

Ferro Flash Namur

10



AU SOMMAIRE DE CE NUMÉRO :

EDITORIAL : l'histoire du Rail Miniature Mosan	p. 1
VIE DU CLUB : nos réunions	p. 2
mot du bibliothécaire	p. 3
nouvelles du réseau	
lettre ouverte aux membres du R.M.M.	p. 4
RETRO RAIL : la dorsale wallonne (suite)	L.Dasset p. 6
nos "pacific" sur Bruxelles-Paris	M.Herbiet p.12
nos "consolidation" type 31	M.Herbiet p.13
MODELISME : un wagon plat Remms belge	O.Foncoux p.18
le plan de Ferro Flash Namur	p.23
électronique : un chenillard	O.Foncoux p.24
programme Märklin 1985	M.Suplis p.26
DANS LA PRESSE : concurrence rail, route, eau	p.28
SUPPLEMENT : REFERENDUM	

Vous avez en mains ce numéro 10 grâce au concours de
 C.Carpet (centralisation et dactylographie),
 A-M.Ducarme et O.Foncoux (maquette),
 J-C.Chevalier et M.Herbiet (assemblage).



Secrétariat : J.-C. CHEVALIER rue de Gembloux 46
 5840 RHISNES
 Compte bancaire : 001 - 0013804 - 09 Michel HERBIET NAMUR
 Local : Centre Socio-Culturel Communal
 rue du Trèfle (plateau de Belle-Vue)
 5100 JAMBES (Montagne)

Editorial

Le 18 septembre 1965 voyait la naissance de notre association, le RMM, ou Rail Miniature Mosan.

Voici donc bientôt vingt ans que nous devons cette heureuse initiative à un groupe d'amateurs de trains miniatures, que nous pouvons fièrement citer. Parmi les fondateurs : MM. Gabriel HOUBA, Jules MOREAU, Freddy ARNOLD, Paul et Louis DEWINTER et Jean-Pierre DISY, tous de l'agglomération namuroise. Ces noms ont disparu de nos rangs avec les années écoulées, les circonstances familiales ou professionnelles. Mais il est bon de les rappeler aux anciens et de les faire connaître aux jeunes.

A cette époque où toute l'attention, et tous les subsides, allaient vers les associations sportives, un tel club ne suscitait guère l'intérêt, ni du public, ni des instances officielles.

Dans l'esprit des gens, jouer avec des petits trains, ce n'était guère sérieux, encore moins "culturel" !

Les enfants attardés que nous étions sont restés longtemps au nombre des groupements ignorés.

De nombreuses années durant, nous avons dû tenir nos réunions un peu partout dans Namur. Chaque fois nous devions véhiculer tout notre matériel de projection et de démonstration, notre bibliothèque, etc d'un endroit à un autre. Nos migrations nous ont conduit successivement à l'Ecole Gardienne de la chaussée de Perwez, à Saint-Servais, chez Mr ARNOLD à Jambes, chez les frères LARUELLE à Salzinnes, au 2 rue du Lombard, à l'Athénée (au coin des rues St Donat et Muzet), au "Richelieu" rue de Bruxelles, dans une classe de l'I.T.N. à Namur, et enfin à la salle des mariages de l'Hôtel de ville de Belgrade. Un vrai club de nomades !

Entretiens, le modélisme ferroviaire s'était affirmé, avec l'apparition de matériaux plus fins et plus solides, la production de modèles de plus en plus exacts, le respect de l'échelle, des techniques de plus en plus évoluées et, enfin, la percée de l'électronique. Le "jouet" d'hier devenait un hobby "sérieux", un loisir scientifique !

Notre simple feuillet d'informations, destiné aux membres, s'est peu à peu étoffé d'articles divers sur les chemins de fer réels, les techniques du modélisme, les matériels nouveaux... pour devenir "FERRO FLASH", édité à partir d'avril 1976 en collaboration avec un club ami, le C.F.C. Depuis décembre 1982, le R.M.M. édite son propre bulletin, "FERRO FLASH NAMUR".

Notre rêve était d'obtenir un jour un local permanent, à nous, où nous pourrions rassembler ce que nous avons et même... construire un réseau. Dès 1979, nous sollicitons en ce sens l'Echevinat de la Culture de la Ville de Namur. Ce n'est que le 1.1.1982, après de nombreuses discussions, qu'une Convention de location fut signée entre la Ville et le R.M.M. pour le local que nous occupons aujourd'hui, rue du trèfle, à Jambes. Le 20 mars de la même année, après de sommaires aménagements, nous pouvions inaugurer nos locaux tout neufs.

C'était un nouveau départ, mais aussi le début d'un chemin difficile : pour compléter nos aménagements, pour mener à bien la construction d'un réseau permanent original, les investissements sont lourds et le travail de (très) longue haleine. Malgré l'acharnement des équipes de travail, c'est une période parfois démoralisante : c'est qu'il en faut du temps avant de voir un train rouler de façon parfaite au milieu d'un décor qui évoque vraiment notre région...

Il faut reconnaître, chers amis, que si nous avons enfin obtenu un local, notre organisation n'y était pas préparée. Les membres qui animaient nos réunions ces dernières années, qui s'efforçaient de répondre à nos questions, de devancer nos souhaits, se sont trouvés absorbés par le vaste chantier en cours.

Si nous voulons mener à bien notre programme, répondre aux aspirations de tous, il est grand temps d'essayer de mieux nous connaître, de ranimer nos réunions en formant des équipes dynamiques dans les différents secteurs.

Avec votre aide à tous, nous pouvons vous le promettre.

Au nom du Comité,

Roger MOSSERAY.

NOS RÉUNIONS MENSUELLES

Pour répondre aux desiderata entendus ici et là, nous adopterons désormais pour nos réunions mensuelles l'horaire que voici :

- ouverture du local à 19 h 00, réunion libre (dans la première salle)
- ouverture de la bibliothèque (seconde salle) à partir de 19 h 30
- à 20 h 00 précises : mot du (vice)président et projections
- à 21 h 00 : rubrique MODELISME et/ou QUESTIONS - REPONSES
- ensuite, et jusque 23 h 00, réunion libre pour les couche-tard.

La rubrique "questions - réponses" remplacera de temps à autre (ou complètera) la partie "modélisme".

Chacun pourra poser le ou les problèmes qu'il rencontre, par exemple dans la réalisation d'un réseau, et des solutions seront proposées et discutées par les membres présents, selon leurs compétences et leurs expériences.

Nous espérons ainsi rencontrer le voeu de ceux qui sont venus au club pour tirer profit de l'expérience des autres et partager la leur.

Au programme :

VENDREDI 26 / 10	- à propos de l'exposition des 3 et 4 novembre...
	- MODELISME : réalisation pas à pas d'un module HO (suite), par J.Quoitin et J-C.Botspoel.

FERRO FLASH NAMUR : DES PROJETS

Wagons belges : dans le numéro 9, A-M. Ducarme décrivait la réalisation d'un wagon Tads de la SNCB. Dans ce numéro-ci, O. Foncoux propose un autre wagon, un Remms, bien de chez nous.

Pour ces deux modèles (et pour quelques autres), une planche de décalcomanies à l'eau, étudiée par un membre du RMM, sera très bientôt mise en vente par JOCADIS à Enghien.

FERRO FLASH NAMUR présentera la réalisation de chacun des wagons que cette planche permettra de décorer. De quoi compléter votre parc "marchandises" de quelques modèles belges inédits...

Mais nous avons d'autres articles en préparation ou en projet, entre autres sur la signalisation de réseaux étrangers.

La réalisation en HO d'une caténaire belge complète sera l'objet de plusieurs de nos futurs numéros.

Il sera encore question des techniques du décor réaliste, avec le sol et la végétation, la reproduction des roches par moulage, etc.

Enfin, l'équipe de rédaction envisage de vous présenter, par le texte et l'image, quelques uns des plus beaux réseaux réalisés par nos membres.

Beaucoup de projets, donc, qui ne nous feront pas négliger pour autant nos rubriques déjà traditionnelles.

Ces futurs FERRO FLASH NAMUR, aidez-nous à les réaliser, grâce à vos articles, vos photos, ou, même, votre concours actif à la réalisation de la revue : mise en page, assemblage, etc. Ou alors, au moins, en encourageant ceux qui triment pour vous fournir une publication peut-être peu fréquente, mais de qualité...

La rédaction.

DES NOUVELLES DE LA BIBLIOTHÈQUE

Tout d'abord, MERCI !

Merci... pour votre participation massive au référendum bibliothèque réclamé à l'unanimité lors de l'assemblée générale de 1984 et paru dans le numéro 7. Nous avons reçu deux réponses...

Nous avons donc une fois de plus décidé pour vous...

Nous espérons néanmoins avoir rencontré au mieux les desiderata "tacites":

1. Nous renonçons aux abonnements à I.D.R. et à "Chemins de fer"(A.F.A.C.).
2. Ces revues sont remplacées par "Voies Ferrées"; l'achat de livres et de plans... intéressants est prévu en compensation. Vos suggestions à ce sujet seront les bienvenues (on peut rêver !).

Si la bibliothèque fait "vide", c'est que de nombreuses revues sont à la reliure depuis presque un an.

Moralité : nous changeons de relieur (bien que le travail précédent était de très bonne qualité, et pas cher).

Vous pourrez bientôt consulter l'excellent livre de Clive LAMMING et Alain PRAS, "Gares et bâtiments en modélisme ferroviaire", maintenant épuisé aux éditions LR, ainsi que "Pratique réaliste du modélisme ferroviaire", de Clive LAMMING.

Le bibliothécaire,
Olivier FONCOUX

Il ne sera pas prêt à temps pour l'exposition... "je l'avais bien dit" penseront ceux qu'on ne voit jamais aux réunions de travail le vendredi soir.

Il a fallu choisir entre faire vite et faire bien.

D'autant que la réalisation d'un réseau compatible 2 rails - 3 rails est plus longue et délicate que celle d'un réseau ordinaire.

On ne peut se permettre, par exemple, de placer du décor par dessus des voies sur lesquelles on devra peut être encore intervenir : il faut être certain que tout est OK il faut avoir tout prévu (si possible) avant de passer à l'étape suivante.

L'aventure survenue le 12 octobre est révélatrice à cet égard :

Stéphane vient de terminer les raccordements électriques alimentations-voies. Il vérifie les circuits électriques au multimètre. Malheur : il y a défauts d'isolation, surtout entre le plot et le rail masse, sur un des circuits.

D'où celà provient-il ? Y aurait-il de la limaille quelque part ? Ou bien est-ce l'humidité ? En tout cas, c'est foutu pour le block ! Le plus curieux, c'est que le défaut ne se manifeste que par intermittence. Fatigué de chercher, notre Stéphane conclut, à l'adresse d'Olivier : "c'est ton foutu appareil qui ne marche pas !" Vous imaginez la tête de notre électronicien en chef ! Bientôt ils sont deux à mesurer, tester. La perplexité est multipliée par 4.

Pendant ce temps, Michel, insensible à ce qui se passe, termine un raccordement parabolique à l'entrée du poste 3, tandis qu'André-Marie dessine les piliers de maçonnerie d'un pont. Et cela dure... jusqu'au moment où le dit André-Marie se déplaçant pour mettre en place les pièces du pont, réalise qu'il y a un problème et, de sa position élevée, en aperçoit la cause : Michel tient en mains l'extrémité de la portion de voie sur laquelle les deux autres font leurs mesures. D'où les errements de l'ohmmètre ! Eclat de rire général...

Puis, nouvelle perplexité, : comment se fait-il que la résistance diminue chaque fois que Michel se met à parler ? Serions-nous à la veille d'une découverte scientifique majeure ?

Claude Riguelle achève de réaliser un pont avec voûte en courbe, tout juste au gabarit, pour le croisement des deux lignes. Ce sera un des "clous" de notre réseau. Mais il ne faut pas gâcher tout en voulant aller trop vite.

Jean Claude Botspoel réalise des moulages de roches véritables pour reproduire les rochers de notre décor. Il nous parlera bientôt de sa technique : il y en a qui vont ouvrir des yeux comme ça !!!

Depuis le dernier Ferro-Flash, nous sommes une dizaine en moyenne à chaque réunion de travail "réseau club". C'est un progrès, mais il arrive un peu tard cette année. Espérons donc qu'en 1985...

— LETTRE OUVERTE AUX MEMBRES DU R.M.M. —

R.M.M. M comme modélisme : Tiens modélisme cela fait bien longtemps que nous n'en avons pas fait lors de nos réunions mensuelles. Et les diapositives cela devient très légèrement lassant. Il y a bien sûr le réseau, mais... Poser du plâtre ou souder toute la soirée ne vous apporte guère de connaissances techniques. J'ajoute quand même que je trouve le réseau intéressant. Eh oui, oserais-je dire que j'y viens tous les vendredis avec d'autres courageux . Et qu'on ne vienne plus dire que les travaux n'avancent pas.

Pourtant il y a comme un manque. Lorsque je me suis inscrit en avril 1983, les premières réunions furent une moisson de trucs et autres petits détails très intéressants (comment reproduire les roches par exemple). Mais depuis un certain temps seules des diapositives sont "au menu". Elles sont belles, mais à la longue... Bref, espérons que l'exposition réveillera l'esprit des ferrovipathes que nous sommes et que l'on aura droit à de beaux modèles.

Signé : Un jeune désireux d'en apprendre plus sur le modélisme ferroviaire.

Réponse de la rédaction : Notre jeune correspondant écrit ici ce que d'autres, sans nul doute, ont ressenti.

Combien de membres, surtout parmi les derniers inscrits, attendent des réunions le moyen de progresser dans leur hobby par l'échange d'informations, de procédés, de tours de main ?...

Et il faut bien reconnaître que depuis pas mal de réunions, ils sont en droit d'être déçus.

C'est promis, on va faire un effort. Et la réunion de septembre a déjà marqué un progrès dans la bonne direction.

Ceci dit, il convient de souligner l'effort d'animation fait par les quelques membres qui nous ont présenté leurs films et leurs images. Sans eux, que se serait-il donc passé aux dernières réunions ? Rien !

Leurs films, leurs images, ET LES VOTRES, seront encore les bienvenus, à raison d'une demi-heure de projection environ en début de réunion.

Et, pour répondre au voeu exprimé plus haut, faites-nous part de vos réalisations grandes ou petites... le club n'est pas un supermarché où l'on peut tout trouver : on n'y trouvera que ce que chacun aura bien voulu apporter !

"VAPEUR" EN ESPAGNE (SUITE)

Un lecteur attentif et passionné par le sujet nous a fait parvenir quelques informations complémentaires et quelques corrections à l'article de notre ami Guy SERESSIA.

Ses remarques et ajoutes paraîtront dans notre numéro de décembre.

DEUX NOUVEAUX AUTOCOLLANTS R.M.M.

Lors de notre exposition des 3 et 4 novembre, deux nouveaux autocollants seront mis en vente.

Le premier présentera la plus namuroise de nos locomotives diesel (devinez laquelle !), et le second une de nos plus inoubliables "vapeur" (encore à deviner).

CHAPITRE 3 : du 10/05/1940 à la LIBERATION.

10/05/40 : plus d'horaire. Déjà le premier train matinal quittant JEMELLE pour NAMUR est bombardé avant même d'avoir pris le départ. Les "stukas" piquent et déversent leur flot de bombes incendiaires. On évacue vers l'ouest, vers des ciex soi-disant plus cléments...

J'ai 7 ans et mon père a pour mission de rejoindre l'atelier de SOTTEVILLE à ROUEN. Me voilà embarqué sur les épaules de papa (maman conduisait mon landau de bébé, rempli de victuailles et de vêtements).

A pied, à hauteur de la Guele du Loup à SALZINNES, alerte et l'on doit se garer dans les bois. Nous continuons vers FOSSES où un camion militaire nous charge jusqu'à VITRIVAL, où on nous propose un vélo. Impossible, nous préférons l'amabilité d'un camionneur civil qui nous emmène à MONS via CHATELET et BINCHE. Nous irons ensuite loger quelques jours chez une cousine à la gendarmerie de QUEVY où nous nous rendrons en taxi. Le mercredi 15 les gendarmes doivent aussi évacuer. On nous signale qu'à MONS à 13h partira un train pour TOURNAI. De là, nous pourrions passer en FRANCE par MOUSCRON. Ouais, les chemins de fer sont bien touchés par la guerre !

Une vieille voiture en bois de 1° et 2° classe git déjà éventrée en gare de MONS. A deux pas de cette voiture du type P, deux voitures métalliques de type M (63233 et 65117) ne possèdent plus que leur carcasse tordue et calcinée.

Notre MONS-TOURNAI est là pourtant en voie 5 composé de 2 voitures jumelées à 3 essieux (type bavaroises) de 2 voitures à 3 essieux (type prussiennes) et de 3 voitures de bois à 3 essieux (type ancien P de l'état belge), ainsi qu'un fourgon à 3 essieux qui accompagnait souvent ce type de voitures.

Nous optons pour la dernière voiture, car nous avons déposé le terrible landau au forgeon. Il est 12h40. Il y a encore de la place. Nous montons dans le 2° compartiment, le premier étant déjà occupé par des soldats belges.

La loco 4016 va venir s'accoupler, mais alerte ! On bombarde SAINT GHISLAIN. Vite dans les souterrains de la gare de MONS. Fin d'alerte vers 13h45. On regagne les voitures qui s'emplissent de plus en plus de réfugiés. On nous signale qu'il sera impossible de gagner TOURNAI par la ligne directe, mais que le train va partir via JURBISE et ATH. 13h55, la loco 4124 vient s'attacher à l'autre extrémité. 14h00 nouvelle alerte et nouvelle descente dans les souterrains.

Longue attente, je m'impatiente, pleure. Un petit frère des écoles chrétiennes tente de me consoler. Bref, à 15h15, on regagne les voitures et à 15h30, la 4124 démarre, au pas. Arrêts consécutifs à NIMY, MAISIERES, GHILIN, ERBISOEUL, BRULOTTE, JURBISE où l'on refuse des voyageurs. Le convoi est plus que complet. Il roule à 10 km/h. Déjà des différends éclatent parmi les voyageurs. On fait appel à mon père, muni d'un brassard tricolore reçu à la SNCB, pour tenter de rétablir l'ordre car une dame qui venait de s'embarquer emportant sa belle vaisselle de LIMOGES pique une véritable crise de folie furieuse suite aux bousculades dans la voiture. L'un remue pour aller chercher son mouchoir de poche afin de s'éponger le front, un autre de nervosité; bref il ne fait pas agréable dans ce véhicule portant le numéro 97737. On nous annonce que le train va repartir d'une minute à l'autre et qu'il atteindra TOURNAI sans plus s'arrêter. JURBISE, vient à peine d'être oublié. Le convoi roule un peu plus vite: 25km/h peut-être.

Mais à BRUGELETTE, stop ! Il y a alerte (25 minutes d'arrêt prolongé) les fenêtres sont ouvertes. On redémarre. A MEVERGNIES-ATTRE, nouvel arrêt intempestif. Je me vois encore à la portière écaillant un oeuf dur. Tout à coup je crie "oh les beaux avions". Tac...tac...tac... La mère m'empoigne en arrière et mon père bondit sur nous et sur les autres voyageurs de notre compartiment, nous projetant tous littéralement à plat ventre à terre les uns sur les autres. Nous te devons la vie pour ce réflexe, papa.

Les MESSERSCHMITTS 109 à la croix allemande ont bien ravagé notre convoi. Peut être l'ont ils pris pour un train de troupes qui paraît-il nous précédait. Lorsque nous n'entendîmes plus rien, on se releva et nous sortîmes de la vieille voiture que nous ne parvenions plus à ouvrir suite à la nervosité ambiante. Dans le compartiment A, les 2 militaires qui se trouvaient derrière moi "coin fenêtre" gisaient étendus morts. Le machiniste et le chauffeur de la 4124 étaient décédés eux aussi et je me souviens qu'en nous rendant au café le plus proche pour y commander un taxi je vis la 4124 évacuer tristement et lugubrement sa fumée noirâtre et ma mère déclarait : "oh MEVERGNIES-ATTRE, je ne t'oublierai jamais." Mon père quant à lui faisait la réflexion suivante : "nous avons fait seulement 20 km depuis MONS". Ma pauvre maman est décédée en 53, mais chaque fois que je repasse à ce endroit, je ne sais pas m'empêcher de repenser à ce triste après midi ensoleillé.

On nous conduisit en taxi à TOURNAI. La suite de notre exode, je la passe sous silence, car elle n'intéresse nullement l'objet de ce récit. Mais vous avez une idée de ce qu'était un trajet en chemin de fer ces premiers jours de guerre avant l'occupation allemande. Donc, plus question, même après la capitulation, d'effectuer un long parcours par chemin de fer. La priorité était accordée aux convois allemands.

LIEGE-NAMUR, cela allait encore. Il y avait même un omnibus et un semi-direct à voitures métalliques L, matin et soir. Mais on avait peur de tout : d'un bombardement allié éventuel, du contrôle des SS et de la Feldkommandantur, de sabotages et de représailles. Les gens préféraient les vicinaux. De HUY, on gagnait NAMUR soit par le petit train vicinal à vapeur ou par l'autorail au gazogène et sa remorque.

Nos cousins de MONS parvenaient à venir nous visiter quand même à NAMUR. Voilà comment ils pratiquaient : tram 31 ou 90 MONS-CHARLEROI; le 7 "vert" jusque FLEURUS, l'autorail à gazo de FLEURUS à ONOZ, puis l'électrique et ses remorques gagnant NAMUR par SPY, TEMPLoux et SUARLEE (la ligne 9 de l'époque). Bref, une expédition réelle d'une demi-journée et parfois plus si bris de correspondance il y avait. Ces trams véhiculaient surtout des citadins ayant été récolter par-çi, par-là, dans les fermes, les uns du froment, les autres du beurre pour mettre en pot pour l'hiver.

L'Allemagne croit à la victoire, mais se méfie quand même. Un débarquement surprise pourrait arriver soit en NORMANDIE ou en BRETAGNE. La nuit du 7 au 8 du 12/41 HITLER lui-même revint d'une visite des installations de défense à QUIMPER. Déjà un réseau de l'armée blanche signale de fait à la RAF... ce soir du dimanche 7/12/41, je ne parviens pas à trouver le sommeil. Il est 23h40 je pleure parce que je n'ai pas encore dormi. Il a neigé tout le dimanche et c'est presque la pleine lune avec un beau ciel constellé d'étoiles. Vénus brille de tous ses feux. Ma mère, transgressant l'avis de mon père, me prend dans leur grand lit, entre eux deux dans la chambre contigue, mais vers 2h du matin, maman prise d'un malaise descend vomir. Elle remonte et afin de prendre un peu de repos va s'installer dans mon lit. Vers 4h40, le fameux train retourne au REICHSTAG précédé d'un train qui aurait dû sauter si on avait saboté les voies. Dès les deux trains passés, les nombreuses sentinelles postées tous les 100m environ le long du parcours, retournent à leurs casernements respectifs. Un quart d'heure plus tard, -ce furent mes parents qui me l'apprirent- un avion se fait entendre. L'alerte n'est pas déclenchée.

Le bruit de cet avion tournant sans cesse autour de notre quartier est harassant, inquiétant. A 5h45, maman, au comble de l'énervement et dotée d'un noir pressentiment revient près de moi, m'éveillant car je dormais à présent, et me recommande de me rendormir à nouveau. Ce fut pour très peu de temps, car à 5h53 exactement (les horloges se sont arrêtées du coup) détonations terribles, bris de vitres et véritable feu d'artifice. Vite, l'on réveille bobone dans une 3° chambre, et, sur les bras de papa,

suivis de maman et bobone, nous descendons à la cave nous garer. Arrivés au palier d'entresol, nous voyons chuter un engin métallique argenté qui tournoie sur le pavement du rez de chaussée, répandant une abondante fumée blanche et dégageant une odeur de phosphore nauséabonde et mettant déjà le feu au premier porte-manteaux. Vite, mon père me passe à maman. Il ne perd pas son sang froid cette fois non plus. Il réclame une brosse et un bassin à maman. Je passe rapidement dans les bras de bobone. Maman s'amène avec ce que papa venait de réclamer. Il lance le bassin sur la bombe de 25 kgs qui faisait sauter le bassin dans un tintamarre digne d'une musique d'un autre monde. Papa libère ensuite ce qui retenait la porte d'entrée fermée. Celle-ci ouverte, d'un coup de brosse habile, il lance violemment et la bombe et le bassin dans la rue. Grande explosion. Toutes les vitres du quartier se brisent. Papa reprend son souffle et c'est au tour du porte-manteaux qui déjà se consumait, à être éjecté sur la rue. Les propriétaires du chateau Balart nous ont avoués par la suite avoir observés la scène de leur point de mire et avoir vu papa accomplir ses exploits en long caleçon blanc...

Heureusement que ni moi, ni maman n'étions restés dans la chambre à coucher, car la bombe avait traversé le toit, une garde robe du second étage, perçant un livre, ma chambre, pour venir atterrir en zig-zag sur les pavements du rez de chaussée. Heureux aussi que nous ne soyons pas parvenus à la cave ou que la bombe ne soit pas tombée chez nos voisins absents, car tout aurait flambé. Heureuse coïncidence dans notre malheur. Nous étions à peine remis de notre émotion, que la fille de l'autre voisin s'amenait les cheveux en feu, car une bombe incendiaire noire, plus petite que la nôtre, l'avait brûlée sans faire d'autres dégâts importants.

L'après midi de ce 8 décembre 41, des aviateurs allemands sont venus constater les dégâts. Il y avait une autre petite bombe noire encastrée dans le pavé du trottoir et qui n'avait pas explosé. Mon père la leur montra et la déracina. Un coup d'oeil et les aviateurs s'étaient encourus au bout de la rue. Lorsqu'il se retournèrent, ils firent signe à mon père de déposer l'engin calmement, revinrent et fléçitèrent le paternel pour son sang froid. Les autorités communales vinrent également le congratuler. Il venait de sauver le quartier. Cependant, le bombardier isolé avait fait une victime dans le coin: au n°65, la pauvre femme d'un âge déjà avancé avait été tuée par la chute d'une bombe en enfilant ses bas avant de gagner les sous-sols. L'horticulteur d'en face avait lui aussi beaucoup souffert, car son habitation avait été comme soufflée et en partie détruite par une torpille. Mon école primaire avait reçu aussi la visite intempestive d'une bombe noirâtre qui n'avait pas explosé.

Après de très nombreuses recherches, j'ai appris que le bombardement de la ligne 125 au premier passage à niveau à la sortie de NAMUR vers LIEGE, avait été effectué par un bombardier Hampden du 144° squadron de bombardement *. J'ai également appris que cet avion avait été pris en chasse au retour de sa mission par des chasseurs allemands de BRUSTEM et que l'équipage n'avait jamais regagné sa base de NORTH LUFFENHAM (RUTLAND) en GRANDE BRETAGNE. Les 4 aviateurs avaient été enterrés à HEVERLEE. Ils étaient âgés de 20 ans. Le garde barrière du passage à niveau 98 concerné (Mr Louis MASSART, de BEEZ), qui terminait son service à 6h du matin cette nuit là, a vu tomber la torpille et le chapelet de bombes incendiaires.

* Ce Hampden du 144° squadron faisait partie d'une expédition de 5 avions du même type ayant pour objectif principal AACHEN. Comme les conditions atmosphériques n'étaient pas bonnes du tout (tempête de neige) on leur avait attribué pour mission de bombarder des objectifs ferroviaires de moyenne importance entre LIEGE et NAMUR.

Il y avait pourtant un train pendant l'occupation qui liait LIEGE à MONS et ce dans chaque sens et sans aucun changement. Mais pas question aux citoyens belges de l'emprunter. En effet, ce train faisait partie d'un tricycle qui avait son point de départ à MAASTRICHT.

Là, les trains chargeaient les troupes venant des 4 coins du Reich et effectuaient la navette vers les points stratégiques de l'Ouest de la France, points présumés pour un quelconque débarquement anglais. Ils effectuaient leur parcours sans rebroussement, car

en queue il y avait obligatoirement des wagons plats du dépôt de STUTTGART convertis en wagons de défense antiaérienne. Un ou deux de ces wagons étaient pourvus d'une batterie antiaérienne légère, l'autre permettait aux 3 ou 4 conscrits de se relaxer au milieu de la réserve d'obus et des intempéries.

Le premier convoi (le COURRIER DU FRONT) avait reçu l'horaire suivant :

MAASTRICHT		5.41
LIEGE (bressoux)	6.08	6.33
HUY-NORD	7.03	7.04
NAMUR	7.35	7.37
CHARLEROI-SUD	8.14	8.17
MAUBEUGE	8.59	9.01
HIRSON	9.56	9.58
LAON	10.44	10.46
CHARTRES	16.03	16.04
LE MANS	17.16	17.30
ANGERS SAINT LAUD	18.39	18.42
NANTES	19.38	19.43
SAVENAY	20.13	20.13
VANNES	21.20	21.23
AURAY	21.38	21.39
LORIENT	22.06	22.09
QUIMPER	22.59	

En Belgique, il était tracté habituellement par le type 31 n° 3159 ou parfois par le 3155. Il était composé exclusivement d'anciennes voitures Ouest SNCF à ossature de bois qui furent métallisées au début de l'occupation. Deux rames de 4 voitures ex C18 assuraient ce service. Elles n'avaient pas le temps d'être nettoyées à l'extérieur, et par temps pluvieux et maussade, on avait peine à en lire le numéro.

Voici la composition des 2 rames.

a) ex-C18 18132, 18133, 18138, 18150.

b) ex-C18 18120, 18125, 18135, 18143.

En réserve, il y eu 18121, 18128, 18129, 18130, 18134, 18136, 18137, 18140.

Derrière étaient attachés 2 wagons militaires batterie anti-aérienne série 8901 et 8950. Ces voitures pour la plupart ont disparu pendant l'occupation. J'en ai revu en 1971 à WROKLAW.

8 d'entre elles sont restées propriété de la SNCF.

Ce sont : a) ex-18125, devenue B8 34176, métallisée à rivets apparents et depuis lors radiée.

b) la 18120 devenue 34173, " " " et portant actuellement le n° 50 87 28 20121.

c) la 18121 devenue 34174, puis 50 87 28 20122:

d) ex 18129 devenue B10 34685 puis 50 87 20 60261.

4 autres de ces voitures furent converties en B8 à panneaux lisses.

Ce sont les exemplaires ex-C18 18135, 18137, 18138, et 18140. Devenues B8 n° 33613, 33614, 33615, 33616.

Le COURRIER DU FRONT repartait de QUIMPER à 4h15. L'arrêt de CHARLEROI se situait de 18h46 à 18h49, celui de NAMUR de 19h26 à 19h28. LIEGE BRESSOUX était atteint à 20h35 pour repartir à 21h00 pour atteindre MAASTRICHT à 21h31.

Le deuxième convoi s'appelait le COURRIER DE BRETAGNE. Il était composé de 3 rames d'un mélange de 10 voitures de différents types Ouest SNCF, et de 2° classe métalliques Nord à portières latérales + 3 wagons militaires de défense. (batteries aériennes n° 9401 à 9420). Il était tracté par les locomotives ex NB devenues type 48 SNCB après la guerre et appartenant au dépôt de MONTIGNIES.

Ce train circulait suivant l'itinéraire suivant : MASTRICHT, LIEGE (Bressoux), NAMUR, CHARLEROI, MAUBEUGE, HIRSON, LAON, CHARTRES, LE MANS, RENNES, SAINT BRIEUC, BREST.

A l'aller, il passait en gare de NAMUR de 12h25 à 12h28 et à son retour, il y séjournait de 13h31 à 13h35.

Enfin celui qui reliait sans changement LIEGE à MONS était le COURRIER DE NORMANDIE, tracté lui aussi par une loco "Consolidation" série Ex-Nord Belge n° 421 à 455 du dépôt de MONTIGNIES, il était composé d'un roulement de 2 rames comportant chacune :

- a) 3 voitures ex-SNCF à rivets apparents OCEM ex C9 Etat série 18701 à 18760 devenue B9 34401 à 34448, puis 50 87 29 60401 à 48.
- b) 2 voitures ex-B9 OCEM série n° 9201 à 9260 devenues B9 33631 à 33685 puis 50 87 29 60041 à 95.
- c) 1 fourgon à bogies de la DR qui servait de cuisine.
- d) de nouveau 2 voitures ex-B9 OCEM décrites ci-dessus.
- e) encore 3 voitures ex-C9 Etat OCEM, déjà décrites.
- f) 2 wagons de défense militaire (batterie anti aérienne 9421 à 9435).

en réserve le même type de voitures + l'ex C9 non métallisée Ouest, B9 18634. Cette voiture a disparu. Les autres de sa série furent métallisées dans la première tranche de métallisation par EIC et furent pourvues de rivets apparents. Elles constituent la série Ex Etat B9 n°18557 à 18656, devenues B9 34259 à 34264. Toutes les autres ayant été radiées du parc.

Train COURRIER NORMAND. (MC)

MAASTRICHT		11.54	
LIEGE Bressoux	12.21	12.46	
HUY NORD	13.16	13.17	
NAMUR	13.48	13.52	
CHARLEROI-SUD	14.29	14.31	(via HAINE SAINT PIERRE)
MONS	15.16	15.17	
VALENCIENNES	15.49	16.02	
ARRAS	16.47	16.50	
AMIENS	17.41	17.44	
ROEUN (Sotteville)	19.22	19.34	
LISIEUX	21.23	21.24	
CAEN	22.07	22.13	
CARENTAN	23.21	23.21	
CHERBOURG	0.08		

Train CM

CHERBOURG		1.21
CARENTAN	2.13	2.13
CAEN	3.15	3.29
LISIEUX	4.13	4.17
ROUEN (Sotteville)	5.59	6.11
AMIENS	7.49	7.52
ARRAS	8.43	8.46
VALENCIENNES	9.31	9.42
MONS	10.14	10.17
CHARLEROI-SUD	11.02	11.05
NAMUR	11.42	11.46
HUY NORD	12.17	12.17
LIEGE Bressoux	12.47	13.12
MAASTRICHT	13.43	

Ces voitures étaient nettoyées tant à l'intérieur qu'à l'extérieur à MAASTRICHT.

Tous ces convois ont été attaqués plusieurs fois en 1944 par l'aviation américaine surtout aux environs du MANS et dans la région de VALENCIENNES.

Quant aux villes belges de la relation LIEGE TOURNAI, elles subirent quelques bombardements isolés jusqu'en 43. Après une accalmie d'un an, ceux-ci reprirent presque quotidiennement à partir du 17/4/44 jusqu'au 13/5/44, par des chasseurs bi-moteur américains. Voir à ce sujet l'excellent livre de P. VANBELLINGHEN : "les bombardements alliés dans le Centre".

Puis ce fut le 18/8/44 le bombardement des ponts sur la Meuse : pont de SERAING par le 303° BG de B17, pont de HUY par le 457° BG sous les ordres du lieutenant colonel HOFFMANN, et ce même jour à 18h12 le terrible bombardement de NAMUR.

Bombardement effectué en tapis par 3x12 B17 appartenant au 351° BG basé à POLEBROOK et dont CLARK GABLE commandait l'état major. Tout le centre de NAMUR fut dévasté.

Immeubles démolis, tramways renversés et endommagés place d'Armes et rue de fer. Tout cela n'est encore rien à côté des 342 victimes civiles. Beaucoup de corps calcinés étaient allongés dans l'église saint Nicolas, (ce quartier ayant le plus souffert), parmi eux de nombreux enfants. Des photos de ce bombardement figurent au musée des archives de la guerre place de Louvain à Bruxelles.

Bref les lignes en question furent mises hors d'état dès ce soir-là, et jusqu'à la libération début septembre.

Les cheminots se remirent ardemment à l'ouvrage et réparèrent les dégâts. Tous les ponts par exemple avaient été démolis par l'armée blanche sur la ligne 130 et la reconstruction de plusieurs d'entre eux (dont celui de TERGNEE en particulier) obligèrent les trains à passer, encore des années après, au ralenti.

Puis il eut l'offensive VON RUNDSTEDT qui ramena les troupes allemandes jusqu'aux portes de LIEGE et de NAMUR. Quelques bombardements de nuit par des bimoteurs allemands HE111 qui généralement étaient abattus après avoir déversé leur chargement de bombes. Envahie quelques jours avant Noël 44, le 3/2/45 la Belgique était cette fois entièrement libérée du joug nazi.

Les américains avaient amenés des locomotives et des wagons peints en kaki et marqués US ARMY. Ils avaient dès le début 44 convertis un assortiment complet de voitures anglaises pour composer des convois de 14 ou 15 voitures de la Croix Rouge pour les militaires. Ces voitures de couleur kaki étaient pourvues d'une grande croix rouge sur fond blanc. Les convois étaient immatriculés 11 à 40. Suivis du n° du wagon. Exemple 1901, 1902 à 1915. Parfois il y avait un fourgon belge ou français. A la rame 19 était accroché notamment le fourgon à voyageurs SNCB ex 44038 et, à la rame 40 le fourgon 44040.

Il y eut aussi une rame SNCF composée de 15 voitures ex B9 Nord à bogies, mais celles-ci étaient réservées aux blessés légers. Reprenons en exemple une rame type : la 19. Il y avait le fourgon 44038, une longue voiture pour l'époque, la 1901, et 8 voitures à bogies, plus courtes, ayant reçu les n° 1902 à 1909, une longue voiture, la 1910 puis une voiture à bogie à 3 essieux (restaurant) la 1911, puis 3 voitures encore, mais, d'un autre type (soit 1912 à 1914), puis une voiture identique à la 1901, la 1915. Tout ce matériel était anglais.

Ci et là en Belgique, on rencontre encore à l'heure actuelle, ces voitures peintes en gris (voitures de service), qui n'ont jamais regagné l'Angleterre. Si vous allez dans ce pays, ne cherchez pas à revoir une de ces voitures, car elles furent toutes vouées à la mitraille dans les années qui suivirent la guerre, suite à la modernisation des B.R. C'était principalement des locos améliorées des Etats Unis qui conduisaient ces trains de croix rouge qui, hélas, n'étaient pas à l'abri des V.1. propulsés depuis les rampes de lancement de l'EIFEL. En effet, un jour, vers 12h, la rame 38 qui ramenait des blessés du front fut éventrée par un de ces engins de mort aux abords de la gare de HUY NORD. Tout ce matériel avait été mis à terre sur le continent à CHERBOURG via LONDON WATERLOO et WEYMOUTH QUAI. Ces trains sanitaires faisaient tout le temps la navette entre CHERBOURG et le front en ramenant les blessés dans les hôpitaux et les cliniques des différents arrêts.

Dans les derniers temps, avec le recul du front, le point le plus éloigné était OSNABRUCK. De là, ils regagnaient CHERBOURG via NIJMEGEN, ROERMOND, MAASTRICHT, VISE, LIEGE, VENNES, NAMUR, CHATELINEAU, CHARLEROI, JEUMONT, AULNOYE, SAINT QUENTIN, PARIS-NORD, PARIS-LYON (par les ceintures sud et ouest), LE MANS et CARENTAN. Il y en avait au moins un par jour séjournant en gare de NAMUR dans le sens front-CHERBOURG de 12h29 à 12h31 et au retour presque à vide de 20h40 à 20h42. Certain temps, il y en eu 15, rien que pendant les heures du jour, sans compter la nuit. Il y avait aussi un train de permissionnaires OSNABRUCK-NAMUR suivant le même itinéraire avec son arrivée à NAMUR à 17h06 pour en repartir à 17h59. Dès la fin de la guerre, le 8/5/45, on vit revenir de nombreux convois de wagons de marchandises ramenant les prisonniers d'Allemagne. On vit également la publication de nombreux petits livrets "suppléments à l'indicateur". Chaque fois, ceux-ci annonçaient la mise en service de nouveaux trains de voyageurs.

A SUIVRE...

NOS "PACIFIC" SUR LA RELATION BRUXELLES - PARIS

par Michel HERBIET

A l'occasion du 40^e anniversaire de la libération, la VIE DU RAIL vient de rééditer un numéro spécial, sorti le 23 août 1984, intitulé "les cheminots dans la résistance" et dédié principalement à ceux qui sont morts pour la France.

Ce numéro est d'autant plus intéressant que nous y trouvons en page 8 une photo nous montrant notre "pacific" type 1 n° 124 (renumérotée 1.024 le 1/1/46) photographiée le 9/7/40 en gare de PARIS-NORD à la tête d'un convoi de voitures de la D.R. (ex KPEV) et destiné au transport de marins allemands. Profitons de l'occasion pour rappeler que : la même 1.024 (décidément grande voyageuse) fut désignée en 1956 pour effectuer les essais sur le pont de RIDDES situé sur le RHONE en Suisse (voir Ferro-Flash Namur n°8 de avril 84). La présence à PARIS d'une locomotive à vapeur de la SNCB fut tout à fait exceptionnelle (dans le cas présent elle résulte des conséquences de l'occupation allemande).

En effet, contrairement aux vapeurs de la Compagnie du Nord (jusqu'en 1937) et ensuite de la SNCF, nos locomotives n'effectuèrent jamais entièrement le parcours BRUXELLES-PARIS en service régulier. Sur cette relation elles ne dépassent pas AULNOYE. En dehors de la 124 précitée, la seule locomotive belge qui ait rejoint la capitale française fut la type 1 n° 112 qui assura en 1938 le train royal mis en circulation pour l'inauguration de la statue du Roi Albert, place de la Concorde. Il s'agissait d'un train à composition réduite et n'exigeant pas une grande consommation d'eau et de charbon.

C'est en effet le problème de la consommation d'eau qui se posait avant tout pour nos locomotives à vapeur. Ces dernières étaient à 4 cylindres à simple expansion, contrairement aux locomotives françaises qui étaient "compound", donc moins grandes consommatrices d'eau.

C'est ainsi que la distance PARIS-LIEGE soit 367 km était parcourue dès 1930, sans aucun arrêt (ni de service, ni de douane) par les trains 196 et 197 dénommés "VALEUREUX LIEGEOIS", mis en marche à l'occasion de l'exposition de LIEGE et remorqués par des "pacific" 3.1200 de la Compagnie du Nord.

Malgré les 38 m3 d'eau que contenait les tenders type 1 accouplés à nos locomotives type 1, une prise d'eau eût été nécessaire en route, même entre BRUXELLES et PARIS (310 km).

Ce qui aurait eu pour conséquence de diminuer la vitesse commerciale, chose impensable, car contraire à la publicité faite auprès des voyageurs pour des relations rapides entre les deux capitales.

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DES LOCOMOTIVES TYPE 31 ET DES TENDERS TYPE 18 de la SNCB.

entre () les caractéristiques concernant uniquement les locomotives type 30.

LOCOMOTIVE TYPE 31 (30).

Année de construction : 1921 (36 exempl.), 1922 (154 exempl.), 1923 (10 exempl.).
 soit 200 exemplaires numérotés comme suit :

- a) à l'origine 5001 à 5200 (T.37)
- b) au 01/10/31 3100 à 3299 (T.31)
- c) au 01/10/41 3000 à 3091 (T.30 : 92 locos non transformées)
- d) au 01/01/46 31.001 à 31.200 (T.31 : 133 locos transformées)
 30.001 à 30.091 (T.30 : 67 locos non transf.)

Type de locomotive : consolidation.
 2-8-0 en Belgique, 140 en France, 1 D' en Allemagne, 4/5 en Suisse.

Mécanisme : diamètre des cylindres : 570 mm (610 mm)
 course des pistons : 711 mm

Diamètre des roues : porteuses avant : 0,900 m
 motrices : 1,520 m

Chaudière : timbre : 16 kgs/cm² (14 kgs/cm²)
 grille : longueur : 3,260 m
 largeur : 1,000 m
 surface : 3,26 m²
 surface de chauffe foyer : 18,23 m²
 nb.de petits tubes à fumée : 122 (174)
 nb.de gros tubes " " : 35 (28)
 surface de chauffe totale : 154,23 m² (178,73 m²)
 surface de surchauffe : 64,00 m² (51,60 m²)
 capacité en ordre de marche : 7,140 m³ (7,250 m³)
 volume de la chambre de vap. : 2,700 m³ (2,750 m³)
 surface d'émission de vapeur : 10,50 m² (10,65 m²)

Effort de traction : 15.840 kgs.

Poids : à vide : 82,540 t.
 en ordre de marche : 94,000 t. (89,700 t.)
 adhérent : 80,650 t. (77,800 t.)

Longueur : 12,251 m.
 Largeur : 3,100 m.
 Hauteur à la cheminée : 4,280 m. (4,260 m.)

TENDER TYPE 18.

Année de construction : 1921 : 36 exemplaires numérotés 5001 à 5036
 renumérotés en 1931 24.001 à 24.036
 1922 : 154 exemplaires numérotés 5037 à 5190
 renumérotés en 1931 24.037 à 24.190
 1923 : 10 exemplaires numérotés 5191 à 5200
 renumérotés en 1931 24.191 à 24.200

Nombre d'essieux : 3
 Diamètre des roues : 1,067 m.
 Capacité : eau : 24 m³.
 charbon : 7,000 t.

Poids : à vide : 22,600 t.
 en ordre de marche : 53,600 t.

Longueur : 7,346 m.
 Largeur : 3,505 m.

DEPOTS VAPEURS AUQUELS ETAIENT AFFECTES LES LOCOMOTIVES TYPE 31.

Type 37 jusqu'au 30/09/31.

depôts d'affectation

période d'affectation

lieu	abréviation	du service locomotives date du	au service locomotives date du
SCHAERBEEK	FSR	1921 (livraison)	03/10/48
LEUVEN	FLV	1921 (livraison) 06/05/46	fin 44 - début 45 29/09/57
HERBESTHAL/MONTZEN (*1)	FHR/GMN	1922 (livraison)	05/06/25
DENDERMONDE (TERMONDE)	FT	1922 (livraison) 17/05/53	01/02/25 29/09/57
LEDEBERG	FDA	1922 (livraison)	01/06/23
LIEGE	FL	1922 (livraison) fin 40 - début 41	01/10/23 fin 44 - début 45
LANDEN	FLD	1922 (livraison) 15/05/49	07/10/34 02/10/55
RENORY	RY	1922 (livraison)	15/05/35
KORTRIJK	FC	1922 (livraison) 15/05/38	01/06/24 fin 40 - début 41
HASSELT	FHS	1922 (livraison) fin 42 - début 43	02/10/55 01/02/37 fin 44 - début 45
ANS	ANS	1922 (livraison)	01/06/23
LODELINSART	LDS	1922 (livraison)	04/10/25
WALCOURT	LWC	1922 (livraison)	01/02/28
RONET	FED	04/10/25 fin 44 - début 45	02/02/31 06/05/46
JEMELLE	LJ	04/10/25 03/10/37	15/05/30 fin 40 - début 41
OTTIGNIES	LT	03/02/30 03/10/37	02/02/31 06/05/46
AARSCHOT	FRST	05/10/30 22/05/55	02/02/31 04/10/59
ARLON-STOCKEM (*2)	LL-MKM	05/10/30 22/05/37	22/05/32 fin 40 - début 41
AALST	FLS	15/05/38 fin 44 - début 45	fin 40 - début 41 06/05/46
HAINES SAINT PIERRE	GT	15/05/38	06/05/46
OOSTENDE	FSD	02/10/38 05/10/47	fin 40 - début 41 30/09/56
MOMIGNIES	FMY	fin 40 - début 41 07/10/46	05/05/41 -
BRUXELLES-MIDI	FBM	fin 40 - début 41 07/10/46	fin 42 - début 43 04/05/47
LATOIR	MUT	fin 40 - début 41	fin 44 - début 45
SAINT-GHISLAIN	FGH	fin 42 - début 43	fin 44 - début 45
MONS	FMS	06/05/46	05/10/52
TIENEN	FTL	07/10/46	28/09/58
MERELBEKE	FKR	04/05/47	29/09/57
ANTWERPEN (DAM)	FNDM	17/05/53	28/09/58

(*1) Les dépôts d' HERBESTHAL et de MONTZEN ne formaient qu'une seule entité. Ce n'est qu'à partir du service locomotives du 01/02/25 que les locomotives type 37 d'HERBESTHAL furent transférées au dépôt de MONTZEN.

(*2) C'est le 15/12/30 que toutes les locomotives du dépôt d'ARLON furent transférées au nouveau dépôt de STOCKEM.

Ces locomotives qui sont appelées TYPE 37 deviendront TYPE 31 lors de la renumérotation du 01/10/1931.

EVOLUTION DE L'EFFECTIF DES LOCOMOTIVES TYPE 31.

Depuis la dernière transformation terminée le 29/08/47.

1948	1	juin	1	MUT	31.023
1949	2	octobre	2	FSR	31.026,053
1954	8	avril	2	FMS	31.003
				FLU	31.128
		mai	1	FLU	31.049
		juillet	2	FLU	31.015
				FTL	31.040
		septembre	1	FLD	31.046
		décembre	2	FC	31.008
				FMS	31.039
1955	10	mars	1	FTL	31.075
		avril	1	FLU	31.031
		octobre	1	FC	31.155
		novembre	7	FMS	31.001
				FLU	31.048,058
				FLD	31.069
				FKR	31.076,170,198
1956	11	mars	9	FLU	31.004,107,114,115
				FTL	31.013,082
				FLD	31.057,195
				FKR	31.150
		juillet	2	FLD	31.014,092
1957	61	janvier	6	FLV	31.012
				FKR	31.071,167
				FT	31.159,190
				FTI	31.176
		février	5	FSD	31.018,098
				FKR	31.019
				FNDM	31.078
				FRST	31.137
		mars	2	FLD	31.006,145
		mai	1	FLU	31.074
		juillet	16	FLU	31.007,105,120,135,200
				FTL	31.016
				FKR	31.038,089,104,108,125,161,192
				FNDM	31.068
				FC	31.087,177
		octobre	23	FT	31.011,017,035,036,066,079,090,138
				FKR	31.020,121
				FTL	31.032,043,147
				FLV	31.034,059,094,097,103,127,140,149,186
				FSD	31.054
		décembre	8	FKR	31.002
				FNDM	31.037,130
				FT	31.085,153,156
				FTL	31.146
				FLV	31.169
1958	29	septembre	14	FTL	31.022,164,173,189
				FKR	31.061,144,154
				FNDM	31.064,123,178
				FLV	31.134,171,183
				FC	31.196

		novembre	13	FTL	31.056,122,180
				FNDM	31.062,081,086,091,113
				FKR	31.088,151
				FT	31.131
				FLU	31.141,168
		décembre	2	FNDM	31.072,157
1959	37	juin	1	FLU	31.129
		juillet	33	FLU	31.005,025,042,050,163,182,197
				FRST	31.024,028,041,070,099,175
				FTL	31.047,063,084,106,174
				FT	31.052
				FNDM	31.055,111,191
				FKR	31.067,077,093,101,102,116,117,126,143,165,185
		octobre	3	FRST	31.166,179,184
1960	3	février	3	FRST	31.080,095,172

Les dépôts mentionnés sont les derniers utilisateurs des locomotives.

Remarque concernant les locomotives dont le numéro est souligné d'un trait.

- 31.023 : se trouvait en écritures au dépôt de FMY, elle a été envoyée à CW MECHELEN pour réparation, mais jugée irréparable. Elle n'a plus circulé depuis septembre 1944.
- 31.026,053 : sinistrées et jugées irréparables, elles n'ont plus circulé depuis /09/44.
- 31.003,006,014,047,063,084,092,106,145,174 : se trouvaient en écritures au dépôt de FLV
- 31.126 : Après mise hors-écritures, elle a été transformée en générateur de vapeur pour ATLV de FBM sous le numéro A 621-163
- 31.080 : doit être considérée comme le dernier type 31 ayant été en service.

DEPOTS VAPEUR AUXQUELS FURENT AFFECTES LES LOCOMOTIVES DE TYPE 30 (31 non transformé)

lieu	dépôts d'affectation		période d'affectation	
	abrégiation	du service	locomotives	au service locomotives
		date du ...		date du ...
LANDEN	FLD	fin 41 - début 42		07/10/45
TAMINES	FTM	fin 41 - début 42		07/10/45
SAINT-GHISLAIN	FGH	fin 41 - début 42		07/10/45
STOCKEM	MKM	fin 41 - début 42		06/05/46
MONS	FMS	fin 41 - début 42		fin 44 - début 45
BERTRIX	MBX	fin 41 - début 42		fin 44 - début 45
LATOIR	MUT	fin 41 - début 42		fin 44 - début 45

remarques

1. STOCKEM fut le dernier dépôt à assurer des services au moyen de locomotives type 30 (au 06/05/46 : 10 services-locomotives) et ce jusqu'au 1^o septembre 1946. Le service-locomotives daté du 07/10/46 ne fait plus mention de l'utilisation de ce type de locomotive.
2. Dès leur mise hors-services et dans l'attente soit de leur transformation en type 31 soit de leur démolition, les locomotives type 30 furent garées à BERTRIX, CHARLE-ROI-SUD, (ensuite MONCEAU), CW MECHELEN, JAVA, STOCKEM, TAMINES, WARNANT.
3. au service-locomotives du 07/10/45, l'on notait 30 services pour un effectif de 73 locomotives suivant le détail ci-après :

TAMINES	12 services,	24 locomotives.
LANDEN	5 "	8 "
SAINT-GHISLAIN	2 "	23 "
STOCKEM	11 "	18 "

4. les 38 locomotives non transformées furent mises hors-écritures en janvier et février 1950, suivant le détail :

janvier 1950 : 12	FTM	: 30.006,015,038,045,051,063,071,072,074,080,091
	MKM	: 30.044
février 1950 : 26	FLD	: 30.003,009,049,056,084
	FTM	: 30.012,068
	FGH	: 30.026,033,037,046,050,085
	MKM	: 30.002,011,017,018,022,025,029,055,058,061,065,087,088

Les dépôts mentionnés sont les derniers utilisateurs des locomotives.

Les in évitables ERRATAS.

Numéros 8.

Rétrorail : le coin des lecteurs :

page 10 point 2, 2° colonne. il y a 81.044-81.049 il faut 81.044-81.149

Répartition du matériel à partir de juin 84. :

page 8, 1° colonne	il y a SCHAARBEECK	il faut SCHAERBEEK
	il y a BRUSSEL-ZUID	il faut BRUXELLES-MIDI

Vacances "valaisannes" d'une pacific belge :

page 15 description de la locomotive

diamètres des roues porteuses avant	il y a 0,900 mm	il faut 0,900 m
motrices	il y a 1,980 mm	il faut 1,980 m
porteuses arr.	il y a 1,067 mm	il faut 1,067 m

Numéro 9.

Les consolidations type 31. :

page 7 13° ligne	il y a 89,000 t.	il faut 89,700 t.
page 8 tableau 15.05.35	il y a 38	il faut 28
page 9 1° tableau	il y a 06/01/41 : 83	il faut 06/10/41 : 83

LE GRAVE ACCIDENT DE NAMUR DU 10 DECEMBRE 1929.

Ceux de nos lecteurs qui se sont procuré le livre intitulé : "la gare de Namur" auront remarqué en page 26 une photo se rapportant à l'accident précité.

Monsieur M. HAVELANGE à qui nous avons demandé quelques informations complémentaires à ce sujet nous signale que la légende accompagnant la photo est absolument fantaisiste.

Il n'est nullement question de la collision de deux trains à leur entrée en gare de NAMUR, mais bien d'un déraillement dû à un excès de vitesse consécutif à une mauvaise utilisation du frein dans la descente de RHISNES vers NAMUR. Il n'y avait qu'un seul train en cause, c'était le 1202 remorqué par la locomotive type 7 n° 4622 (722 en 1931 et 7.022 en 1946) du dépôt de FBN (BRUXELLES-NORD).

REALISATION D'UN WAGON PLAT SNCB Remms TYPE 3514 C0 en HO.

A. LE MODELE REEL.

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

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

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

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

700	du type	3514 C0	avec	gouttières,	haussettes basses.
449	"	"	3514 C2	avec	gouttières, haussettes basses.
750	"	"	3514 C3	pas de	gouttières, haussettes hautes,
300	"	"	3514 C4	charge	autorisée plus élevée.

La SNCF compte également 4937 unités à son parc.

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

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

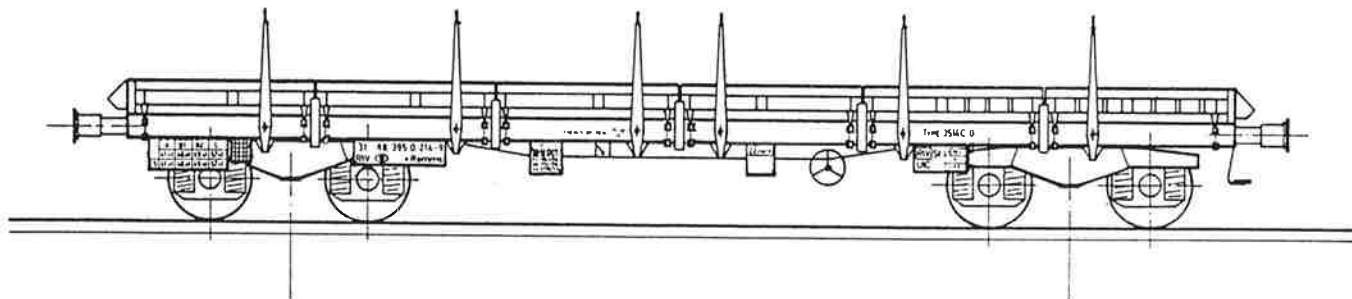
On les voit de temps à autre avec des chargements de matériel routier, agricole, ou de conteneurs.

Ils peuvent également transporter divers chargements bâchés.

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

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

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



dessin : M. Archambeau

éch : 1/87ème

B. TRANSFORMATION

1. matériaux et outillage.

- 1 wagon JOUEF réf. 6750.
- plasticard de 0,5mm et 1mm d'épaisseur.
- fil de laiton ou cuivre de 0,7mm Ø.
- 4 essieux brunis ROCO, LILIPUT ou équivalent.
- profilé H en laiton de 3,5 ou 3mm (20 cm environ).
- 4 tampons ROCO provenant d'un 4395 C.
- peinture blanche, noire, jaune et rouge wagon.
- scie fine, x-acto, limes fines...
- trichloréthylène, cyanolite, époxy.
- décalcomanies JOCADIS (bientôt disponibles)

2. travaux à effectuer.

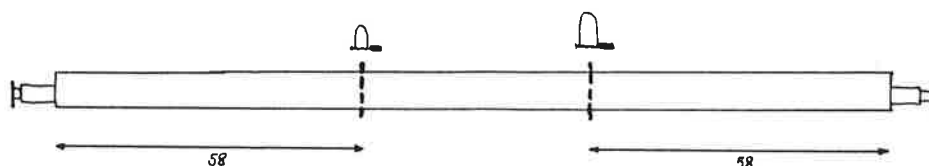
2.1. démontage du wagon.

- poser le wagon côté plancher sur une latte en bois carrée 2 x 2 cm afin de protéger les ranchers très délicats.
- dévisser les bogies.
- enlever le renfort de châssis en soulevant le bout avec un tournevis faisant levier et en écartant les 6 ergots de maintien. Le lest est ainsi libéré.
- déclipser les 4 plateaux de tampons (un peu trop rabougris).

2.2. modification de la caisse.

- supprimer les plaques comportant le n° UIC et les porte-étiquettes.
- supprimer une paire de marcepieds à une extrémité.
- supprimer les ergots de fixation de renfort de châssis.
- scier la caisse en 3 parties en s'aidant éventuellement d'une boîte à onglets, suivant la figure ci-dessous. ATTENTION LES DENTS DE LA SCIE DOIVENT ÊTRE FINES (fine scie à métaux), car le plastique se brise très facilement.

Découpe de la caisse :

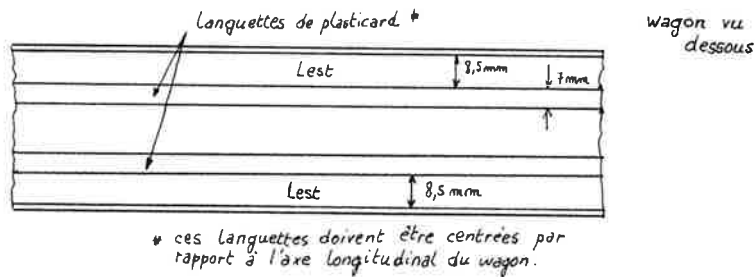


- araser ce qui reste du châssis du wagon en commençant par casser le plastique à la pince et en achevant à la lime ou à l'x-acto avant de passer le papier de verre.
- araser les poignées gravées sur les ranchers.
- poncer les bords sciés des 2 extrémités. Le morceau central ne sera pas réutilisé.
- assembler les 2 bords de caisse en collant au trichloréthylène, maintenir le tout avec un raidisseur et des serre-joints. Laisser sécher une bonne journée.
- prélever un morceau de 107 mm sur le lest et le recoller en place à la cyanolite.
- boucher les trous dans le plancher avec de la pâte genre STUCCO.

2.3. Confection du châssis.

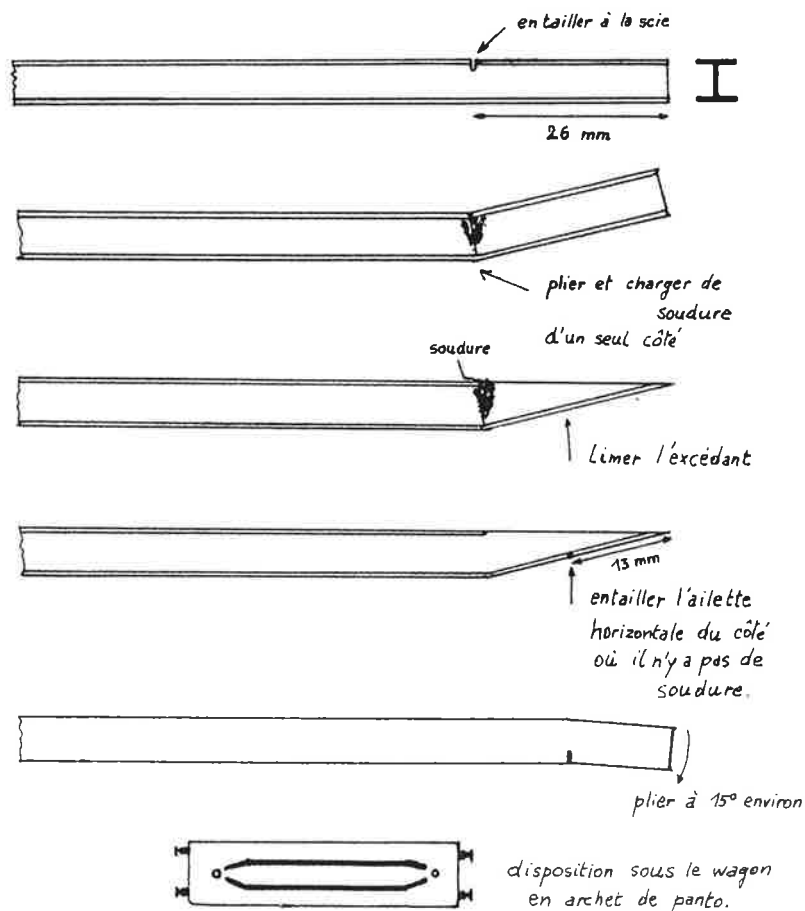
- coller à la cyanolite 2 rectangles de plasticard de 1mm d'épaisseur de dimensions 7 x 95mm sur le lest (dessin ci-dessous)
Ces rectangles de plastique sont destinés à recevoir les profilés de renfort du châssis.

Fixation du plasticard sur le lest :



- couper 2 morceaux de 92 mm dans le profilé H
- confectionner les renforts comme suit :

Confection des renforts :



2.4. Plaques d'immatriculation.

Le wagon comporte 5 plaques d'immatriculation et 1 plaque d'inversion march -voy . +
1 porte-étiquettes grillagé par face.

Les plaques sont découpées dans du plasticard de 0,5mm d'épaisseur.

Il faut 2 rectangles de 16 x 4,5 mm (1) (cadre de charge et porte étiquettes)
13 x 3,5 mm (2) (n° UIC)
5 x 4,5 mm (3)

2 carrés de 4,5 mm (4) (tare + tableau d'inscription)

2 rectangles de 8 x 4 mm (5) (cadre de révision et symboles RIV UIC...)

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

La position des plaques "cadre de charge, n° UIC" est telle qu'elle empêcherait tout débattement du bogie si on les fixe à la caisse. Ces 2 plaques devront être solidaires du bogie. Elles seront fixées au trichloréthylène sur un morceau de plasticard d'une épaisseur de 1,5mm préalablement collé sur le bogie. Le tout sera proprement consolidé à l'époxy.

Pour ajuster la position de ces plaques IMMEDIATEMENT après collage, le wagon doit être mis sur rails. Il faut s'arranger pour qu'elles arrivent à ras-du-dessous de la caisse mis sans frotter et soient bien horizontales. On répétera l'opération pour le second bogie. D'un côté, il est nécessaire de limer un peu l'arrière des marchepieds et de faire sauter les crochets d'ancrage afin de laisser le libre passage aux plaques portant l'immatriculation de charge.

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

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

ATTENTION les 3 plus petites plaques doivent être disposées symétriquement les unes en face des autres alors que les plaques extrêmes et n° UIC sont disposées de manière dissymétrique.

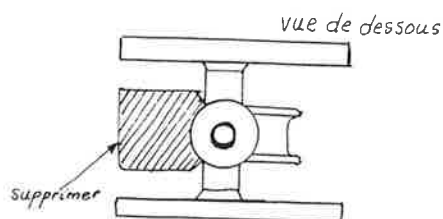
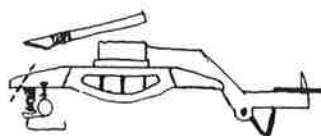
2.5. Modification des bogies.

Le nouveau châssis nécessite une retouche aux bogies. Il faut supprimer la masse de plastique comme la figure ci-dessous le montre.

Il faut également entailler la poutre porteuse pour que le bogie ne soit pas gêné par la plaque RIV et UIC

Il faudra garnir les bogies d'essieux brunis ROCO ou similaire afin de conférer un minimum de sérieux au modèle.

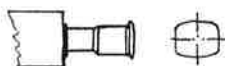
Retouche du bogie :



2.6. Détails de finition.

- placer de nouveaux tampons envelopants issus de wagons ROCO, le wagon 4395C à capots télescopiques SNCF convient car il ne porte normalement pas ces tampons (on les remplacera par des tampons rectangulaires classiques que l'on se procure en pièces détachées (p.ex. chez DACKER).
Avant placement de ces tampons, on retaillera le plateau pour obtenir l'allure correcte (dessin suivant) et on arasera sur la caisse les vestiges des boisseaux JOUEF en épargnant l'embase.

Tampon :



- Coller à droite du cadre de charge, le porte-étiquettes figuré par un morceau de fin treillis (récupération ou BRAWA).
- coller 2 petites tiges de plastique (SLATERS) sur les plaques "march-voy" pour figurer les manettes.
- joindre ces plaques par une tige métallique de 0,7mm de \varnothing passant sous le châssis.

3. Peinture et décoration.

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

C. CONCLUSIONS.

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

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

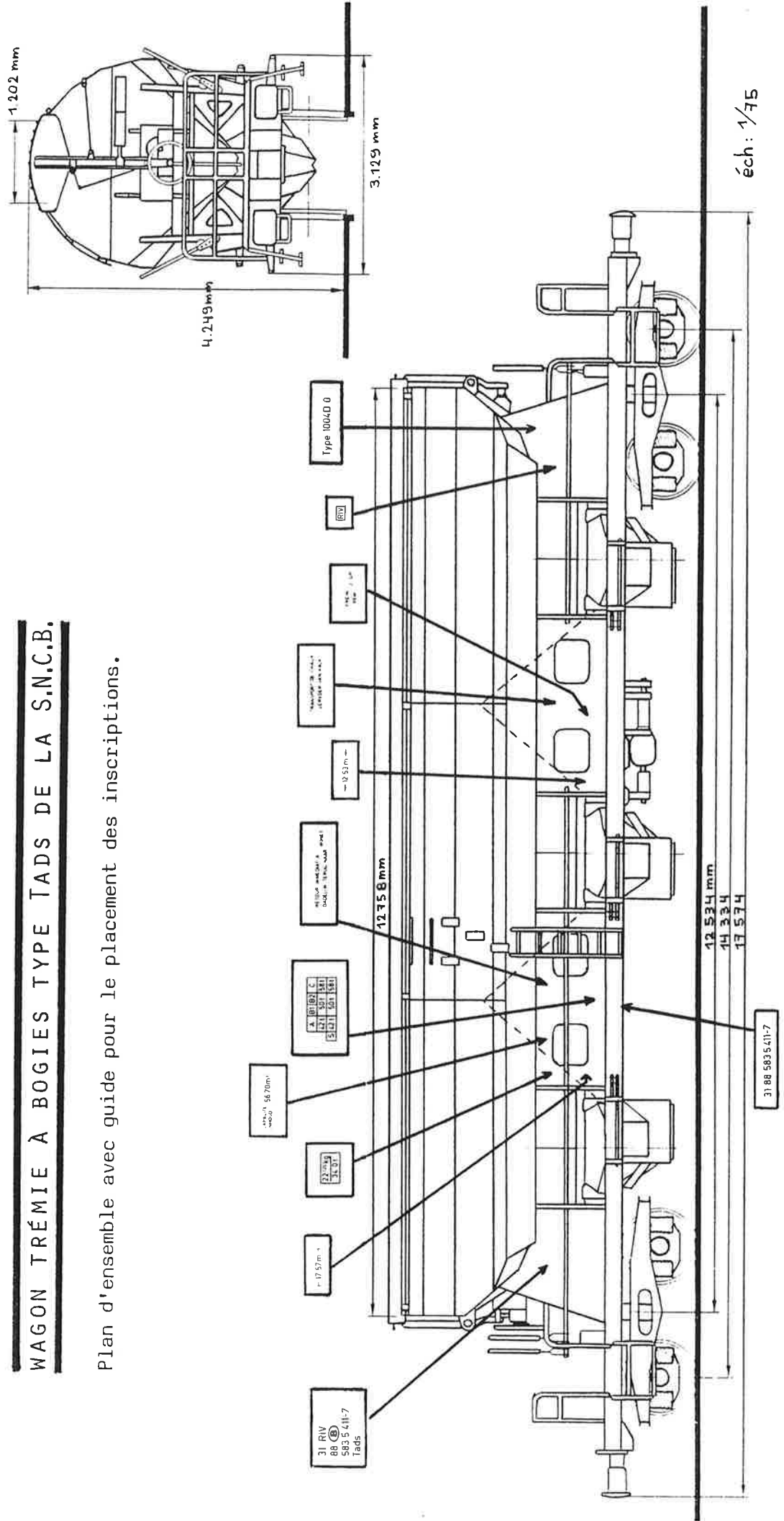
Il est toujours très intéressant de faire circuler sur son réseau un matériel personnalisé, aussi n'hésitez pas à vous lancer dans cette transformation qui est beaucoup plus facile à faire qu'à dire... une fois n'est pas coutume.

Bon amusement...

Olivier FONCOUX

WAGON TRÉMIE À BOGIES TYPE TADS DE LA S.N.C.B.

Plan d'ensemble avec guide pour le placement des inscriptions.



éch : 1/75

Voici un montage ultra simple qui vous permettra d'acquérir à très peu de frais un jeu de lumière pour animer votre réseau. Il pourra être employé comme signalisation routière ou comme enseigne lumineuse d'un magasin suivant la ou les couleurs des LEDS choisies.

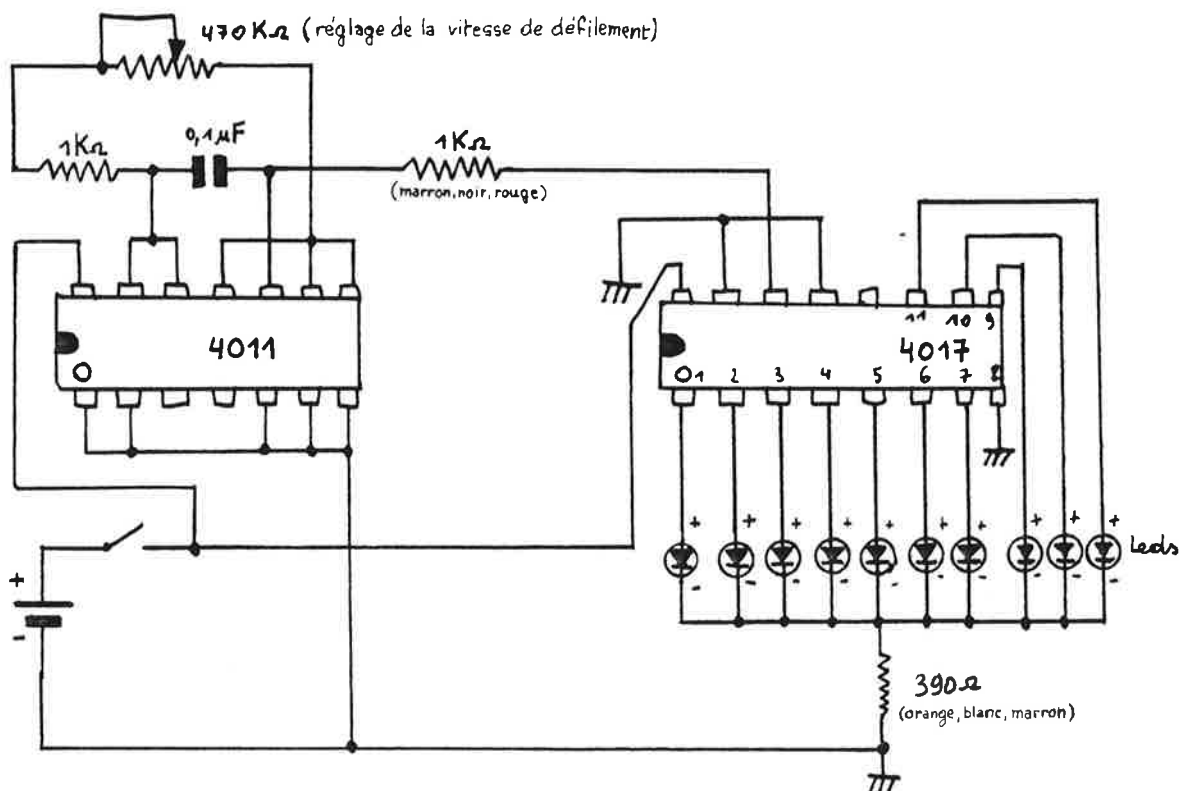
Les progrès de l'électronique ont permis de réduire au minimum le circuit produisant cet effet, lequel fait appel à 2 circuits intégrés C-MOS.

L'alimentation du montage se fera par une pile de 9V (cette pile tiendra le coup très longtemps, car le montage ne consomme presque rien).

Liste des composants :

- 1 pile de 9 V.
- 1 interrupteur unipolaire miniature.
- 1 contact à pression pour pile 9V.
- 1 support de pile de 9V.
- 1 circuit intégré 4017.
- 1 " " 4011.
- 1 condensateur de 0,1µf drapeau.
- 1 résistance de 1 K (1/4w)
- 1 résistance ajustable horizontale de 470 K. *
- 1 support de circuit intégré 16 broches.
- 1 " " " 14 "
- 1 résistance de 390 ohms (1/2w).
- 1 petite plaquette de circuit imprimé.
- 10 leds Ø 3mm jaunes (si l'on choisit la signalisation).
- * pour ceux qui désirent pouvoir régler en permanence la vitesse de défilement de leds, il vaut mieux acheter un potentiomètre à tige et son bouton de commande.

Schéma:



Montage.

Le montage s'effectuera sur circuit imprimé à graver soi-même ou sur plaquette pré-perforée avec liaisons par fils.

Les circuits intégrés seront montés avec précautions sur leur support une fois les soudures terminées.

Nous mettons en garde les petits futés qui auraient l'idée de raccorder le montage à la sortie traction ou accessoires d'un transfo de train classique. Cette manipulation est suivie d'un claquement des circuits et d'une odeur désagréable de caramel cuit !

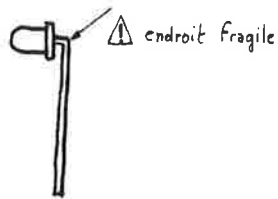
Néanmoins, une alimentation régulée sur 9V peut très bien convenir. (shéma dans FFN n°6 page 21.)

Pour ceux qui réalisent des feux de chantier, les leds peuvent être placées sous fore de balise en pliant les pattes comme ci-dessous on collera un papier strié blanc et rouge en dessous.

Balises:



pliage de la led



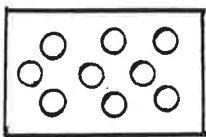
polarité des leds



Pour les fins bricoleurs, il est possible également de réaliser un panneau de fléchage comme il en est monté sur les véhicules du fonds des routes ou de la gendarmerie. On n'utilisera dans ce cas que 3 ou 4 sorties du circuit 4017 en plaçant des batteries de leds en séries.

raccordement au 4017

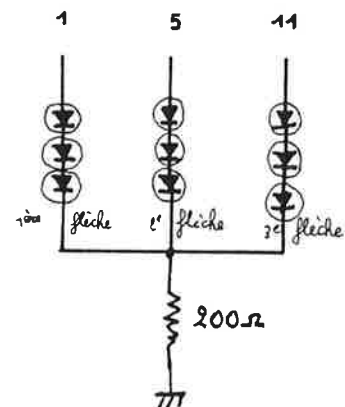
Batteries de leds:



exemple: 3x3

panneau à monter sur le toit d'une camionnette.

n° de sortie:



N'hésitez pas à réaliser ce montage qui est à la portée des moins avertis. Nous attendons avec impatience d'admirer vos réalisations lumineuses lors d'une prochaine réunion.

L'électronicien en chef : Olivier FONCOUX.

Suite à une visite à l'usine et chez l'importateur (Gomark) que nous remercions pour sa gentillesse coutumière, nous pouvons vous annoncer officiellement la sortie, en 1985, d'un nouveau système de commande entièrement électronique mais exclusivement réservé à l'alternatif 3 rails. Les locos HAMO ni les continus 2 rails ne sont pas compatibles.

En gros, et bien que les caractéristiques de détails ne soient pas encore connues, on peut rapprocher cette nouveauté de ce qu'offre le HORNBY "0", mais, semble-t-il, en plus fiable... et aussi en plus cher...

Il n'a donc rien de commun avec les alimentations existantes, ni avec le module électronique 6600.

Le raccordement au réseau se fait seulement par 2 fils, sans autre câblage ou sectionnement, même pour les aiguillages. En cas de block automatique, la loco qui s'engage sur le canton après affichage de son code est identifiée et alimentée en fonction de sa consommation propre. Tout cela restant à tester bien entendu.

La capacité de l'appareil est de 80 locos et 256 moteurs d'aiguilles. Ces derniers pourront être programmés au départ d'un clavier central.

Quant aux locos, elle seront vendues directement équipées de leur récepteur, à un prix environ double d'une machine ordinaire, mais il n'est pas exclu que des kits soient livrés séparément pour transformer le matériel ancien, ce qui est absolument indispensable à nos yeux.

En effet, ce matériel sophistiqué touchera davantage les "gros budgets" qui, par définition sont déjà propriétaires d'un nombre important de locos qu'ils ne sont pas prêts de remplacer...

Nous ne parlerons pas encore de prix, bien que nous avons déjà une idée précise. Il faut, avant de lancer un montant qui sera de toute façon "croquignolet", analyser les possibilités exactes du système et déterminer les économies qu'il permet par rapport aux procédés classiques, et les diverses étapes possibles dans l'achat.

Quoi qu'il en soit, on ose tout de même espérer que la qualité sera à la hauteur des ambitions du constructeur qui affirme étudier ce projet depuis plus de 10 ans (mais pourquoi avoir mis sur le marché des modules de type 6600 ?) Il faut avouer que toutes les expériences connues jusqu'ici dans ce domaine très (trop ?) nouveau ont été assez décevantes.

Wait and see ! Mais nous n'aimons que les bonnes surprises !

Matériel roulant.

Voitures voyageurs : peu de nouvelles, sinon un "RAILTOUR" sur une reprise d'un ancien modèle en tôle.

Wagons de marchandises : suite (mais pas fin) du film "SPECULA, TERREUR DES WAGONS-FRIGOS" avec, au choix : bières, chocolat, nougat, eskimo, pèket du p'tit coucou, 48.81.00., Alcooliques Anonymes, etc... (tant mieux si ça les amuse...) programme sur demande.

Locos : remise au goût du jour de la 3066. (nouvelle peinture et transformation de la cabine, dans le style des caisses de notre ami BONGE).

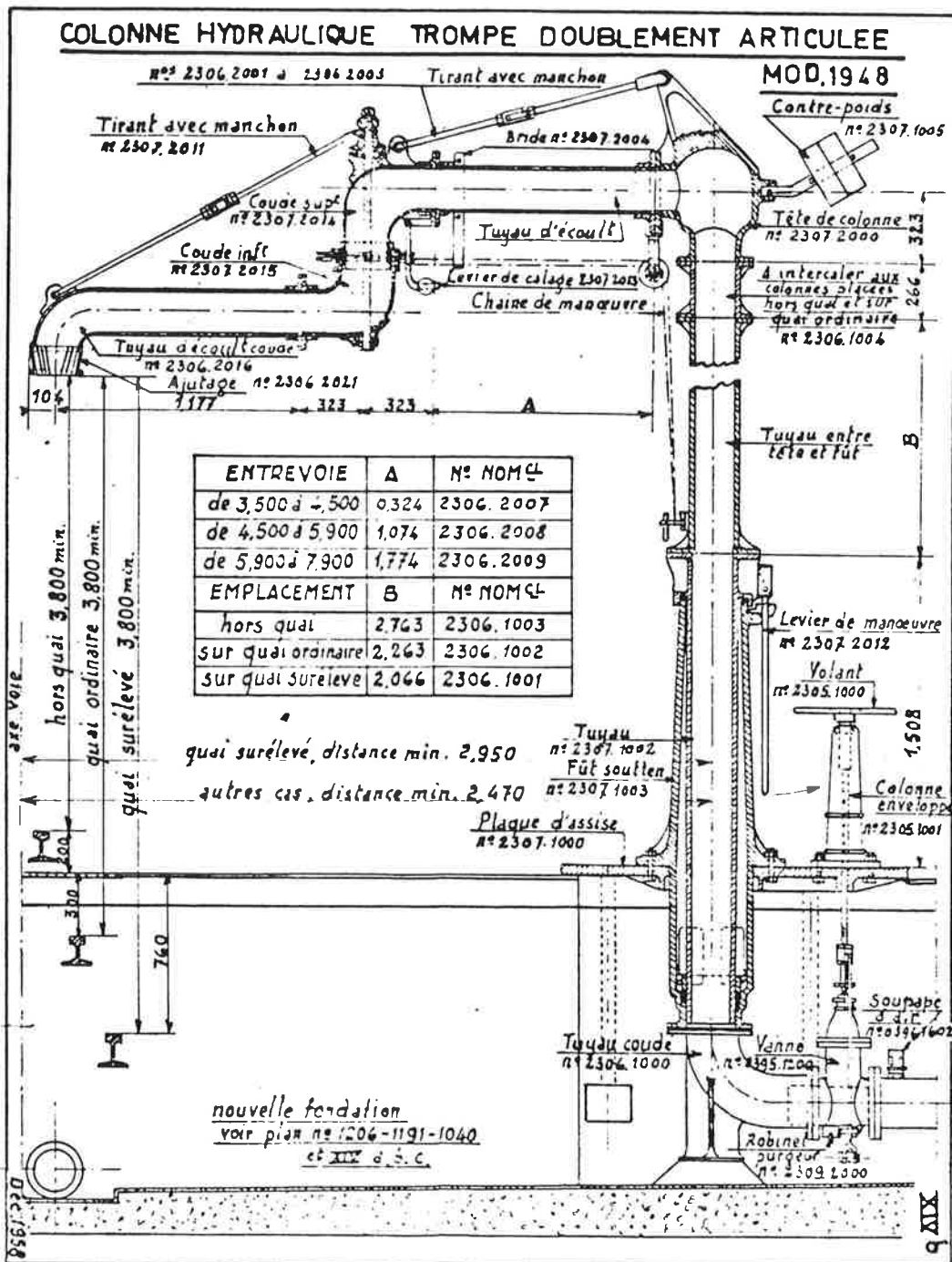
Avant de lire la suite, prière de consulter d'urgence le livre des premiers soins, chapitre : syncopes et états de choc...

Il y a quelques mois, lors d'une réunion du club du CFC HOUDENG, où l'on critiquait, assez objectivement, les "facilités" que s'accordent parfois certains constructeurs pour sortir des versions belges bâclées, quelqu'un a lâché : "ils finiront par sortir un Schienenbus du CFV3V en livrée belge, si ça continue !"

Eh bien ça y est : ILS L'ONT FAIT !

Il y aura ainsi assez de matériel vrai-faux et faux-vrai dans la gamme qu'on pourra leur réserver un emplacement spécial dans le catalogue.

Moi je propose de l'intituler : "les productions de Mar(k)lin l'enchanteur"



LE SOIR du 23 mars 1984. article signé par Pierre Baray

La guerre n'a jamais été déclarée entre les trois principaux moyens de transport terrestre que sont l'eau, le rail et la route.

Tout au plus pourrait-on parler de luttes d'influence pour tenter de prendre le contrôle de marchés, sous l'arbitrage de l'Etat qui prend à sa charge les travaux d'infrastructure routières et fluviales, comme il intervient en faveur des chemins de fer sous forme de subventions.

Quand on examine les statistiques sur la répartition du trafic des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur de notre pays, on constate qu'au cours de ces dix dernières années il n'y a pas eu de transfert important entre chacun de ces trois modes de transport. La route a continué à se développer lentement au détriment principalement des voies d'eau, tandis que le rail, après avoir renforcé sa position, a plus durement ressenti les effets de la recession.

En 1983, le rail s'est attribué 12,1% du tonnage transporté pour 17,7% à la voie d'eau et 70,2% à la route, qui s'est adjugé ainsi la part du lion.

AVANTAGE DU PORTE-A-PORTE.

Sans doute la route dispose-t-elle du grand atout d'offrir un service porte-à-porte, ce dont ne peuvent se prévaloir ses deux concurrents. C'est au point que la plupart des zonings industriels récents ont été implantés en bordure d'autoroutes sans tenir compte de l'existence d'éventuels raccordements aux voies ferrées ou fluviales.

Mais le transport routier est le plus énergivore, avec une consommation quatre fois supérieure à celle du transport fluvial et deux fois supérieure à celle du transport ferré. Des chercheurs ont calculé qu'avec 5 litres de fuel, on peut transporter 1 tonne sur une distance de 500 km par voie d'eau, de 333 km par le chemin de fer et de 100 km par la route.

En matière de respect de l'environnement, le transport routier est moins bien placé que ses concurrents. Selon une étude prospective de deux ingénieurs de Zurich MM. Basler et Hofman, ce transport est responsable de la pollution de l'air, dans un rapport qui va de 2 pour le train et la péniche à 14 pour le camion. En ce qui concerne le bruit le rapport va de 1 pour la péniche à 5 pour le train et 20 pour le camion. Et du point de vue de la sécurité, le rapport est encore plus défavorable pour le camion qui tue 20 fois plus que le train, le bateau n'intervenant dans la statistique pour aucune mort accidentelle.

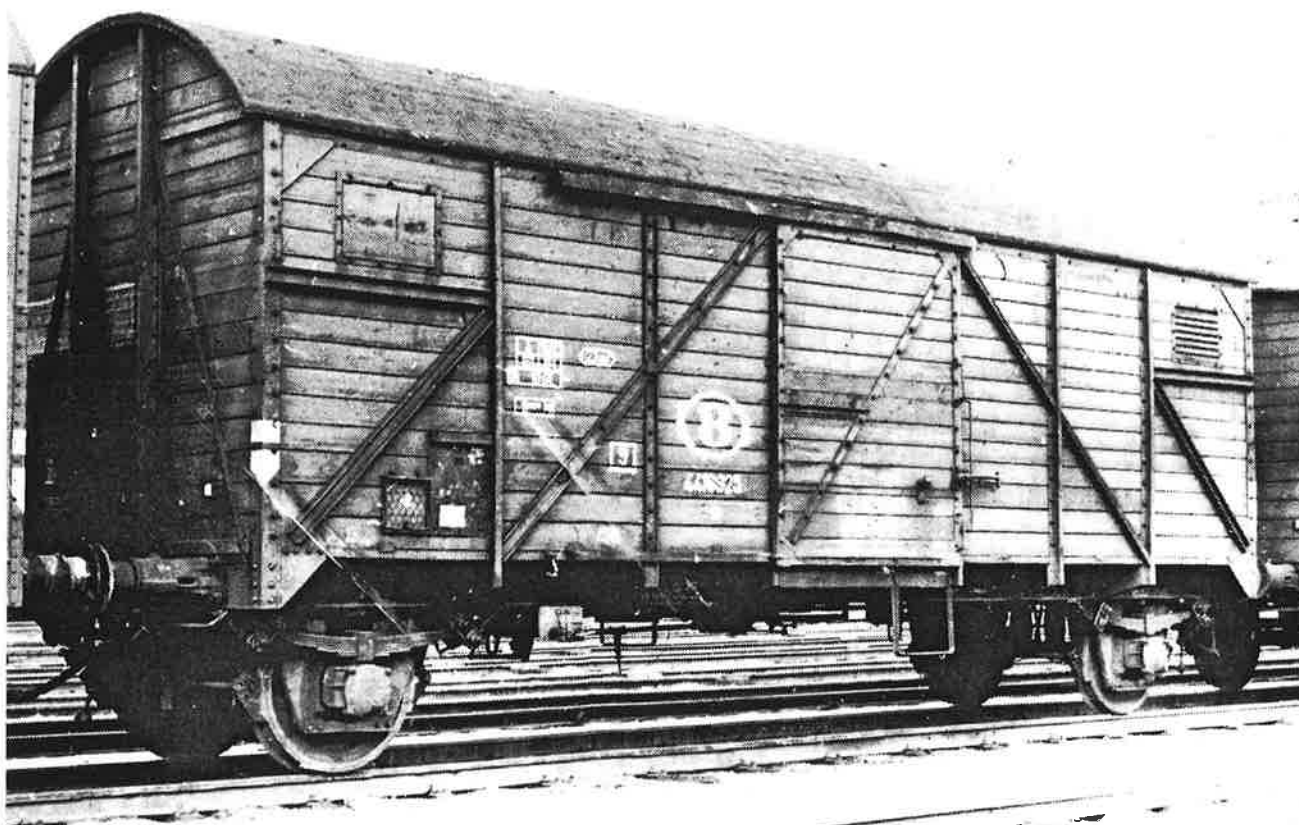
En dépit de ces inconvénients, le transport routier est celui qui s'est sans doute le mieux adapté à la crise. Dans un document présenté il y a quelques jours au Parlement, le ministre des Communications notait une augmentation moyenne des tonnages transportés en 1983, de l'ordre de 9,4%, ces hausses affectant principalement le trafic international. Ce développement a été particulièrement spectaculaire vers l'Italie où, en vertu du nombre de licences accordées, le nombre des trajets effectués est passé de 18.000 à 25.000 unités. Pour satisfaire à cette demande, il a fallu accroître les flottes et recruter du personnel.

UN ENORME POTENTIEL.

Notre batellerie, qui dispose de l'un des meilleurs réseaux de voies navigables d'Europe, en partie au gabarit de 1.350 tonnes, n'a pas été confrontée avec les mêmes impératifs d'accroître sa capacité. Depuis une dizaine d'années, elle s'est trouvée au contraire dans l'obligation de supprimer des bateaux vétustes ou de faible capacité afin d'améliorer sa rentabilité. Suite à cette politique d'assainissement, encouragée par les pouvoirs publics, son potentiel a été ramené de 2.485.837 tonnes à 1.785.064 tonnes, soit une réduction de 28%.

Quant à la S.N.C.B., elle dispose d'un outil au moins aussi performant avec ses 406 gares et ses 40.450 wagons de marchandises. Son principal mérite est d'avoir informatisé son département de marchandises qui est en mesure de correspondre avec des expéditeurs des principaux pays européens. La S.N.C.B. a voulu devenir un interlocuteur unique au service de sa clientèle qui peut obtenir toute information sur toutes les phases du transport en passant du stockage à la manutention et à l'expédition.

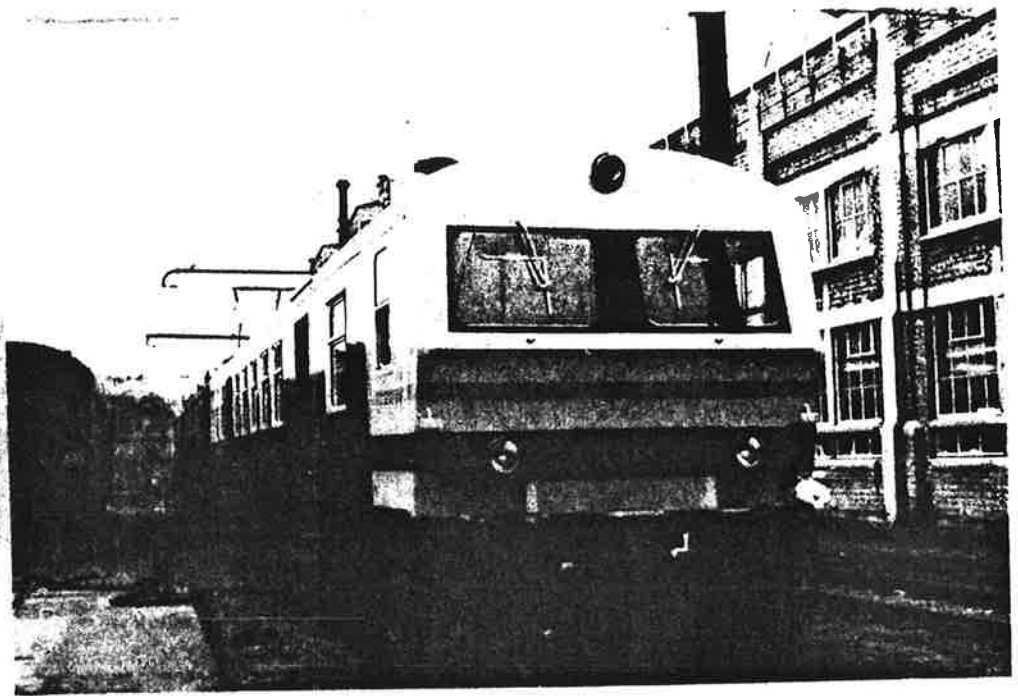
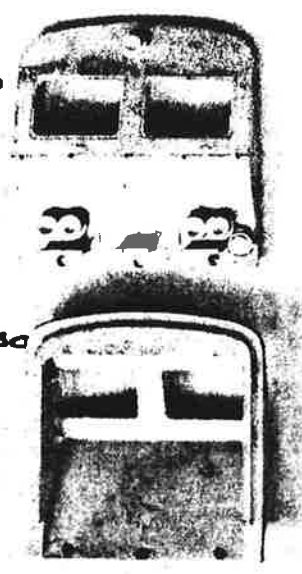
Bon an mal an, compte tenu des fluctuations de la conjoncture, la S.N.C.B. transporte de 60 à 70 millions de tonnes de marchandises : matériaux de construction, produits chimiques, aliments pour bétail, céréales, etc... Si, dans les produits agricoles, elle a pu enregistrer une progression notamment dans le trafic de transit entre la France et les Pays-Bas, elle a été affectée par le ralentissement de la sidérurgie tant en ce qui concerne le transport des matières premières que des produits finis ou semi-finis. D'où une obligation pour la société de poursuivre la diversification de son offre pour répondre aux défis actuels.



S.N.C.B.

recto

verso



295,- FB

version électrique - elektrische versie

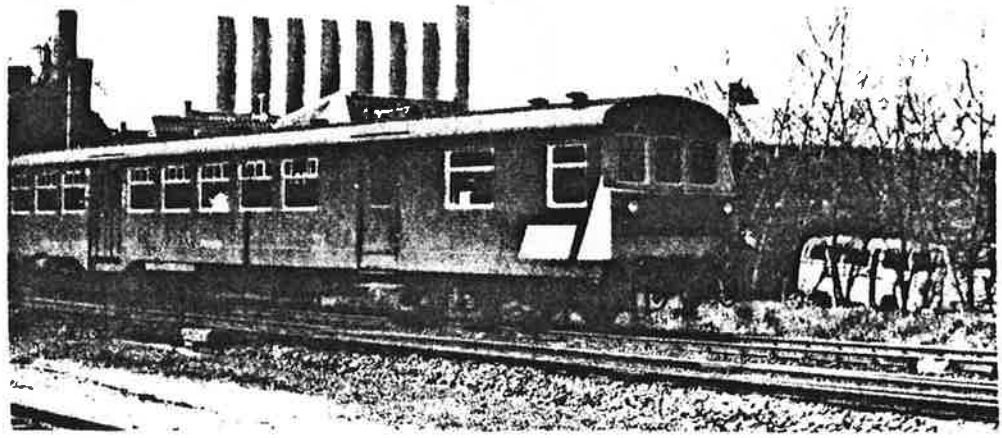
**NEW
JOCADIS
MODELS**

Têtes de voitures pilotes pour transformer
les voitures M 2 Lima

Kopstuk om de M 2 rijtuigen van Lima,
om te rouwen tot een stuurstand rijtuig

version diesel - diesel versie

295,- FB



S.N.C.B.
Direction M
Service 23
Tél. 02-523.80.80
523.62.40
Extension 3230
3278

Octobre 1984

Effectif du matériel à marchandises des Chemins de fer Belges et des Chemins de fer concédés - années 1835 à 1926 - 4 volumes.

Nous avons le plaisir de vous annoncer la sortie de presse du livre retraçant l'évolution de l'effectif du matériel à marchandises des Chemins de fer de l'Etat Belge et des Chemins de fer concédés au cours de la période 1835 à 1926.

Ce travail a été réalisé par l'A.C. de Gentbrugge.

Comme introduction, le lecteur trouvera la représentation des premiers wagons à marchandises. Une série de tableaux synoptiques retrace ensuite l'évolution du parc des wagons durant les années 1835 à 1926, ce avec des annotations concernant les faits les plus saillants tels le nombre de wagons, les constructions, les démolitions, etc... et pour terminer, un tableau des adjudications du matériel à marchandises couvrant les années 1860 à 1926.

Le premier volume comprend 150 pages et est mis en vente dès à présent aux conditions suivantes :

Prix de vente : 275,-F TVA comprise.

Livraison et paiement

Les possibilités suivantes :

- Achat du document contre paiement en espèces au guichet de la Direction A (Bureau des Renseignements des adjudications, rez de chaussée, Rue de France 89 à 1070 Bruxelles).*
- Paiement par CCP sur le numéro 000.0249600.19 de la Direction A, Bureau 81.61 Rue de France 89 à 1070 Bruxelles.*
- Au Musée du Chemin de fer, gare de Bruxelles Nord.*

Dans le deuxième cas, il y a lieu dans la mesure du possible, de grouper les commandes et les paiements par service.

Dans les tomes suivants, le sujet a été développé de façon plus approfondie.

Une fiche signalétique a été établie pour chaque type de wagon. Celle-ci comprend à la partie supérieure, une vue en élévation, en plan et de l'about du véhicule disposées dans un cadre au format A5.

De plus, les données techniques ci-après sont mentionnées : année de construction, numéro de série, la tare et les dimensions essentielles.

Des dessins originaux des wagons les plus caractéristiques reproduits sur format A4 illustrent le texte.

Chaque chapitre traitant un type de wagon se termine par un registre qui reprend la numérotation chronologique des séries de wagons et mentionne sommairement quelques données techniques concernant la suspension, le frein, les organes de choc et de traction avec renvoi aux séries de fiches, relatives aux wagons ouverts, fermés, plats, réservoirs, de secours, etc...

Les séries de wagons ex-allemands et les wagons anglais dénommés War-Department sont également reprises dans cet ouvrage.

Nous attirons toutefois l'attention du lecteur sur l'absence de photos de wagons.

Le prix de vente de chacun des trois volumes sera de 300,-F pièce.

Les personnes intéressées par ce sujet sont priées de faire parvenir leur nom, adresse administrative ou privée (si ce n'était pas encore le cas) au Bureau M 23-01 Ng (section 63) - Rue de France 89 à 1070 Bruxelles, cela avant le 1.12.1984.

Au Nom de la Société,



VANDEMBERGHE

Ingénieur en Chef

S.R.C.B.
Direction M
Service 23
Tél. 02-523.80.80
523.62.40

Octobre 1984

Recueil du matériel à voyageurs à deux essieux de l'Etat Belge et des Réseaux concédés - 1835 - 1926

Après avoir rédigé le document concernant l'évolution de l'effectif du matériel à voyageurs de l'Etat Belge de 1835 à 1926 (1), nous souhitions développer le sujet de façon plus approfondie.

Grâce à une recherche de l'Association de "Mijlpaal" de Malines, il a été possible d'établir un document par type de voiture.

Une fiche signalétique a été rédigée pour chaque voiture. Celle-ci comprend à la partie supérieure, une vue en élévation, en plan et de l'about du véhicule disposées dans un cadre au format A5. A la partie inférieure sont indiqués : l'année de construction, les numéros des séries de véhicules, leur nombre, le constructeur, la tare, le nombre de places offertes et des observations concernant la renumérotation.

L'ouvrage se termine par un tableau récapitulatif qui reprend la numérotation chronologique des séries des véhicules.

Aucune représentation photographique des véhicules n'y est reproduite, toutefois les dessins permettent de réaliser une maquette du véhicule à l'aide des trois vues.

Ce volume comprend 250 pages et est mis en vente dès à présent au prix de 400,-F TVA incluse.

Livraison et paiement

Les possibilités suivantes :

- Achat du document contre paiement en espèces au guichet de la Direction A (Bureau des Renseignements des adjudications, rez de chaussée, rue de France, 85 à 1070 Bruxelles).
- Paiement par CCP sur le numéro 000.0249600.19 de la Direction A, Bureau 31.61 - Rue de France 89 à 1070 Bruxelles.
- Au Musée du Chemin de Fer, gare de Bruxelles Nord.

Dans le deuxième cas, il y a lieu dans la mesure du possible, de grouper les commandes et les paiements par service.

(1) Ce document peut encore être obtenu au prix de 250,-F.

+ + + +

Le volume concernant les véhicules à 3 essieux et à bogies, ainsi que les voitures ex-allemandes et le matériel de la Cour est en cours d'élaboration. Un montage de cet ouvrage est reproduit au verso.

Il comportera 370 pages et sera vendu au prix de 500,-F.

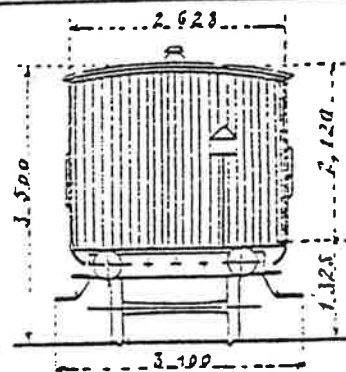
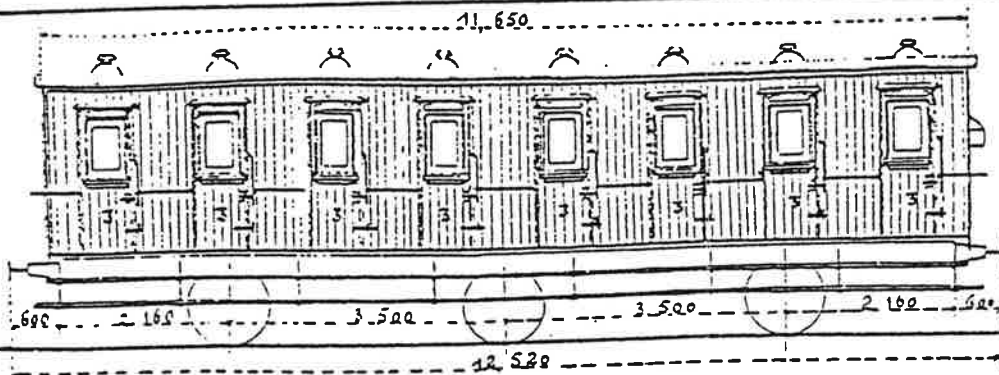
On peut envisager un tiré à part du matériel de la Cour (± 80 pages 150,-F) si la demande est suffisante.

Quiconque, intéressé par ces documents, est prié de communiquer son nom et adresse administrative au bureau 23.01 Bg section 63 Rue de France 85 à 1070 Bruxelles. Les intéressés recevront les indications nécessaires lors de la parution de l'ouvrage.

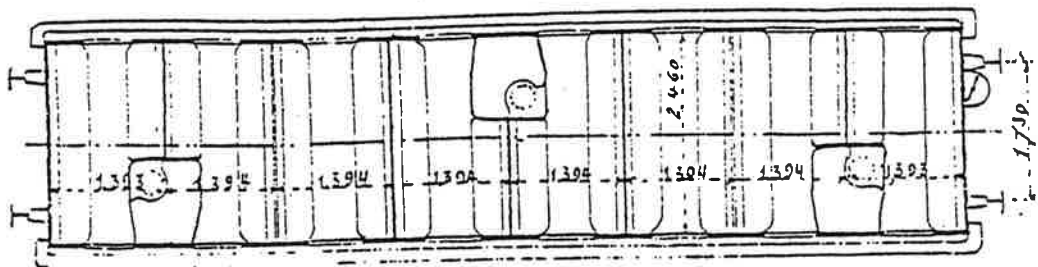
Au Nom de la Société,

W. A. D. B. ROSEN
Ingénieur en Chef

Nom	Adresse administrative	Nombre d'exemplaires
Matériel à 3 essieux et à bogies		Nombre d'exemplaires
Tiré à part du matériel de la Cour		Nombre d'exemplaires



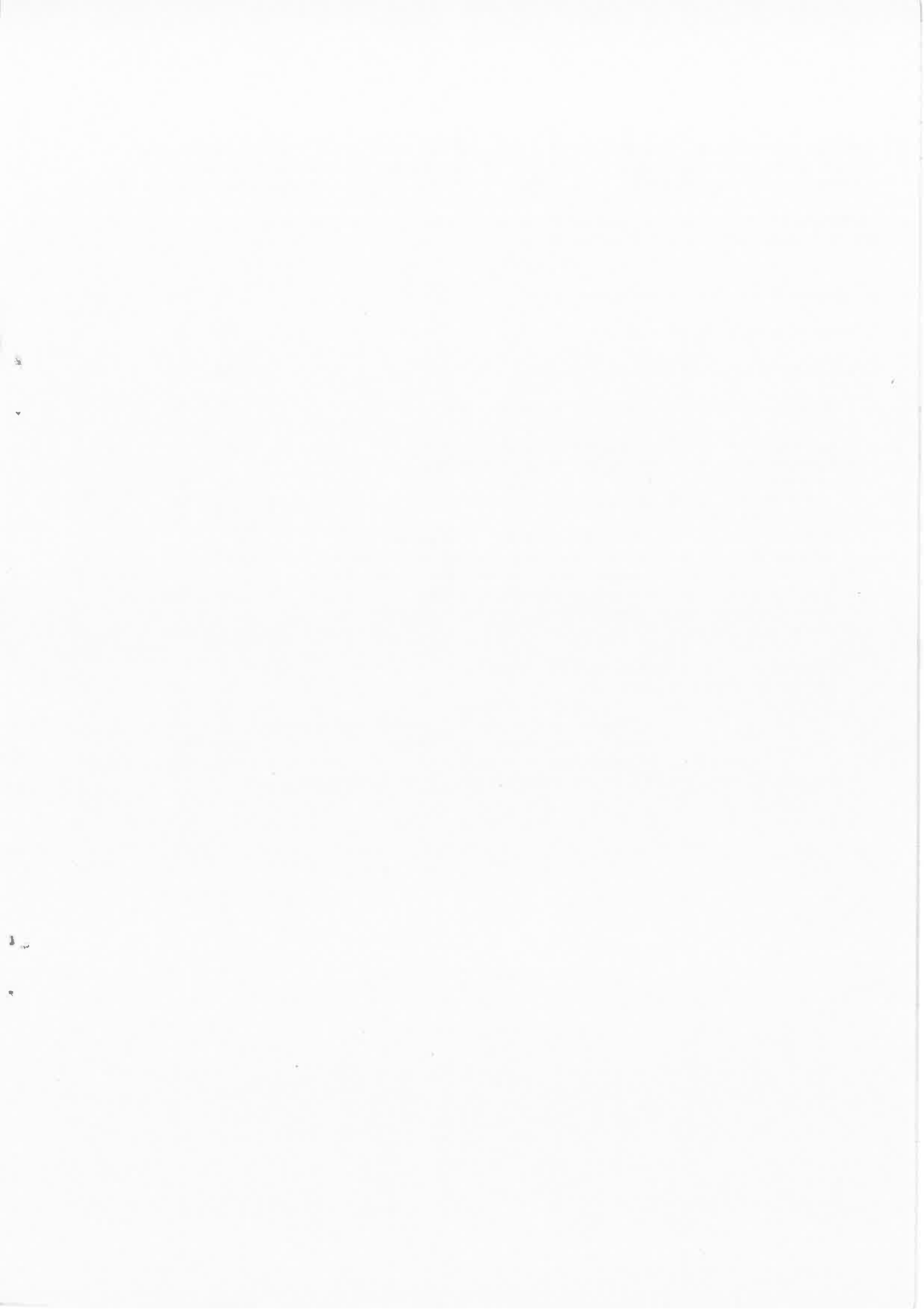
Echelle 1:100



Toiture de 3^e classe de grande capacité avec water-closet.

Année de construction	Numéros des véhicules	Nombre de véhicules	Constructeur Avis et date de l'adjudication	Tare moyenne kg	Nombre de places			Remarques
					1 cl.	2 cl.	3 cl.	
1893	4301 à 4310	10	Forges de Senelle	17420			68	

Designation du matériel	Numéros de série	Année de construction	Dimensions des fusées d'essieux	W.C.	Couloir latéral	Couloir partiel	Intercom-munication	Eclairage	Chauffage	Frein	Numéro d'...	
											cro-quis	page
MATERIEL DE GRANDE CAPACITE												
A INTERCIRCULATION. GCI.												
Voitures de 2 ^e classe												
	12001 à 12047	1900	205x110	-	x	-	x	E	V, Ch	Wa	250	61
	12048 à 12134	1901	205x110	-	x	-	x	E	V, Ch	Wa	251	62
	12195 à 12238	1302	205x110	-	x	-	x	E	V	Wa	252	63
	12239 à 12266	1904	205x110	-	x	-	x	E	V	Wa	253	64
	12267 à 12298	1906	205x110	-	x	-	x	E	V, Ch	Wa	253	64
	12299 à 12330	1906	205x110	-	x	-	x	E	V, Ch	Wa	253	64
	12501 à 12584	1900	205x110	x	x	-	x	E	Ch	Wa	254	65
	12585	1901	205x110	x	x	-	x	E	Ch	Wa	251	62
Voitures mixtes de 1 ^{re} et 2 ^e classe												
	12596 à 12598	1901	205x110	x	x	-	x	E	Ch	Wa	251	62



REFERENDUM pour les membres du club pour nous éclairer sur vos souhaits, vos désirs, et faire de nos réunions mensuelles un vrai rendez-vous d'amis qui ont le même but : le plaisir de se rencontrer
A adresser à : "FERRO-FLASH NAMUR Rue de Prée 7 A 5650 BIESME." ou à déposer dans l'urne au bar.

REFERENDUM pour les visiteurs de notre exposition pour connaître leur avis personnel.
Réponse à déposer dans l'urne "référendum" au bar.

Jé fréquente un club de modélisme ferroviaire. OUI NON

Je fréquente un autre club de modélisme. OUI NON

Je suis abonné à une ou des revues de modélisme. OUI NON

Je visite pour la première fois une exposition de modélisme ferroviaire OUI NON

Si je me trouve devant un train électrique je suis intéressé par :

1. le respect exact de la réalité dans ses moindres détails
le décor du réseau OUI NON
le tracé des voies et l'exploitation OUI NON
l'échelle exacte du modèle. OUI NON
2. je regarde le train "qui tourne" sans m'occuper si le matériel qui roule est d'un pays alors qu'il circule sous la caténaire d'un autre. OUI NON
3. je suis très soucieux de respecter la réalité ferroviaire, tant dans la formation des convois que du type de matériel qui y roule. OUI NON
4. je suis intéressé par les problèmes posés par l'électronique et les possibilités qu'elle offre. OUI NON

Aux réunions de mon club je voudrais que l'on présente :

1. des diés de paysages ferroviaires. OUI NON
2. des leçons de modélisme a. construction de modèles OUI NON
b. transformation de modèles existants (mise à échelle) OUI NON
c. construction de son réseau (décor) OUI NON
d. électronique ferroviaire OUI NON
3. exprimez ici votre désir qui ne serait pas indiqué dans ce questionnaire.