelle occasion de festivité, pourquoi diable s'en plaindre.

Moment, qu'on le veuille ou non, frappe les esprits et est propice aux souhaits et décisions plus importantes qu'une nouvelle année ordinaire.

Le Rail Miniature Mosan passe ce cap avec de nouveaux projets après 35 années d'existence, c'est en effet le 18 septembre 1965 que ce club fut porté sur les fonds baptismaux.

Les réseaux HO et N n'en finissent pas de se perfectionner, ce qui bien sur ne laisse que

peu de place à des travaux modélistiques de base, mais bien au contraire à de l'exploitation, des expositions en salons et du superdétaillages.

En revanche un nouveau chantier a débuté, après la récupération de l'infrastructure de l'ancien jeu " John Allen ", qu'il est prévu de construire ultérieurement en suivant cette fois la philosophie de son créateur. Des membres se sont lancés après élaboration de plans à la construction de l'infrastructure de six modules qui doivent aboutir à un réseau de type Nord Américain, période après la deuxième guerre mondiale jusque +-1960, dont l'exploitation est de type forestière. Le nom de ce réseau "The Rusty Marvellous Mountain". Evidemment on s'est bien gratté la tête pour trouver en Anglais un nom vraisemblable qui conserve les mêmes initiales que le club, en français cela donne même MMR.

Les concepteurs de ce projet, où nous retrouvons notre bâtisseur Jules FALQUE qui trouve

ici la possibilité de concrétiser la réalisation d'un réseau qui correspond à ses premières amours, espèrent dynamiser l'intérêt de la majorité des membres, non pas spécialement dans le thème du réseau, mais dans sa réalisation et dans les techniques qui s'y rattachent.

Le but est de vous donner la possibilité de passer en revue, par des explications lors des réunions mensuelles, les divers stades de la conception, les trucs et ficelles qui ont fait le succès de nos deux autres réseaux. De plus cette réalisation permet aussi de mettre en œuvre de nouvelles possibilités créées après la fin de nos derniers travaux et d'avoir également des nouveautés à montrer lors de nos déplacements.

Le RMM : 35 ans et toujours plein de projets !

Ces dernières années ont vu une prise de conscience plus grande du rôle que chaque membre possède au sein du club, cela devient très sympathique car il remplace cette attente passive que l'on pouvait avoir auparavant. Les membres du comité sont surtout présents pour empêcher un déraillement (coordonner les efforts), mais c'est vous qui faites avancer le train.

Saviez-vous que officiellement le mot "bénévole" a été remplacé par "VOLONTAIRE", le sens est vraiment différent et beaucoup plus correct, cela veut peut-être dire qu'un engagement doit être suivi d'efficacité et non pas d'une attente parfois éternelle de la reconnaissance et de l'action des autres.

Sur tous ces projets de renouveau et de changement nous vous souhaitons de merveilleuses fêtes du millénaire et que l'an 2000 vous apporte la sérénité accompagnée du bonheur.

Bonne fêtes à tous.

Jean-Claude Botspoel, Président.

Le comité de rédaction de Ferro Flash Namur présente, aux membres du club et à tous ses lecteurs «extérieurs», ses meilleurs voeux de bonheur et de bonne santé physique et morale.

Il 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...)

DECEMBRE

- 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 :
 1. réseau modulaire du club : l'infrastructure.
 2. l'organisation du club : tous les membres sont invités à présenter leurs idées, projets, souhaits et critiques afin de discuter et élaborer ensemble un planning attendu par tous.
 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.
 28 : Réunion réseaux.

FEVRIER

- 4 : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : SNCB, époques IV et V.
 11 : Réunion réseaux + parution de **Ferro flash Namur n°100**
 18 : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
 Vidéo sur «Le Tram Vicinal» par M. Guilleray.
 25 : Réunion réseaux.

MARS

- 3 : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : DB, époques IV et V.
 4 : Souper du RMM à «l'Auberge de la Lesse», gare de Gendron-Celles (menu affiché au club, 1.250 francs 1/2 vin + 2 apéros compris; sur inscription uniquement).
 10 : Réunion réseaux.
 17 : Réunion Mensuelle RMM, programme prévu :
 «Rassemblement de Gros Nez au Danemark» par Jean-François Huart.
 24 : Réunion réseaux.
 31 : Réunion réseaux.

AVRIL

- 7 : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : trains de marchandises en tous genres des époques IV et V + parution de **Ferro flash Namur n°101**
 14 : Réunion Mensuelle du RMM, programme prévu :
 Démonstration de photo-découpage par Daniel Braibant et Didier Delfosse.
 21 : Réunion réseaux.
 28 : Réunion réseaux.

MAI

- 5 : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : trains avec CIWL, MITROPA, etc, époques II et III.
 12 : Réunion réseaux.

Agenda des réunions du Rail Miniature Mosan en 2000

Janvier	7 14	21 .. 28
Février	4 11	18 .. 25
Mars	3 10	17 .. 24
Avril	7 .. 14 .. 21 ... 28	
Mai	5 12	19 .. 26
Juin	2 9	16 .. 26
Juillet	7 .. 14 .. 21 ... 28	
Août	4 11	18 .. 25
Septembre	1 8 ... 15	22 . 29
Octobre	6 ... 13	20 . 27
Novembre	3 10	17 .. 24
Décembre	1 8	15 .. 22

Réunions mensuelles

Une page spéciale «calendrier»
est annexée à FFN 99

Assemblée générale du 21 janvier

Trois membres du comité

Comme chaque année, il y a des places à pourvoir dans le comité : les volontaires qui oeuvrent pour que le club progresse !

Sortant mais rééligible

- Etienne Dehasse.

Sortants qui ne souhaitent plus se représenter
Après plus de 10 ans de bons et loyaux services, prétextant que la roue tourne et qu'il faut savoir laisser la place aux autres pour que chacun ait sa chance :

- Jean-Claude Botspoel
- Michel Herbiet.

Dès lors, il faudra remplacer **2 membres du Comité**.

Au minimum 2 candidatures de volontaires sont attendues impatiemment par le Secrétaire.

Membres du Comité

avec un mandat toujours en cours

- Daniel Braibant
- Claude Carpet
- Didier Delfosse
- Jean-Pierre Lobet

Un Commissaire aux Comptes

Il y a lieu de remplacer également **un Commissaire aux comptes** sur les deux Commissaires actifs.

- Jean-François HUART, commissaire sortant (mandat de 2 ans clôturé).

Michel Archambeau subsiste n'ayant encore qu'une année accomplie dans son mandat.

Candidatures directes lors de l'A.G.

Les réunions mensuelles

N'oubliez pas : le comité attend vos propositions et vos suggestions, surtout au niveau des conférences à développer lors des réunions mensuelles. Rien ne se fera sans vous !!!

Un club, c'est l'affaire de tous les membres !

Nouvelles du réseau H0

Depuis septembre 99, Michel Archambeau vous propose des circulations à thème sur le réseau H0 chaque premier vendredi du mois (voir l'agenda en page 2).

Nombre de membres souhaiteraient pouvoir regarder rouler un modèle avant de l'acheter car au magasin, c'est difficile. Souvent on n'ouvre pas les emballages du matériel remorqué. Ou si l'on essaie le modèle (locomotive) c'est parce qu'il est acheté et l'on a difficile de faire marche arrière...c'est gênant de dire «après l'avoir vu rouler, je change d'avis, je ne le prends pas». S'il y a du monde dans la boutique on n'est plus à l'aise avec tous les clients derrière qui voudraient vous voir déjà sorti.

Alors, pourquoi ne viendriez-vous pas avec votre dernière acquisition que tout le monde puisse la contempler ?

Quoi de neuf avec le n°100 ?

Le Ferro Flash Namur n°100 (2000-1) paraîtra en février 2000. Il sera consacré presque exclusivement au club et à ses membres. L'équipe de rédaction travaille dessus.

Il est prévu, entre-autres :

- la relation du voyage du réseau N en Angleterre.
- le nouveau réseau modulaire H0.
- l'histoire du club.
- etc.

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.



«Histoire des Tortillards Ardennais» (tome 1 : Spa - Stavelot et tome 2 : Malmédy - Stavelot - Trois-Ponts) [2x180 pages] par Georges Henrard, Trou du Bois, 2; 4652 Xhendelesse [2x990F + 2x100F de port au compte : 634-4829701-46], téléphone : 087-26.86.64.

Les Locomotives Electriques des séries 22, 23, 24 et 25

de Max Delie, Jean-Pierre Moulin
et Michel Van Ussel

ouvrage édité par Märklin-Trix, à l'occasion
de la sortie de la locomotive électrique
type 122 n°122.021 (2 tons de vert)
livre en vente chez votre détaillant habituel

Les locomotives Diesel série 59, ex-type 201

A4, 280 pages, 500 photos, etc.
PFT éditions : 001-1201789-35,
prix : 2.187 francs.
Parution annoncée : 11/12/99.

Train Miniature Magazine

Nouvelle revue belge
de modélisme ferroviaire

1.500 francs au compte 000-1605665-24
de Meta Media nv : «Abo TMM»

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.

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)

Classification du matériel ferroviaire made in USA

La construction de quelques modules Nord-Américain au RMM nous incite à vous faire connaître un peu mieux les chemins de fer d'outre-Atlantique.

La richesse et le caractère typé, sans parler de la variété des couleurs de ce matériel, sont des différences qui peuvent en séduire plus d'un, et pour-quoi pas changer pendant quelques temps des habitudes qui peuvent bloquer l'émerveillement, ceci en plus à des tarifs moins prohibitifs.

Voyons tout d'abord le matériel de traction.

Les locomotives à vapeur

(Comptons les roues)

Les engins à vapeur sont décrits suivant la configuration de leurs roues.

Par exemple, une locomotive avec deux roues comme bissel avant, huit roues de traction, et pas de bissel arrière est appelée une 2-8-0. On lui donne aussi un nom, dans ce cas : «Consolidation.»

Ce système a pris le nom de son concepteur, Frederick Methven Whyte, et il fonctionne de la façon suivante :

Switchers

(ces humbles types n'ont pas été nommés)

- 0-4-0
- 0-6-0
- 0-8-0

Old-timers

- 4-4-0 American (engins dominant au 19^e siècle)
- 4-6-0 Ten-Wheeler

Locomotives pour trains de marchandises

(Freight locomotives)

- 2-6-0 Mogul
- 2-8-0 Consolidation (type le plus courant)
- 2-8-2 Mikado
- 2-8-4 Berkshire
- 2-10-0 Decapod

Pour trains de voyageurs

(Passenger)

- 4-4-2 Atlantic
- 4-6-2 Pacific

- 4-6-4 Hudson
- 4-8-4 Northern

Articulées

(Articulated)

- 2-8-8-2
- 4-6-6-4 Challenger
- 4-8-8-4 Big Boy

Seuls sont classés les types les plus courants. Certains sont généralement utilisés, d'autres pas. Souvent les amateurs ferroviaires n'utilisent pas ces dénominations, mais appliquent aux locomotives les lettres ou nombres de leur catégorie (une puissance d'engin peut être un "J" ou un "5000".)

Sur plus de 100 années d'existence les locomotives à vapeur deviennent plus grandes et plus sophistiquées. Le bissel avant est développé afin d'aider à la stabilité de l'engin dans les courbes; et le bissel arrière est ajouté afin de soutenir le poids de chaudières plus larges. Des engins articulés (également appelée Mallets par leur concepteur) sont des engins monstrueux dotés de deux séries de roues.

Les locomotives Diesel

Les locomotives Diesel sont habituellement identifiées par la désignation donnée par leur constructeur.

Nous allons voir les plus courants :

Electro-Motive Division, General Motors

(1935 à aujourd'hui)

- **SW** : engins de manœuvre (Switch engine), construits 1936-74, SW à SW1500
- **F** : au début des engins aérodynamiques pour trains de marchandises (freight engines), également dénommés F units, quatre essieux, construits 1939-60, FT à F9.
- **E** : au début des engins aérodynamiques pour trains de passagers (passenger engines), également dénommés E units, six essieux, construits 1938-63, EA à E9.
- **GP** : engins "General Purpose" (habituellement marchandises), souvent appelés Geeps, quatre essieux, construits 1949-aujourd'hui, GP7 à GP60.

- **SD** : locomotives "Spécial Duty (droit spécial)", (habituellement marchandises), six essieux, construits 1952-aujourd'hui, SD7 à SD60.

GENERAL ELECTRIC

(1930 à aujourd'hui)

- **U** : engins "Universal", également dénommées U-boats, construits 1959-75, U23 à U36. U était suivi d'un numéro d'identification ou de l'indication de la puissance en chevaux-vapeur, suivi de B pour les engins quatre essieux ou C pour les six essieux.
- **C** : engins à six essieux, construits 1976-88, C30-7 à C39-7.
- **B** : engins à quatre essieux, construits 1977-88, B23-7 à B39-8.
- **DASH** : 8-40B (quatre essieux) ou C (six essieux), 1988 à aujourd'hui.

ALCO

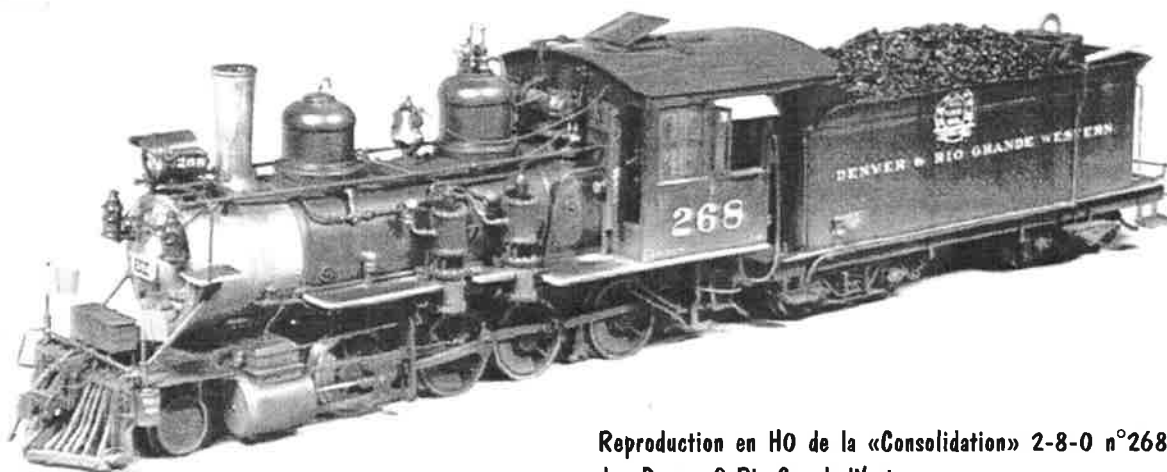
(1929-69)

- **S** : Switcher, construits 1946-69, S-1 à S-13.
- **RS** : Road Switcher, construits 1941-67, RS-1 à RS-36.

- **FA** : au début des engins aérodynamiques pour trains de marchandises (freight engines), quatre essieux, construits 1946-56, FA-1 à FA-2.
- **PA** : au début des engins aérodynamiques pour trains de passagers (passenger engines), six essieux, construits 1946-53, PA-1 à PA-3.
- **C** : "Century series (séries centenaires)", engins pour trains de marchandises, construits 1963-69, C-420 à C-636. Le premier chiffre après le C indique le nombre d'essieux.

Les deux autres constructeurs de locomotives Américaines les plus importants ont été Fairbanks-Morse (1944-58) et Baldwin (1925-56). (Ces années sont valables uniquement pour les productions de diesel aux E.U. Alco et Baldwin furent des géants parmi les constructeurs de locomotives à Vapeur.)

Jean-Claude Botspoel



Reproduction en HO de la «Consolidation» 2-8-0 n°268 du «Denver & Rio Grande Western».
(Source : Model Railroader)



Reproduction en HO de la locomotive Diesel SD40X n°3047 appartenant à la célèbre compagnie «Union Pacific».
Le model réel a été construit par Electro-Motive Division de la General Motors.
(source : ModelRailRoader)

150 ans de chemin de fer à Walcourt : le matériel exposé

Suite de l'article d'Etienne Dozot paru dans FFN 94, 95, 96, 97

Autorail n° 4006

De l'autorail triple, type 630, un prototype a été construit en 1957 à Mechelen dans les ateliers de la SNCB. Une série de 6 engins à laquelle appartient le 4006 (ex-630.06), a été construit en 1961, également par les ateliers de la SNCB à Mechelen.

Ce matériel se compose d'un forgon automoteur auquel est adjoind en permanence deux remorques à voyageurs dont la deuxième est pourvue d'un poste de conduite. L'ensemble, d'un poids à vide en ordre de marche de 103,5 tonnes, atteint une vitesse maximale de 100 km/h et possède une capacité de transport de 274 personnes, dont 60 en places «debout»; 24 en places «assisées» en 1^{ère} classe et 190 places «assisées» en 2^{ème} classe.

Il est équipé de deux moteurs Diesel, chacun de 6 cylindres en ligne, inclinés, de 295 kW et d'une transmission hydromécanique.

En 1971, lors de la renumérotation générale du matériel moteur de la ZSNCB, le type 630 est devenu la série 40.

Ce matériel était utilisé essentiellement dans la région de Kortrijk et a été mis hors service le 8 novembre 1984.

L'autorail 4001, le prototype est maintenant la propriété de l'association privée CFV3V et est baptisé «Ville de Chimay». L'autorail 4006 est, quant à lui, sauvegardé par la SNCB.

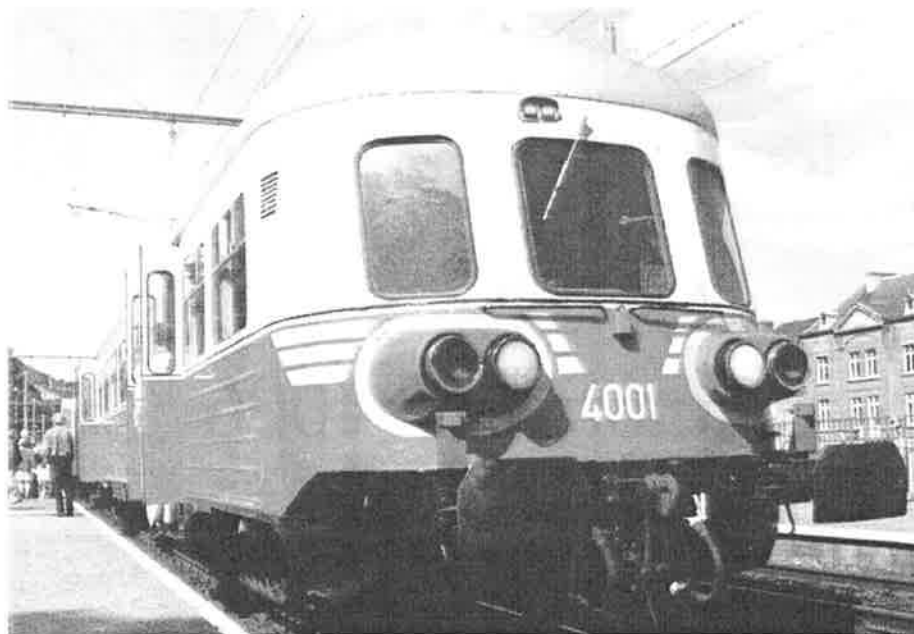
Données techniques

Généralités

Effectif	6
Masse :	
à vide en ordre de marche	103,5 tonnes
globale en charge	127,9 tonnes
tare	101,0 tonnes
approvisionnements	2,5 tonnes
voyageurs	21,9 tonnes
bagages	2,5 tonnes
Puissance motrice :	
fiche UIC 622.0	530 kW
spécifique	4,56 kW/t.
Vitesse maximale	100 km/h
Rayon minimum de courbe	125 mètres



En gare de Walcourt, l'autorail triple 4006 ex-630.06 (photo Etienne Dozot)



L'autorail du CFV3V en gare de Dinant (photo Etienne Dozot)

Capacité des réservoirs à gasoil 2.400 litres
 Diamètre des roues :
 de la motrice 1010 mm
 des remorques 920 mm
 Numérotation 4001 à 4007

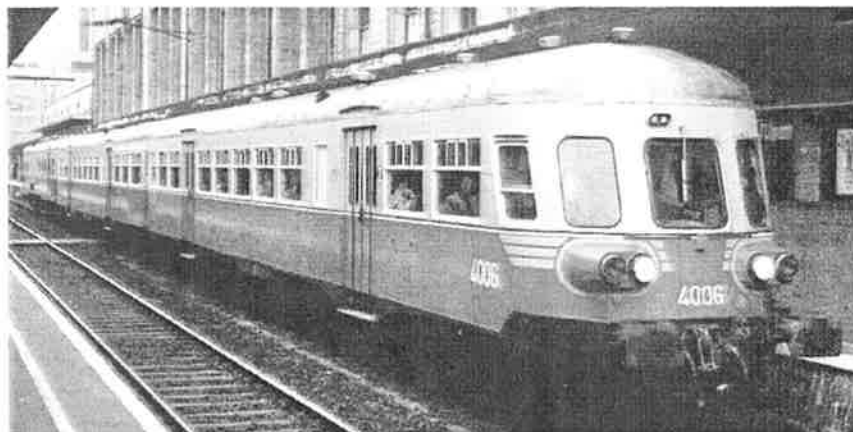
Partie voiture

Construction : AC Mechelen
 Date de construction :
 1957 : 4001
 1961 : 4002 à 4007
 Capacité 1^{ère} cl. 2^{ème} cl. Total
 Places «assis» 24 190 214
 Places «debout» ... '0 60 60
 Total 24 250 274

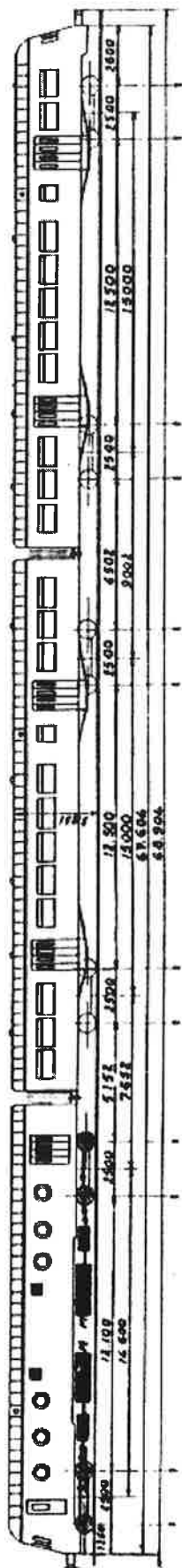
Freinage :
 frein automatique Oerlikon à pression variable avec robinet et distributeur Oerlikon à freinage par sabots en fonte sur les bandages, combiné avec un frein automatique d'alarme.

Chauffage :
 la motrice par l'eau de refroidissement du moteur; les remorques par eau chaude produite par un brûleur à gasoil Westinghouse.

Ventilation :
 motrice : par ventilateurs «Scheppens» placés dans la toiture;
 remorques : les W.C. par ventilateurs «Scheppens», les compartiments voyageurs par extracteurs placés dans les baies des fenêtres.



L'autorail 4007 en gare de Bruxelles-Midi



Autorail prototype, type 630.01 de 1957 (4001 en 1971)

Une série d'autorails appartenant ou ayant appartenu à la SNCB de gauche à droite : 551.45, 4903 ex-série 552, 4610 ex-série 554, 4501 ex-série 605, 4404 ex-série 604, 4006 ex-série 603 (photo Etienne Dozet)



Moteur Diesel

Constructeur SEM à Gent
 Nombre 2 moteurs par autorail
 Type de fabrication 6K10 3HS
 Mode de fonctionnement :
 4 temps, suralimenté (moteur mini d'une turbo soufflante de suralimentation Brown-Boveri)
 Mode :
 d'injection mécanique
 de régulation par réglage de l'injection
 de lancement par démarreur électrique
 Puissance nominale 295 kW par moteur
 Vitesse de rotation 1.350 tours/minute
 Cylindres :
 nombre 6
 disposition en ligne, inclinés
 alésage 175 mm
 course 240 mm
 Masse globale 3,5 tonnes
 Pression :
 d'injection 150 bar
 moyenne effective 7,72 bar
 Vitesse moyenne du piston 10,8 m/s

Couple maximum 208 daNm
 Suspension du moteur :
 moteur avec groupe radiateur-ventilateur dans un faux châssis suspendu au châssis de la caisse.

Transmission

Constructeur SEM à Gent
 Type de fabrication G.T.C. 4
 Mode de fonctionnement :
 boîte de vitesse hydro-dynamique à 2 étages (1 transformateur de couple et 1 coupleur hydraulique)
 Mode d'accouplement :
 direct : la transmission est suspendue au châssis de la caisse.
 Inverseur de marche :
 engrenages cylindriques toujours en prise se trouvant dans le carter de la transmission hydraulique.
 Mode d'attaque des essieux moteurs :
 par arbre à cardans et engrenages coniques sur essieux.
 Commande à distance : électro-pneumatique.

Fin de l'unique relation directe Namur - Bertrix

Depuis le 1 décembre 1999, le train P8680 partant de Namur à 17h40 pour arriver à Bertrix à 19h34 (Dinant 18h12 / 18h15) est supprimé entre Namur et Dinant. Sur ce parcours, il est remplacé par le train 6116 (Namur 17h43 - Dinant 18h13) assuré par la quatrième automotrice «triple» de l'IC 2116 (Bruxelles-Midi 16h36 - Luxembourg 19h33) qui circulait déjà entre Namur et Jambes.

Quant à la rame de voitures M2 partie de Bertrix le matin à 5h27 pour arriver à Namur à 7h20 (train P7680) et destinée à assurer le P8680 au départ de Dinant, elle rejoint cette localité par le train P 8682 (Namur 16h40 - Dinant 17h08) assuré auparavant par automotrice «double» qui revenait à Namur en parcours à vide.



Notre ami Roger Mosseray a emprunté le dernier train.

Avec Charles Fourny et Jean-Marie Warzée, il a été à l'origine de la recherche et de l'attribution par la Ville de Namur d'un local fixe, évitant à notre club un vagabondage incessant et offrant ainsi au RMM la possibilité de réaliser des réseaux d'envergure.

Très longtemps notre vice-Président, Roger a été également notre Président succédant ainsi à Charles Fourny.

Grand amateur de «la chose ferroviaire», Roger s'est dévoué de très nombreuses années au CFV3V où l'on pouvait le voir aux commandes de locomotives à vapeur. Modéliste, il s'était fabriqué un très grand réseau en trois rails.

Nous présentons nos plus sincères condoléances à Madame Mosseray, à toute sa famille et à sa compagne Suzy.

On nous annonce également le décès de la maman de notre ami Gérard Jochum. Des membres du club ont assisté à la cérémonie funéraire. Au nom des membres, nous présentons à Danielle et à Gérard nos plus sincères condoléances.

De Jean-Louis Van Lens

Ci-dessous, une modeste contribution à FFN.

Suite aux photos assez saisissantes de l'accident du Chemin de fer électrique Bruxelles-Tervuren, parues dans le FFN n°97, la curiosité m'a poussé à consulter le journal «LE SOIR» du 27 octobre 1949. Voici quelle en a été la relation (résumée):

«Cet accident s'est produit le mercredi 26 octobre 1949 en gare du Quartier-Léopold, vers 13h50, avec des conséquences graves. Comme le train (automotrice 105 du B.T.) entrait en gare, il a glissé avec une vitesse accrue sur les rails, n'a pu être arrêté à temps et a défoncé d'abord les butoirs, puis a renversé les poteaux (...) et, soulevé par le choc violent jusqu'à une hauteur de deux mètres cinquante, s'est encastré dans un des kiosques à journaux de la gare, blessant grièvement l'occupante préposée à la vente. Le train avait déjà acquis une vitesse supérieure à la normale à l'entrée de la gare et avait failli dérailler dans la courbe. On sait que les voies se dirigeant vers le Quartier-Léopold sont en pente à partir d'Etterbeek et que la déclivité y est de 13 mm par mètre..

Le conducteur, Joseph Debock, qui se trouve parmi les personnes grièvement blessées, était coincé à



Les badauds contemplent l'accident du mercredi 26 octobre 1949 comme l'a pu le voir notre sympathique ami Michel Herbiet.

son poste de pilotage, et on a dû fracturer la porte pour pouvoir le dégager. Dix blessés ont été transportés à l'hôpital d'Ixelles».

J'ajoute que cette ligne a fait les délices de mon enfance sans que je n'en perçoive, bien sûr, les particularités techniques. A l'exception de

deux : la plate-forme des voitures était rigoureusement au même niveau que les quais, et le «sifflet» émettait un son rugueux abominable (semblable à la sirène d'alarme des sous-marins allemands). Je devais avoir trois ou quatre ans et j'allais visiter mes grands-parents qui habitaient à la campagne... à Woluwé-Saint-Pierre.

Bien cordialement. Jean-Louis Van Lens.

Note de la rédaction

L'auteur de l'article (Michel Herbiet), remarque que Jean-Louis Van Lens fait mention de la date du mercredi 26 octobre 1949. Cette date est confirmée par le journal du 27 octobre. Les souvenirs de Michel lui rappelaient que cet accident avait eu lieu le mardi 25 en début d'après-midi. Habitant Ottignies, à l'époque, et étudiant à Bruxelles, il avait constaté l'accident, le soir, en reprenant le train en gare du Quartier-Léopold.

La confusion provient, sans doute, du fait qu'en 1949, les étudiants avaient congé le jeudi après-midi et non le mercredi après-midi comme actuellement.

Commentaires et remarques sur les légendes de deux photos parues dans FFN 98

Page de couverture

Jacques Quoitin tient à signaler que la photo qui fait l'objet de la page de couverture comporte une légende légèrement erronée.

La locomotive Diesel 5209, en provenance d'Athus, ne se trouve pas sous le chandelier d'entrée de la gare de Virton (anciennement Virton-Saint-Mard) mais bien devant le signal de sortie, côté Athus.

Photo en page 27

La parution de la photo de Monsieur Robert Chausteur nous montrant l'arrivée en gare du Charbonnage du «Nord de Gilly» d'un train, composé d'une locomotive-tender et de deux voitures

GCI de 3^{ème} classe, nous a valu les commentaires suivants:

De Jean-Pierre Van Hoof :

La locomotive photographiée est du type 24 ex-Compagnie du Nord-belge, série 51 à 64. Il s'agit de la machine de la remise de Tamines où ce type de locomotives fut affecté dès 1946.

De André Neles :

Contrairement à ce qui est indiqué dans la légende, cet arrêt ne se trouvait pas sur la ligne 140 Charleroi-Ouest - Fleurus - Ottignies, mais bien sur la ligne 131 reliant Baulers à Châtelaineau-Châtelet via Nivelles-Est et Fleurus. La gare de Fleurus était également située sur la ligne 147 reliant Landen à Tamines via Ramillies et Gembloux.

De Paul Pastiels :

La suppression du service-voyageurs sur la ligne 131 eut lieu en deux phases

- Entre Baulers (plus précisément Nivelles-Est) et Fleurus à partir du 1 septembre 1952.
- Entre Fleurus (plus précisément Lambusart) et Chatelaineau-Châtelet à partir du 17 mai 1953.

Les horaires du noeud ferroviaire de Fleurus.

L'indicateur valable du 7 octobre 1951 au 17 mai 1952 nous donne les tableaux horaires suivants pour les lignes 131, 140 et 147 qui se croisaient en gare de Fleurus.

140 Charleroi - Fleurus - Ottignies 140

K	6001 2-3	6403 A	6071 Pas le lundi Nuit Mardis	6217	1075 6221	6225 A	6231	6235 A	6239	6287 A	6241	
0	Charleroi (Ouest) ...	4.05	5.24		6.24	7.24	8.08	10.10	12.13	14.36	16.12	17.14
1	Dampremy	4.08	5.28		6.27		8.11	10.14	12.16	14.39	16.15	17.22
4	Lodelinsart	4.14	5.37		6.32	7.32	8.18	10.21	12.24	14.44	16.24	17.28
5	Bois-Noël	4.19	5.42		6.37		8.20	10.26	12.29	14.48	16.29	17.33
7	Ransart	4.24	5.47		6.41	7.40	8.24	10.31	12.34	14.53	16.34	17.39
10	Wangenes	4.29	5.52		6.46		8.28	10.36	12.39	14.57	16.39	17.43
12	Fleurus ♀	4.33	5.56		6.50	7.46	8.32	10.40	12.43	15.01	16.43	17.47
15	Ligny (Carrières)	4.34	5.58	7.04	7.18	7.47	8.40	10.41	12.44	15.06	16.44	17.48
18	Marbais	4.40	6.04		7.21		8.47	10.48	12.51	15.14	16.51	17.54
19	Marbaisoux	4.45	6.09		7.26		8.51	10.53	12.58	15.19	16.56	17.59
21	Tilly	4.49	6.13		7.30		8.54	10.57	13.00	15.23	17.00	18.03
23	Strichon-Mellery	4.57	6.21		7.37		9.00	11.04	13.07	15.31	17.07	18.11
25	Villers-la-Ville	5.02	6.26		7.41		9.04	11.08	13.11	15.36	17.11	18.15
28	La Roche (Brabant)	5.07	6.31		7.46		9.08	11.13	13.16	15.41	17.18	18.20
29	Faux	5.11	6.35		7.50		9.11	11.17	13.20	15.45	17.20	18.24
32	Court- St-Etienne	5.15	6.39	7.27	7.54	8.03	9.15	11.21	13.24	15.49	17.24	18.28
34	Céroux-Mousty	5.18	6.40	7.28	7.55	8.04	9.16	11.22	13.25	15.50	17.25	18.28
36	Ottignies ♀	5.23	6.44	7.34	7.59	8.09	9.19	11.26	13.29	15.54	17.29	18.32
	Bruxelles (Q. L.) 161	6.26	7.25	8.19	8.38	8.38	9.46	12.00	13.24	16.33	18.28	19.11

- (1) Samedi : 13.20. (2) Les dimanches et jours fériés D. 17.50.
- (3) Les dimanches et jours fériés A. 8.31.
- (4) Les dimanches et jours fériés Bruxelles (Q.-L.) D. 18.15.
- 1075-6223-6231-6233-6228-6241 Vers Louvain 139.
- 6259 Les dimanches et jours fériés, retardé de 10 minutes.

Zaterdag: (1) V. 13.20. (2) Op Zon-en feestdagen: V. 17.50. (3) Op Zon-en feestdagen: A. 8.31. (4) Op Zon-en feestdagen Brussel (L.-W.) V. 18.15. 6259 Rijdt op Zon-en feestdagen 10 minuten later.

131 Baulers - Fleurus - Châtelaineau-Châtelet 131

	6262 2-3	6266	6270	6282	6286 2-3	6288 2-3	6292	TA 6290
Bruxelles (M.) 124...	—	6.10	8.30	(1) 13.00	(2) 15.10	16.29	18.04	—
0 Baulers ♀	3.58	5.59	9.05	13.38	16.06	17.05	18.37	—
2 Nivelles (Est) ♀	4.01	6.02	9.08	13.41	16.09	17.06	18.40	—
6 Bois-de-Nivelles	4.02	6.02	9.08	13.42	16.13	17.09	18.41	—
6 Commune	4.09	6.09	9.15	13.49	16.20	17.17	18.48	—
10 Réves	4.11	6.11	9.17	13.50	16.22	17.19	18.50	—
13 Frasnes-lez-Gosselies	4.17	6.17	9.23	13.56	16.28	17.25	18.58	—
15 Villers-Perwin	4.23	6.23	9.29	14.02	16.33	17.30	19.01	—
18 Chassart	4.27	6.27	9.32	14.06	16.37	17.34	19.05	—
24 Fleurus ♀	4.32	6.32	9.36	14.11	16.41	17.38	19.09	—
0 Le Vieux-Campinaire	4.39	6.44	9.43	14.18	16.48	17.45	19.16	—
7 Nord de Gilly	—	—	—	—	—	—	20.33	—
8 Gilly (Sart-Culpart)	—	—	—	—	—	—	20.41	—
9 Gilly (Sart-Allet)	—	—	—	—	—	—	20.44	—
13 Châtelaineau-Ch. ♀	—	—	—	—	—	—	20.48	—
	—	—	—	—	—	—	20.50	—
	—	—	—	—	—	—	20.56	—

A gauche : tableau horaire de la ligne 131, Baulers - Châtelaineau-Châtelet.

147 Landen - Ramillies - Gembloux - Tamines 147

K	5740 3	5748 A	5750	5748 2-3	5752 2-3	5770 +	5766	5770 2-3	5774	5282	5778
Liège (Guill.) 36	---	---	---	---	---	---	8.35	---	---	---	(1)12.22
0 Landen ♀	4.04	5.36	---	---	6.18	---	9.20	10.53	---	---	13.32
4 Racour	4.09	5.41	---	---	6.21	---	9.26	10.58	---	---	13.37
6 Lincout	4.15	5.46	---	---	6.30	---	9.32	11.03	---	---	13.43
9 Maret	4.19	5.49	---	---	6.34	---	9.37	11.07	---	---	13.46
11 Orp	4.23	5.52	---	---	6.38	---	9.41	11.11	---	---	13.50
13 Jauche	4.29	5.57	---	---	6.43	---	9.47	11.16	---	---	13.56
17 Autre-Eglise	4.36	6.03	---	---	6.52	---	9.54	11.25	---	---	14.02
19 Ramillies	4.40	6.07	---	---	6.57	---	9.58	11.30	---	---	14.06
22 Petit-Rosière	4.46	6.11	---	---	6.58	---	10.06	11.31	---	---	14.08
26 Perwez	4.51	6.17	---	---	7.03	---	10.11	11.36	---	---	14.12
31 Grand-Les-Thorembais	4.57	6.23	---	---	7.09	---	10.17	11.42	---	---	14.17
33 Sauvenière	5.06	6.32	---	---	7.17	---	10.25	11.50	---	---	14.23
37 Gembloux ♀	5.09	6.36	---	---	7.21	---	10.28	11.54	---	---	14.28
Namur 161	5.15	6.44	---	---	7.29	---	10.34	12.02	---	---	14.34
Bruxelles (Q.-L.) 181A	5.65	7.28	---	---	8.03	---	10.51	12.18	---	---	15.02
Gembloux ♀	4.27	5.19	6.46	---	8.11	---	11.32	11.44	---	13.46	14.38
0 Penteville	4.31	5.23	6.50	---	8.15	---	11.36	11.48	---	13.50	14.42
5 Corroy-le-Château	4.35	5.27	6.54	---	8.19	---	11.40	11.52	---	13.54	14.46
9 Sombreffe	4.40	5.33	6.59	---	8.24	---	11.45	11.57	---	13.59	14.51
11 Ligny (Sud)	4.44	5.37	7.03	---	8.28	---	11.49	12.01	---	14.03	14.55
15 Fleurus ♀	4.50	5.43	7.09	---	8.36	---	11.55	12.09	---	14.11	15.03
Lambusart	4.51	5.44	7.10	7.29	8.37	9.44	11.59	12.12	---	14.12	14.19
3 Moignelee	4.56	5.49	7.15	7.33	8.42	9.49	12.04	12.17	---	14.17	14.24
6 Taminés-Alloux	5.00	5.53	7.19	7.37	8.46	9.53	12.08	12.21	---	14.21	14.28
9 Taminés	5.03	5.56	7.22	7.40	8.49	9.56	12.11	12.24	---	14.31	15.19
Charleroi (Sud) 180A	5.07	6.00	7.26	7.43	8.53	9.59	12.15	12.28	---	14.27	14.35
Charleroi (Sud) 180A	5.38	6.48	8.04	8.04	9.16	11.13	12.53	12.53	---	15.08	15.08

	TA 5790	5784 A	5778 +	5288 2-3	5782 +	5786 A	5792	5270 5792 +	5794 A	5798 +
Liège (Guill.) 36	13.00	---	---	---	15.52	15.52	---	17.12	---	18.37
Landen ♀	14.02	---	---	---	16.46	16.49	---	18.39	---	19.50
Racour	14.07	---	---	---	16.51	16.53	---	18.43	---	19.56
Lincout	14.12	---	---	---	16.56	16.58	---	18.48	---	20.02
Maret	14.15	---	---	---	16.59	17.01	---	18.51	---	20.07
Orp	14.23	---	---	---	17.02	17.04	---	18.54	---	20.11
Jauche	14.28	---	---	---	17.07	17.09	---	18.59	---	20.17
Autre-Eglise	14.34	---	---	---	17.13	17.15	---	19.05	---	20.26
Ramillies	14.38	---	---	---	17.17	17.19	---	19.09	---	20.31
Petit-Rosière	---	---	17.10	---	17.26	17.26	---	19.16	---	---
Perwez	---	---	17.15	---	17.30	17.30	---	19.20	---	---
Grand-Les-Thorembais	---	---	17.21	---	17.36	17.36	---	19.26	---	---
Sauvenière	---	---	17.29	---	17.49	17.49	---	19.35	---	---
Gembloux ♀	---	---	17.33	---	17.52	17.52	---	19.38	---	---
Namur 161	---	---	17.41	---	17.59	17.59	---	19.44	---	---
Bruxelles (Q.-L.) 181A	---	---	18.00	---	18.47	18.35	---	20.13	---	---
Gembloux ♀	---	---	18.28	---	19.12	19.11	---	20.39	---	---
Penteville	---	17.37	---	---	18.34	18.19	---	18.40	---	19.45
Corroy-le-Château	---	17.41	---	---	18.38	18.23	---	18.44	---	19.49
Sombreffe	---	17.45	---	---	18.42	18.27	---	18.48	---	18.53
Ligny (Sud)	---	17.50	---	---	18.47	18.32	---	18.53	---	18.58
Fleurus ♀	---	17.54	---	---	18.51	18.36	---	18.57	---	20.03
Lambusart	---	18.00	---	---	18.59	18.42	---	19.05	---	20.09
Moignelee	---	18.00	---	---	18.17	18.59	---	18.46	---	19.06
Taminés-Alloux	---	18.05	---	---	18.22	19.04	---	18.51	---	19.11
Taminés	---	18.09	---	---	18.26	19.08	---	18.55	---	19.15
Charleroi (Sud) 180 . A	---	18.12	---	---	19.11	18.58	---	19.18	---	20.25
Charleroi (Sud) 180 . A	---	18.16	---	---	18.32	19.15	---	19.02	---	19.22
Charleroi (Sud) 180 . A	---	18.50	---	---	18.55	19.52	---	18.46	---	20.18

(1) Le samedi. (1) Zaterdag.

En haut : tableau horaire de la ligne 147, Landen-Tamines.

JOHN SMITH'S ★ PALE ALE ★ BARLEY WINE
★ SCOTCH ALE ★ CHRISTMAS
Britain's best

131 Châtelineau-Châtelet - Fleurus - Baulers 131

K	6265 2-3	6267	6269	6271 3	6283 2-3	6281 2-3	6287	6293
0 Châtelineau-Ch. ♀	---	---	---	6.21	---	---	---	---
4 Gilly (Sart-Allet)	---	---	---	6.28	---	---	---	---
5 Gilly (Sart-Culpart)	---	---	---	6.30	---	---	---	---
6 Nord de Gilly	---	---	---	6.34	---	---	---	---
9 Le Vieux-Campinaire	---	---	---	6.46	---	---	---	---
13 Fleurus ♀	5.08	6.11	---	7.19	12.12	15.45	17.51	20.12
0 Chassart	5.16	6.18	---	7.26	12.20	15.59	17.59	20.19
9 Villers-Perwin	5.20	6.22	---	7.30	12.24	16.02	18.03	20.23
11 Franques-lez-Gosselles	5.25	6.26	---	7.34	12.28	16.07	18.08	20.27
14 Rèves	5.30	6.32	---	7.39	12.33	16.13	18.14	20.32
18 Commune	5.37	6.38	---	7.45	12.38	16.20	18.20	20.37
18 Bois-de-Nivelles	5.40	6.41	---	7.48	12.41	16.22	18.22	20.40
22 Nivelles (Est) ♀	5.45	6.46	---	7.53	12.46	16.27	18.27	20.45
24 Baulers ♀	5.46	6.47	---	7.53	12.46	16.27	18.27	20.46
Bruxelles (M.) 124 A	5.49	6.50	---	7.58	12.49	16.30	18.30	20.49
Bruxelles (M.) 124 A	6.46	7.21	---	8.33	13.25	17.06	19.21	21.33

En bas : le tableau horaire de la ligne 131, Châtelineau-Châtelet - Baulers.

147 Tamines - Gembloux - Ramillies - Landen 147

	5741	5743	6267	5746	5749	2071	5763	6263	5767	5773	T.A. 5769
	2-3								2-3		
Charleroi (Sud) 130	—	—	6.00	—	5.58	5.58	7.48	10.58	—	13.19	—
0 Tamines	—	4.30	5.45	6.01	6.32	6.43	8.18	11.47	—	12.56	—
2 Tamines-Alloux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4 Moignelee	—	4.37	5.57	6.10	6.41	6.51	8.27	11.56	—	13.05	—
6 Lambusart	—	4.44	6.04	6.15	6.47	6.59	8.32	12.04	—	13.10	—
9 Fleurus ?	—	4.50	6.10	6.20	6.53	7.03	8.37	12.10	—	13.15	—
0 Ligny (Sud)	—	4.51	—	6.20	6.54	—	8.47	—	—	13.15	—
7 Sombreffe	—	4.59	—	6.26	7.04	—	8.53	—	—	13.23	—
11 Corroy-le-Chateau	—	5.03	—	6.30	7.09	—	8.56	—	—	13.27	—
13 Penteville	—	5.09	—	6.36	7.15	—	9.01	—	—	13.33	—
15 Gembloux ?	—	5.13	—	6.40	7.19	—	9.04	—	—	13.37	—
Bruxelles (Q.-L.) 161	—	—	—	—	6.06	—	8.40	—	—	12.40	—
Namur 161	—	4.40	—	—	6.45	—	8.53	—	11.07	12.56	—
0 Gembloux ?	—	5.36	—	—	7.30	—	9.28	—	12.30	13.42	—
4 Sauveniere	—	5.43	—	—	7.36	—	9.33	—	12.37	13.48	—
6 Grand-Leez-Thorembais	—	5.48	—	—	7.40	—	9.38	—	12.42	13.52	—
12 Perwez	—	5.55	—	—	7.46	—	9.46	—	12.50	13.58	—
18 Petit-Rosters	—	6.01	—	—	7.51	—	9.52	—	12.56	14.03	—
18 Ramillies	—	6.05	—	—	7.55	—	9.56	—	13.00	14.07	—
20 Autre-Eglise	4.41	6.08	—	—	8.01	—	10.07	—	13.16	14.09	14.57
24 Jauche	4.46	6.12	—	—	8.05	—	10.12	—	13.20	14.13	15.01
27 Orp	4.51	6.16	—	—	8.09	—	10.17	—	13.24	14.17	15.05
29 Maret	4.56	6.20	—	—	8.13	—	10.22	—	13.28	14.22	15.09
31 Lincent	5.02	6.25	—	—	8.17	—	10.28	—	13.33	14.28	15.13
33 Racour	5.07	6.32	—	—	8.21	—	10.33	—	13.44	14.30	15.15
37 Landen ?	5.14	6.38	—	—	8.26	—	10.40	—	13.51	14.38	15.22
Liège (Guillemins) 36	5.19	6.43	—	—	8.31	—	10.45	—	13.58	14.40	15.27
Liège (Guillemins) 36 A	6.40	8.07	—	—	9.48	—	11.53	—	14.11	15.58	17.07

- (1) Pas le samedi.
- (2) Le samedi : D. 17.35. Les dimanches et jours fériés : D. 17.50.
- ◆ 2071 Ne circule pas le lundi.
- (1) Niet Zaterdag.
- (2) Zaterdag : V. 17.35. Op Zou- en feestdagen : V. 17.50.
- ◆ 2071 Rijdt niet Maandags.

Le tableau horaire de la ligne 147, Tamines - Landen

Rectification sur FFN n°98
page 26, locomotive type 73
 Le tableau paru doit être remplacé par le suivant :

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

La diligence moderne

Article écrit par Roger Crouquet dans "Le Soir Illustré" n°302 du 2 décembre 1933.

La guerre qui a creusé une profonde tranchée entre deux générations, entre deux époques, a vu disparaître les dernières diligences de nos aïeux.

Où sont les berlines, les pataches, les diligences d'antan.

Elles ont rejoint les chaises à porteurs et les carrosses du Roi-Soleil dans les musées où l'on présente une rétrospective de la voiture à travers les âges.

Bientôt d'ailleurs les derniers landaus, coupés, calèches, victorias, tilburys, que sais-je encore, iront à leur tour leur tenir compagnie.

Je me souviens encore de cette vieille diligence postale sur l'impériale de laquelle je m'étais hissé et qui cheminait au son des grelots le long de la sinueuse Semois.

Vingt ans déjà ! Vingt ans seulement. La T.S.F. n'avait pas encore envahi nos appartements; les avions ne sillonnaient pas encore les nues. Vingt ans !

Mais au fond la diligence est-elle réellement morte?

Non, elle s'est tout simplement adaptée; elle est transformée. Ses chevaux hennissants sont devenus des chevaux-vapeur.

Elle a subi les lois inéluctables de l'évolution. Elle a même changé de nom pour bien prouver qu'entre deux époques, l'avant-guerre et l'après-guerre, il y avait une rupture, pour "reprandre" le mot historique de Maître Salkin.

Les autobus qui parcourent nos routes ne sont pas autre chose que les "diligences modernes".

Ils relient les villages aux villes voisines tout comme autrefois. Ils vont plus vite, certes, mais tout ne vait-il pas plus vite en ce siècle de la rapidité où l'on cherche à supprimer les distances et où l'on peut joindre Bruxelles à Paris en 53 minutes, performance accomplie il y a quelques jours par un avion français ?

Depuis plusieurs années déjà, l'autobus a envahi nos campagnes. De nombreuses sociétés privées ont organisé des services de transport en commun.

C'est la province d'Anvers qui a la palme. Plusieurs lignes d'autobus relient en effet la métropole aux principales localités de la province.

L'an dernier, le gouvernement autorisa la Société Nationale des Chemins de Fer Belges à exploiter des services d'autobus.

Grâce à l'esprit de décision de ceux qui furent chargés d'organiser ces nouveaux services, en moins d'un an, une quinzaine de lignes furent créées.

De nouvelles lignes sont actuellement à l'étude et la société envisage aussi la reprise de certaines lignes

existant déjà et qui sont exploitées par des particuliers.

L'unité dans ce domaine, comme en toutes choses, est une grande force.

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges a déjà mis en service trois lignes d'autobus au départ de Bruxelles. Ce sont: celles de Bruxelles (gare du Nord) à Charleroi via Genappe, destinée surtout à améliorer les communications entre des localités que le chemin de fer ne permet d'atteindre que par correspondance; celle de Bruxelles (gare du Nord) à Saventhem; celle de Bruxelles (gare du Midi) à Louvain.

Cette dernière ligne relie directement à Cortenberg et à Louvain d'importants quartiers de l'agglomération bruxelloise, la populeuse commune de Schaerbeek notamment.

Elle a recueilli d'emblée un succès très vif qui a amené la Société Nationale à prévoir un plus grand nombre de départs.

Cette ligne, d'une longueur de 30 kilomètres, assure 13 voyages dans chaque sens en semaine et 15 le dimanche.

A partir du 2 décembre prochain [1933], le service sera plus que doublé: 29 voyages dans chaque sens en semaine et 35 le dimanche, ce qui dénote assez l'importance de son trafic.

La ligne Bruxelles - Saventhem, 11 kilomètres de parcours, assure à l'heure actuelle 19 départs journaliers dans chaque sens. Ils seront portés à 21 à partir du 2 décembre.

Quant à la ligne Bruxelles - Charleroi, 54 kilomètres, elle n'a que 7 voyages par jour au départ de chacune des deux villes; son trafic ne justifie pas pour l'instant une augmentation des départs.

Il y a lieu de signaler qu'entre Roulers et Ypres [ligne 64], les trains de voyageurs ont été supprimés complètement et remplacés par des autobus qui desservent mieux les villages intermédiaires.

Il en est résulté une réduction appréciable des frais d'exploitation.

Une réforme analogue a été réalisée récemment sur la section Waereghem - Anseghem [de la ligne partant de Ingelmunster, ligne 69A].

Les autres services d'autobus sont disséminés dans le pays et doublent généralement des voies ferrées secondaires.

Ce sont: Tournai à La Glanerie; Tournai à Péruwelz; Tournai à Leuze; Leuze à Péruwelz; Lessines à Renaix; Gand à Deinze; Ingelmunster à Waereghem;

Binche à Manage, Châtelineau à Mettet, Marche à Rochefort.

Les autobus ne sont pas destinés à supplanter les trains, à leur faire une dangereuse concurrence.

Ils les suppléent au contraire. L'autobus draine les populations villageoises éloignées des gares et les conduit vers des centres où elles peuvent éventuellement emprunter les réseaux ferrés.

Sauf dans des cas exceptionnels où il est prouvé que l'autobus rend plus de service que le train en visitant plus de localités (c'est le cas entre Roulers et Ypres), **jamais on n'a envisagé la possibilité de remplacer les trains par les autobus.** [NDLR : ... ceci a été écrit en 1933, voir la situation actuelle]

Bruxelles - Louvain en "diligence"

Par un matin pluvieux, brumeux, nous avons pris à la gare du Midi, l'autobus de la ligne de Louvain.

C'est une confortable voiture, bien suspendue, aux sièges spacieux nantis d'excellents ressorts. Il y a vingt-huit places assis et cinq debout.

Le conducteur n'a aucun contact avec les voyageurs. Il est enfermé dans une petite cage vitrée. Un vaste miroir rétroviseur lui permet cependant de voir ce qui se passe dans le véhicule.

Dans quelques jours, les autobus seront chauffés. On installe des radiateurs.

En voiture ! Il est 9h15. Par la rue Haute encore déserte à cette heure, la place de la Chapelle, où les marchandes de "caracoles" installent déjà leurs charrettes, nous gagnons la place Royale, puis la porte de Schaerbeek.

Aucun voyageur ne monte, et pour cause, nous sommes trop près de la gare du Nord.

Mais place Dailly, nous embarquons toute une famille. Un peu plus loin, place Meyser, deux prêtres, un étudiant de l'Université de Louvain et plusieurs ouvriers viennent compléter la charge.

A partir d'ici, le trajet est plus rapide qu'en train et ne coûte pas plus cher.

Pour l'ensemble du parcours, le coupon revient un peu plus cher que le coupon de 3° classe de la voie ferrée.

Les autobus ont adopté un tarif intermédiaire entre la 3° et la 2° classe.

Evere, Woluwé-Saint-Etienne. On roule rapidement et maintes voitures sont "grattées" par notre colosse tiré par ses 85 chevaux.

Nous croisons la voiture qui vient de Louvain. A l'arrêt se trouve également l'autobus du service Bruxelles-Nord - Saventhem. Nous prenons encore quelques passagers.

Il pleut sur les champs. La route est luisante. Les voyageurs qui attendent aux arrêts sont des ombres. La signalisation est remarquable. Des poteaux en béton blanc et bleu sont surmontés d'une plaque

émaillée portant le nom de l'arrêt et l'horaire des passages.

Les cafés qui se trouvent aux abords immédiats des arrêts ont été pourvus d'un drapeau vert à la porte. S'il flotte, c'est qu'un client se trouve dans "la salle d'attente-cabaret". Tout le monde y trouve son compte : la société, le patron de café... et le voyageur.

Nosseghem... carrefour tragique. Cortenberg. L'importante commune aligne ses maisons de chaque côté de la grand'route.

Les jours de marché à Louvain, la Société Nationale organise trois départs supplémentaires entre Cortenberg et Louvain.

Schoonaerde... C'est le nom d'un petit village en retrait mais dont les habitants sont fort heureux depuis qu'un autobus s'arrête pour eux au bord de la route. Auparavant, les Schoonaerdenois ne disposaient d'aucun moyen de transport. Les voilà sauvés. Ils pourront désormais aller vendre les produits de leurs fermes à Louvain, puis aller s'amuser à Bruxelles.

Quelles sont, dans le brouillard, ces tours Eiffel en miniature.

Ce sont les pylônes du poste de T.S.F. de Velthem.

Yzerenberg... Encore un nom insoupçonné de village perdu. Décidément la Société Nationale m'apprend la géographie de la région louvaniste.

Voici les premières maisons de la cité Juste Lipse. Les arrêts se suivent, l'autobus égrène ses voyageurs. La gare, tout le monde descend. Le conducteur examine les roues géantes et s'assure que tout est en ordre. Le receveur contrôle ses billets.

Le temps de "griller" une cigarette (il est interdit de fumer à l'intérieur du bus) de se détendre un peu les jambes et de voir la plaque Leuven faire place à Bruxelles-Midi, ceci afin que tout le monde soit satisfait, et la "diligence moderne" reprend, avec une nouvelle cargaison humaine, le chemin de la capitale.

Roger Crouquet.

Note de la rédaction

L'article du journaliste précité a été reproduit tel quel. Nos lecteurs savent que nous donnons toujours les noms des communes et lieux dans la langue locale.

L'indicateur valable du 8 octobre 1933 au 3 février 1934 faisait mention des lignes d'autobus suivantes exploitées par la SNCB :

Ligne .. Parcours
 36A Bruxelles-Nord - Saventhem
 Bruxelles-Midi - Louvain
 64A (1) Roulers - Ypres
 69A (2) Wareghem - Anseghem
 72A Gand-Saint-Pierre - Deynze
 78A Tournai - Peruwelz
 86A Leuze - Peruwelz

88A Tournai - Rumes - La Glanerie
 Tournai - Esplechin
 94A Tournai - Leuze
 108A ... Binche - Manage
 124A ... Bruxelles-Nord - Bruxelles-Midi - Charleroi-Sud
 137A ... Chatelineau-Châtelet - Denée-Maredsous

(1) 64A. L'indicateur valable du 22 mai au 1 octobre 1932 indiquait d'un côté l'horaire des trains et d'un autre

côté l'horaire des autobus, le premier étant supprimé dès la mise en service du second à une date communiquée ultérieurement.

(2) 69A. Les autobus assurant cette relation partent et arrivent à Ingelmunster. Un service «trains» et un service «autobus» existent donc entre Ingelmunster et Wareghem.

Triste fin pour le générateur mobile de vapeur A621-184

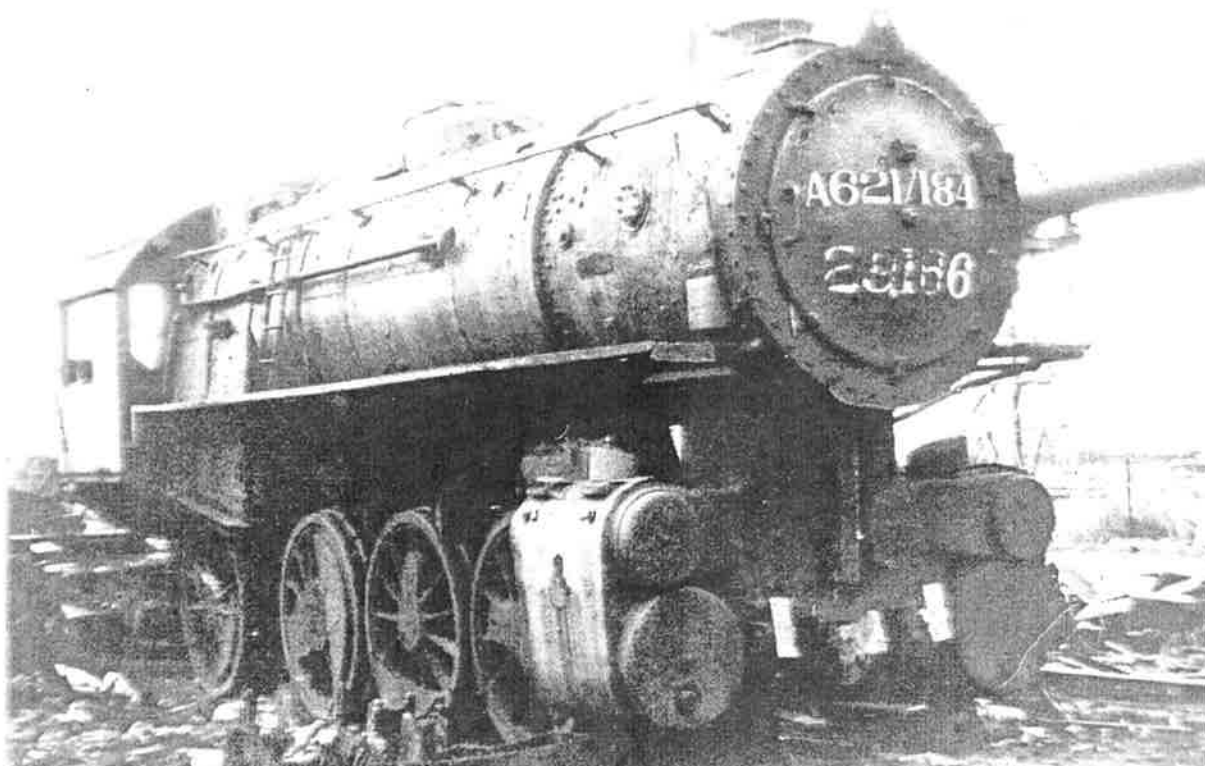
Le générateur mobile de vapeur A621-184 entre les mains des ferrailleurs.

Est-il réellement l'ancienne 29.166 comme le laisse supposer la photo ci-dessous ?

En effet, nous lisons dans le livre de C. Vincent : Les «Consolidation» type 29 que ce numéro A621-184 a été attribué une première fois à la 29.230 en 1963 et une seconde fois à la 29.245 en 1965.

Une troisième locomotive a-t-elle porté ce numéro ? Le livre n'en fait pas mention.

Une photo du générateur mobile de vapeur A621-184 à l'abandon sur un champ de ferrailles.





En 1911 : une exposition universelle à Charleroi

Charleroi est la ville la plus récente de Belgique (1666), Louvain-la-Neuve étant la commune la plus «neuve» et rattachée à l'entité de «Ottignies-Louvain-la-Neuve».

Sur les rives de la Sambre, le village de Charnoy, fortifié par les espagnols, pris le nom de Charleroi en l'honneur du roi Charles II d'Espagne. A peine terminée, elle est conquise par les troupes de Louis XIV. Elle sera fortifiée dans le style «Vauban», formant une «Ville-Haute» et une «Ville-Basse».

Moins de deux siècles et demis plus tard, la métropole du «Pays-Noir» ne comporte aucune industrie sur son territoire. Pourtant, toutes les localités de sa périphérie regorgent de charbonnages, de verreries et de métallurgies. La ville va abriter principalement des commerces, des maisons bourgeoises et les administrations publiques.

En constante évolution, en rénovation, en création de nouveaux quartiers, elle se veut le phare de la Région et bastion libéral cerné par des communes où la lutte des «classes» se terminera par la victoire socialiste. A la fusion des communes en 1975, la «belle bleue» de 25.000 habitants sera submergée par une vague «rouge» pour former la Ville de Charleroi (230.000 habitants).

En 1911

Peu d'entre-nous connaissent l'existence de l'Exposition Universelle de Charleroi de 1911 ! Elle vantait, entre-autres, les mérites et les possibilités des industries belges et notamment de celles de la région de Charleroi.

En fouillant dans des archives familiales, j'ai retrouvé une carte de l'époque, spécialement éditée pour la circonstance par la Société Anonyme des Forges, Usines et Fonderies de Gilly (près Charleroi).

La carte demanderait une étude approfondie qui permettrait de déceler certains indices précieux sur l'histoire ferroviaire et vicinale de la Ville et de sa région.

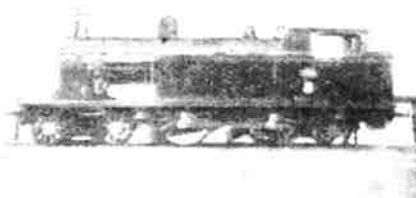
Le document englobait le début des communes limitrophes :

- à l'ouest : Roux, Monceau-sur-Sambre et Marchienne-au-Pont;
- au nord : Jumet;
- à l'est : Pironchamps, Châtelineau, Châtelet;
- au sud : Mont-sur-Marchienne, Couillet.

Le pourtour de la carte était garni des productions de l'entreprise. Sur la gauche figurait verticalement et successivement les locomotives auxquelles j'ai conservé les légendes originelles.



**Locomotives de toutes puissances pour
Compagnies de Chemin de fer**



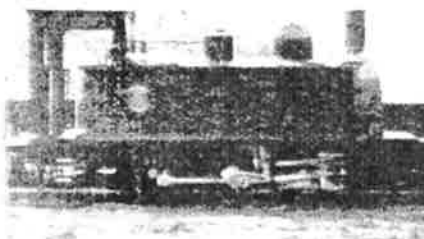
Locomotives de tous types



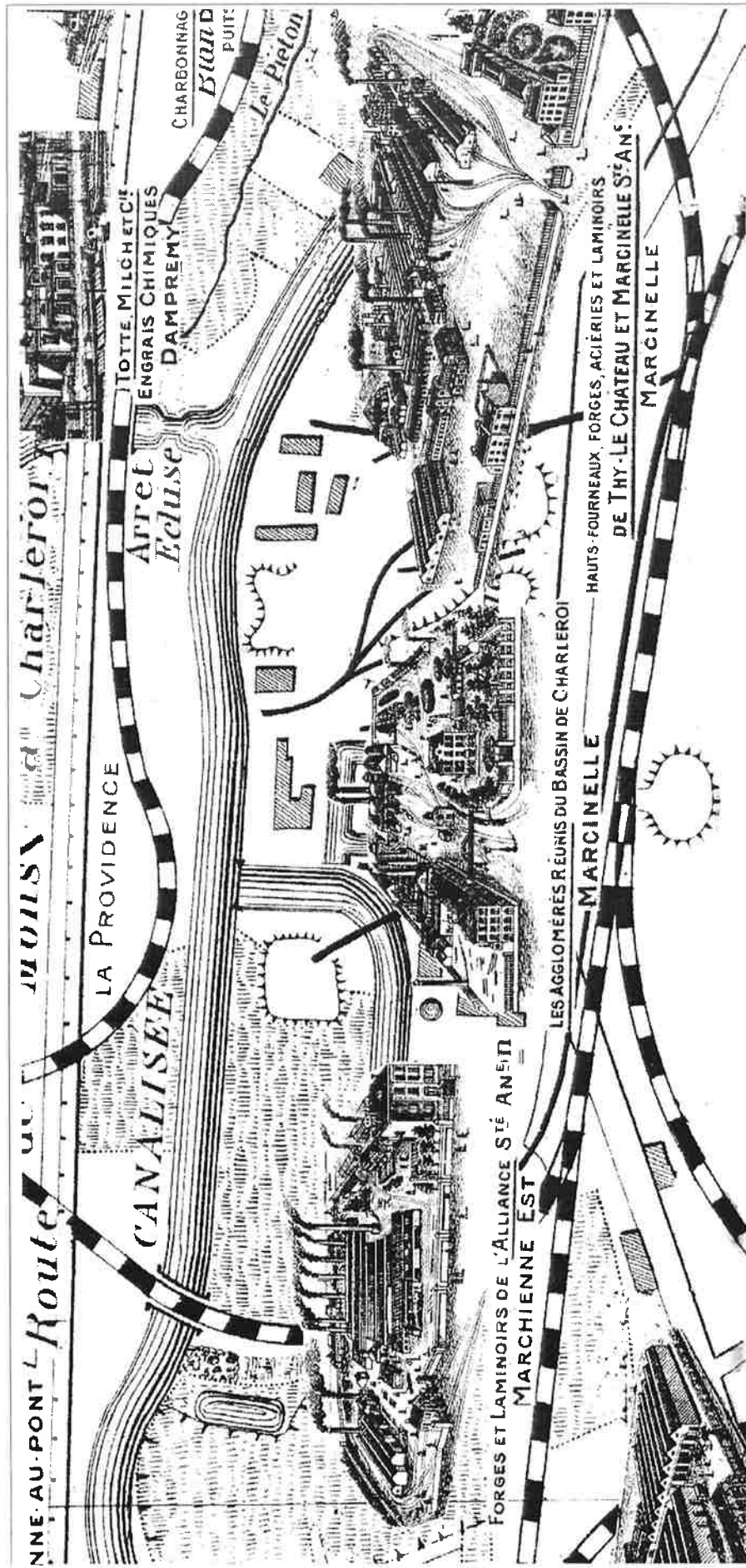
**Locomotives industrielles diverses
à voie normale et à voie étroite, type A**



Locomotives industrielles, type B



Locomotives industrielles, type D

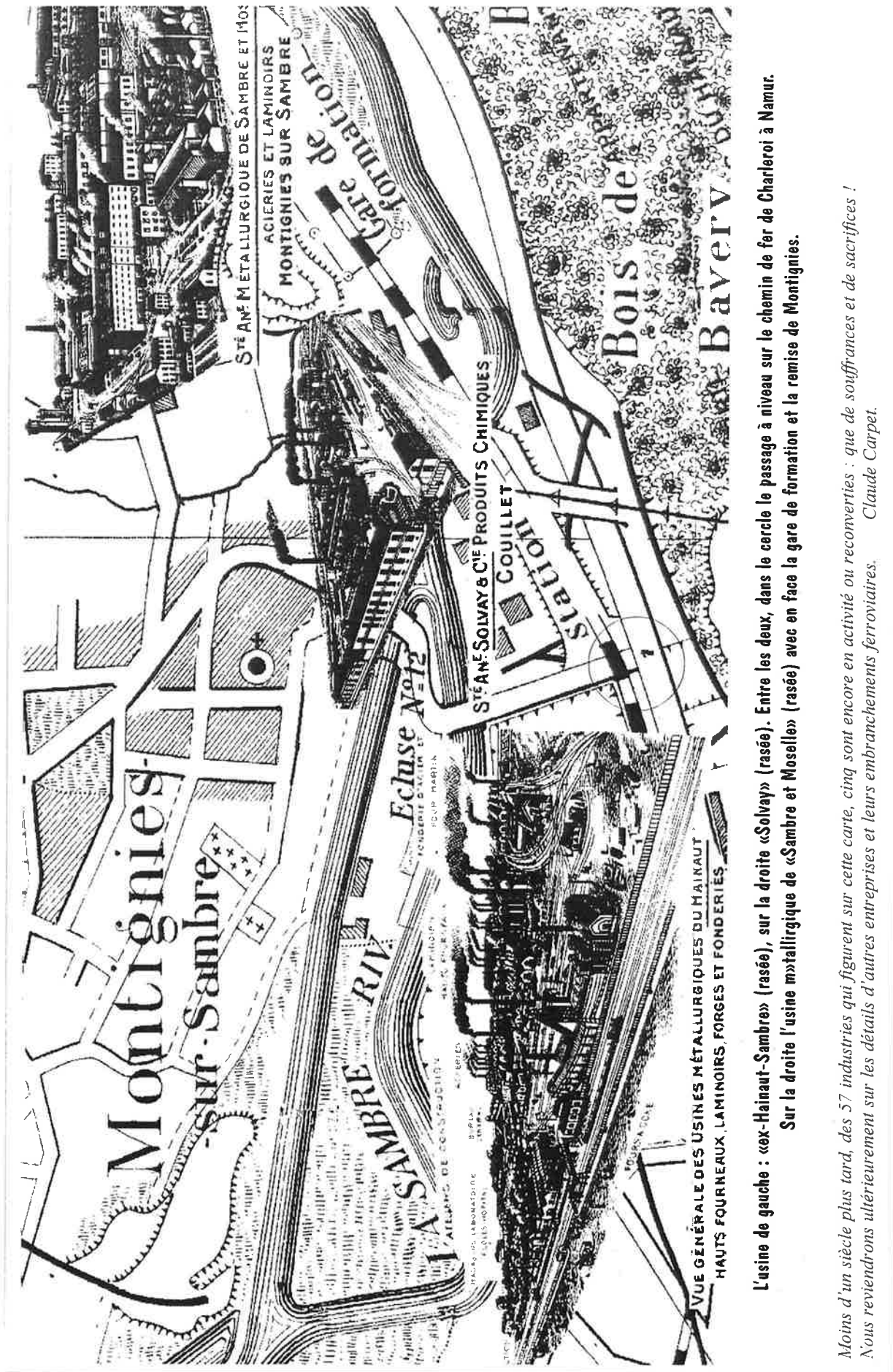


Un détail de la carte montre l'emprise ferroviaire dans les usines. (vignettes dessinées par F. Xhardez et Mabilie, gravées par M. Vanderroost).

Sur la droite «Thy-Marcinelle» repris par le groupe italien Riva; au centre remplacé par «Cockerill-Sambre», à gauche : remplacé par la «fafer».

Les principales lignes ferroviaires et leurs embranchements :

En bas à gauche : la ligne vers Maubeuge et la déviation vers la ligne de l'Entre-Sambre et Meuse vers Viréux à la station de «La Zone», face aux Ateliers Ferroviaires du Centre; horizontalement la ligne du Chemin de fer de Charleroi à Bruxelles (Etat) avec embranchement visible vers la gare de «La Docherie» vers Luttre. Dans le haut : embranchement en provenance du Chemin de fer de Charleroi à Louvain (de la Compagnie du Grand Central) se raccordant au Chemin de fer de Charleroi à Luttre qui se réembranche sur Prieton et Fleurus. La région étant sillonnée de très nombreuses voies et grands embranchements divers. En bas, à droite : la ligne principale vers la station de Charleroi-Sud et le Chemin de fer de Charleroi vers Namur; remontant, l'embranchement vers la station de Charleroi-Ouest et le Chemin de fer de Charleroi à Louvain.



L'usine de gauche : «ex-Hainaut-Sambre» (rasée), sur la droite «Solvay» (rasée). Entre les deux, dans le cercle le passage à niveau sur le chemin de fer de Charleroi à Namur. Sur la droite l'usine métallurgique de «Sambre et Moselle» (rasée) avec en face la gare de formation et la remise de Montignies.

Moins d'un siècle plus tard, des 57 industries qui figurent sur cette carte, cinq sont encore en activité ou reconverties : que de souffrances et de sacrifices ! Nous reviendrons ultérieurement sur les détails d'autres embranchements ferroviaires. Claude Carpet.

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

La 2-6-0 type 74 de 1901 (Mogul)

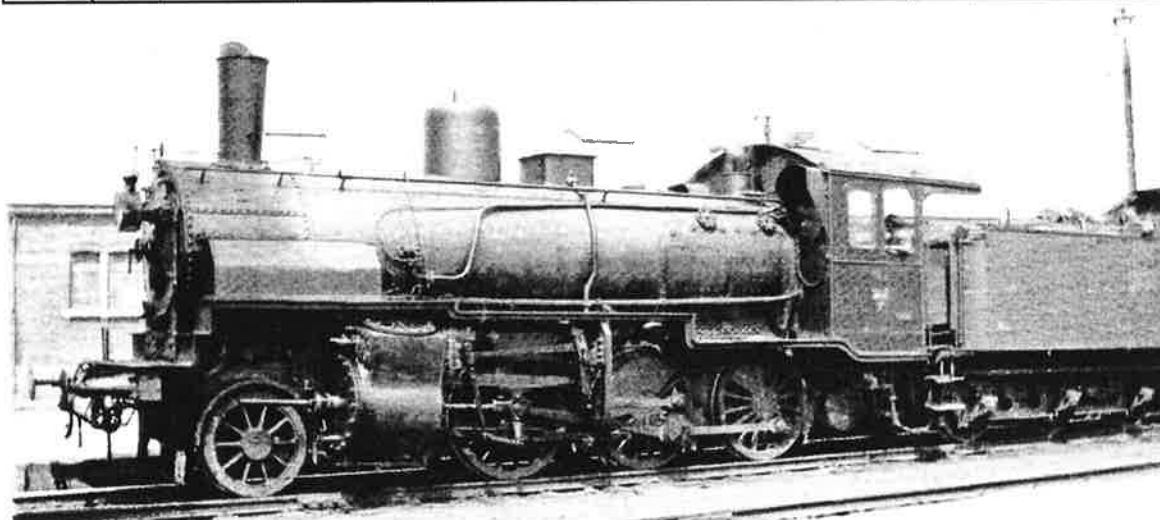
De la création de la SNCB en septembre 1926
aux dernières mises hors-écritures de 1932

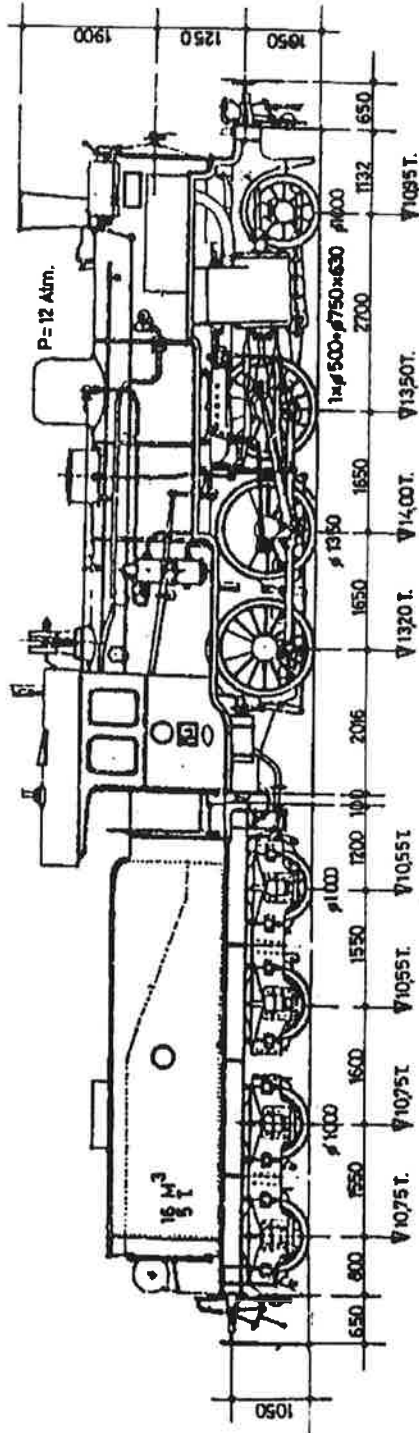
Voir dans "*Vapeur en Belgique*" de Phil Dambly : *l'historique* (tome 2, page 60),
les caractéristiques (tome 2, page 328) et *la numérotation* (tome 2, page 340).

Abréviations télégraphiques utilisées :

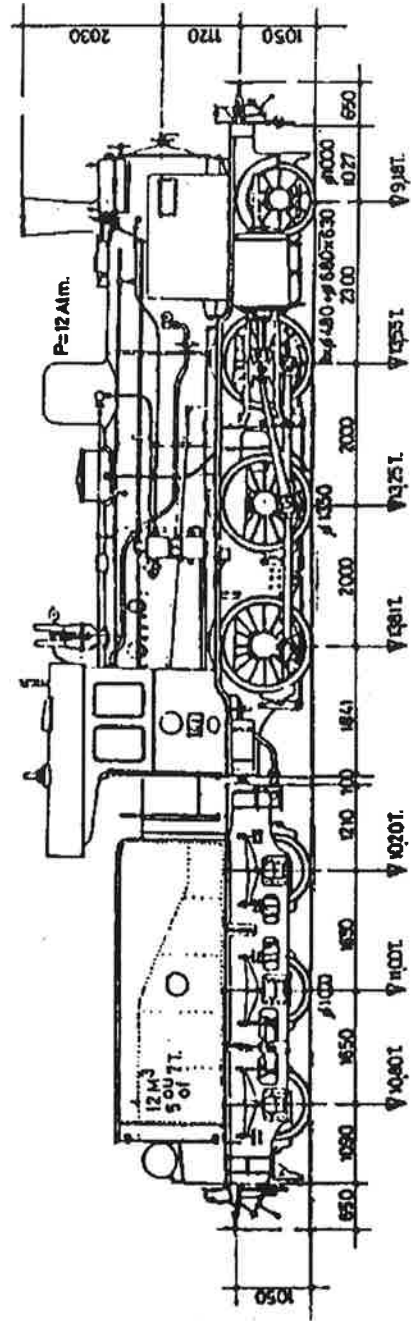
FNDM = Antwerpen-Dam	FYM = Muizen
FNSD = Antwerpen-Zuid	FSD = Oostende
FBC = Braine-le-Comte	FT = Dendermonde
FR = Brugge	FLS = Aalst
FTK = Kortemark	FDK = Adinkerke
LMG = Mariembourg	FCO = Eeklo

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par la remise de :												Nombre de locomotives			
	FNDM	FNSD	FBC	FR	FTK	LMG	FYM	FSD	FT	FLS	FDK	FCO	En service	Entretien 20%	Néces- saire	Effectif
15-05-26	1	3	5	8	4	8	6	9	-	-	-	-	44	9	53	100
02-10-26	1	2	4	7	5	8	6	9	-	-	-	-	42	8	50	98
01-02-27	-	2	3	6	5	-	10	8	5	-	-	-	39	8	47	97
15-05-27	-	1	3	6	7	-	6	8	5	-	-	-	36	7	43	95
02-10-27	-	1	4	6	7	-	6	8	4	2	-	-	38	8	46	95
01-02-28	-	-	4	6	6	-	5	9	4	-	-	-	34	7	41	93
15-05-28	-	-	4	6	6	-	5	10	6	-	-	-	37	7	44	85
07-10-28	-	-	3	6	6	-	5	10	6	-	-	-	36	7	43	81
01-02-29	-	-	3	6	6	-	5	10	5	-	1	1	37	7	44	75
15-05-29	-	-	3	7	6	-	3	6	7	-	1	3	36	7	43	63
06-10-29	-	-	-	7	6	-	-	-	-	-	-	3	16	3	19	48
03-02-30	-	-	-	6	7	-	-	-	-	-	-	3	16	3	19	31
15-05-30	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	1	7	1	8	18
05-10-30	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	1	5	1	6	12
02-02-31	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	2	1	3	7
15-05-31	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	1	3	1	4	5
04-10-31	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2	3
01-02-32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2





Etat. Type 65⁴ prussien (type 74 en 1925), 2 cylindres, compound, vapeur saturée. Tender type 4T16 prussien (type 33 en 1925) 16 m³ d'eau. Dessin A. Jacquet.



Etat. Type 65² prussien (type 75 en 1925), 2 cylindres, compound, vapeur saturée. Tender type 3T12 prussien (type 30 en 1925) 12 m³ d'eau. Dessin A. Jacquet.

La 2-6-0 type 75 de 1892 (Mogul)

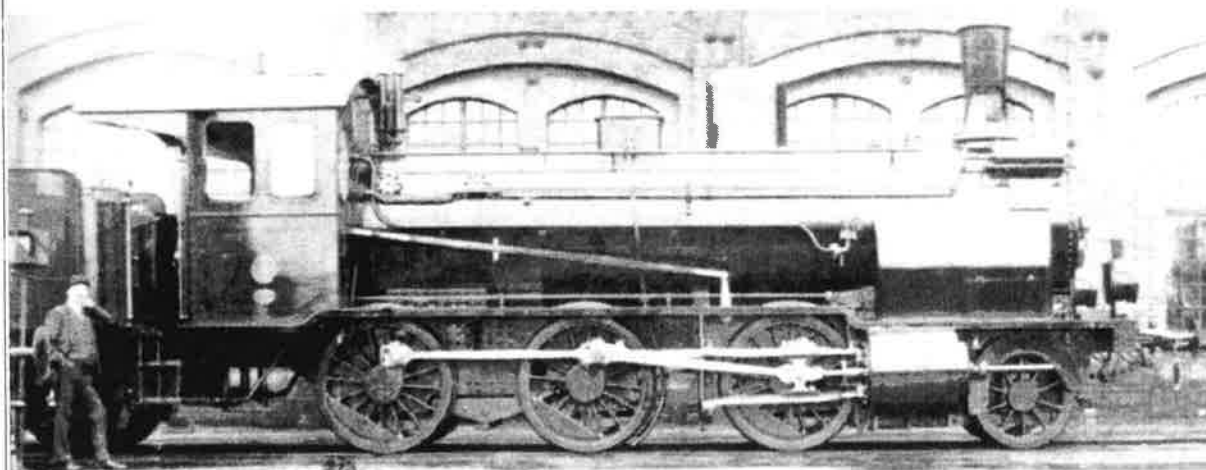
De la création de la SNCB en septembre 1926
aux dernières mises hors-écritures en 1926

Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : *l'historique* (tome 2, pages 60 et 61),
les caractéristiques (tome 2, page 328) et *la numérotation* (tome 2, page 340).

Abréviation télégraphique utilisée :

FLV = Leuven

Au livret au	Nombre de services- locomotives à assurer par la remise de :	Nombre de locomotives			
		FLV	En service	Entretien 20%	Néces- saire
15-05-26	2	2	1	3	8
02-10-26	2	2	1	3	5



Au 1 janvier 1925, l'Etat belge renumérota 4 locomotives G5² (ex-KPEV) 7512, 7555, 7560, 7566.

La photo ci-dessus nous montre la 835 «Hannover» des KPEV.

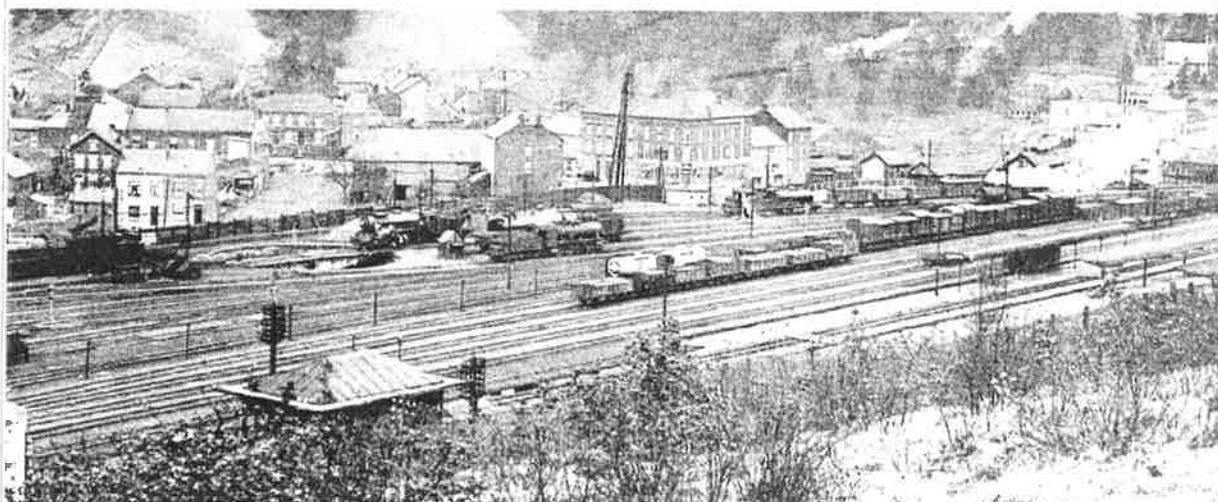
(photo Verkehrsmuseum de Nürnberg, extraite de «Vapeur en Belgique» de Phil Dambly)

Photo de la page 22 : la 7456 de la remise d'Oostende photographiée entre 1925 et novembre 1929, date de sa radiation.

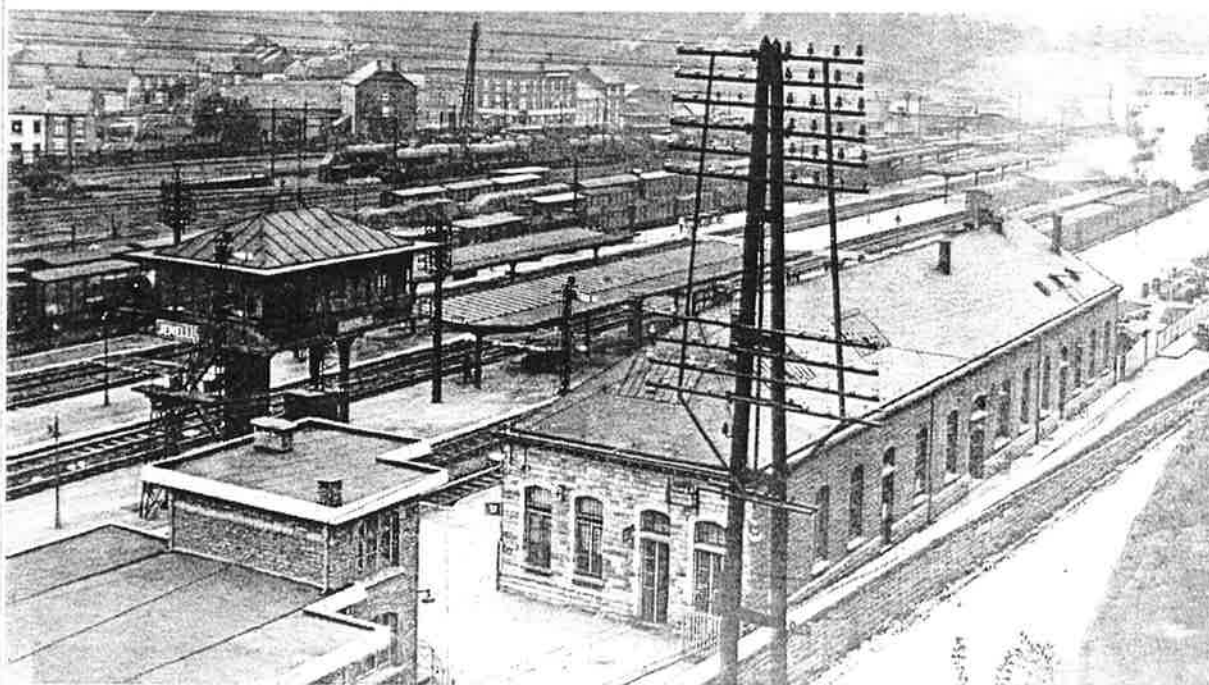
Elle resta accouplée à un tender de 12 m³, désigné type 30 à l'Etat belge.

(photo J.F. Van Puyvelde, extraite de «Vapeur en Belgique» de Phil Dambly)

En souvenir de notre regretté Phil Dambly



**Photos prises durant l'été de 1935 : panoramas sur la remise et la gare de Jemelle.
On y distingue les locomotives de la remise de Jemelle (types 5, 10, 36, 38, 57, 81)
et une type 18 de la remise de Tamines. (photos collection M. Herbiet)**



Vie du club

Editorial du Président - Les vœux de la rédaction	1
Programme des réunions du RMM et activités ferroviaires «d'ailleurs»	2
Les amis nous informent	4
In memoriam	10

Documentation

Classification du matériel ferroviaire made in USA	5
150 ans du Chemin de fer à Walcourt, le matériel exposé (suite)	7

Courrier des lecteurs

L'accident du 26 octobre 1949 - Le noeud ferroviaire de Fleurus	11
---	----

Histoire

La diligence moderne	15
En 1911 : une exposition universelle à Charleroi	19

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite)	22
--	----

En souvenir de Phil Dambly

Les installations de la gare de Jemelle en 1935	25
---	----

FERRO FLASH NAMUR n° 99 (1999-6)

Ce dernier 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 : Jean-Claude Botspoël, Etienne Dozot, 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, 12; Namur.

Photo de couverture : La locomotive à vapeur «Nickel Plate Berkshire» n°777 (2-8-4), en plein effort en tête d'un très long convoi de marchandises, photographiée à Painesville dans l'état d'Ohio (USA) en juillet 1956. (source : Model Railroader)