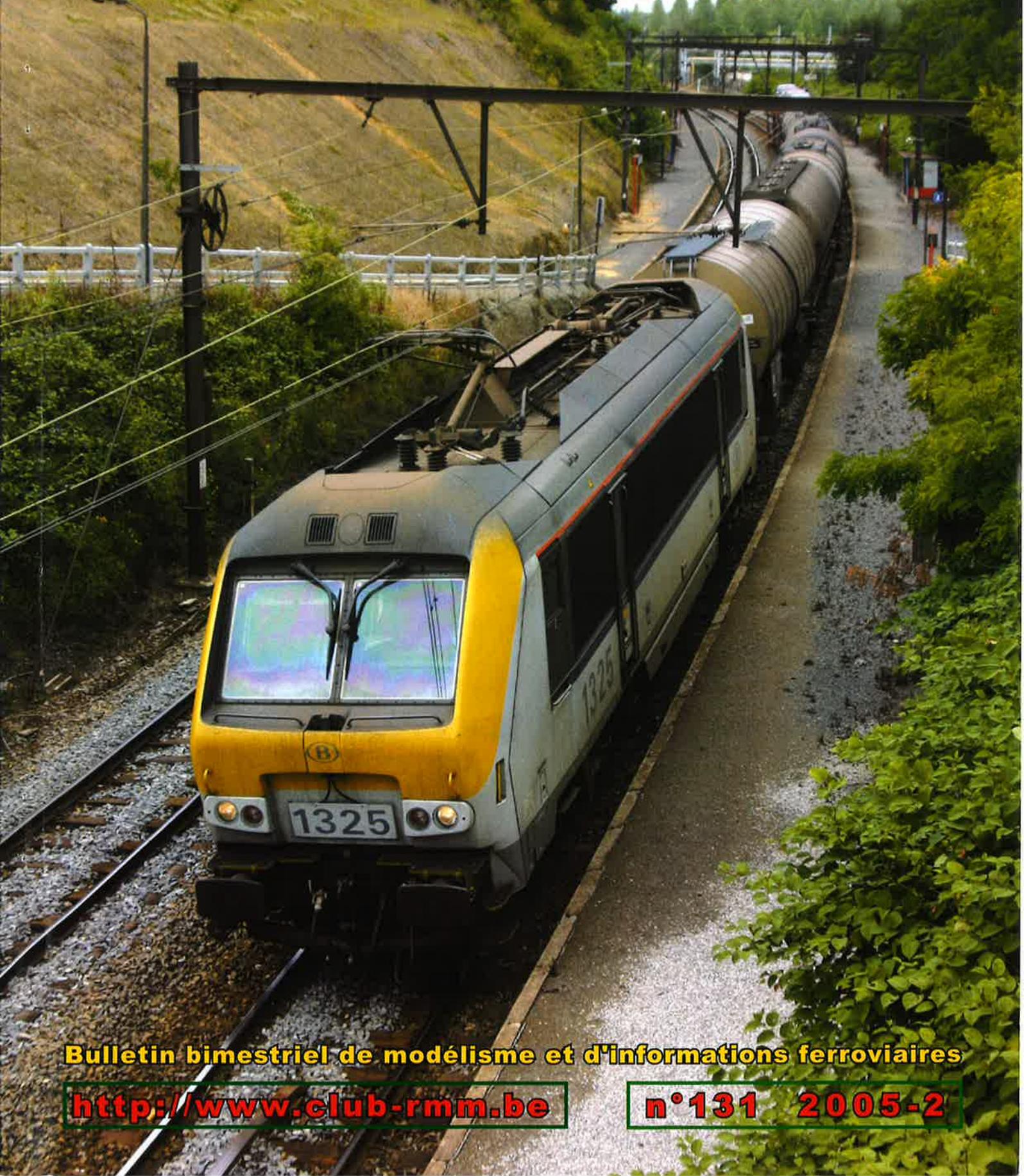


Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

<http://www.club-rmm.be>

n°131 2005-2



La 45175 des CF Turcs (TCDD) à l'entretien au dépôt de KAYSERI, le 10 avril 1985, ex 2759 du transportaiton corps construite par Baldwin en 1943 n° de constructeur 70 122 utilisée en 1944/45 sur le réseau français (photo Etienne LABAR).



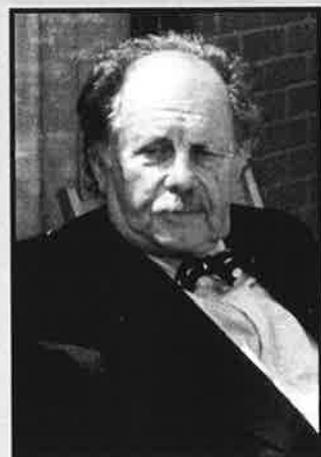
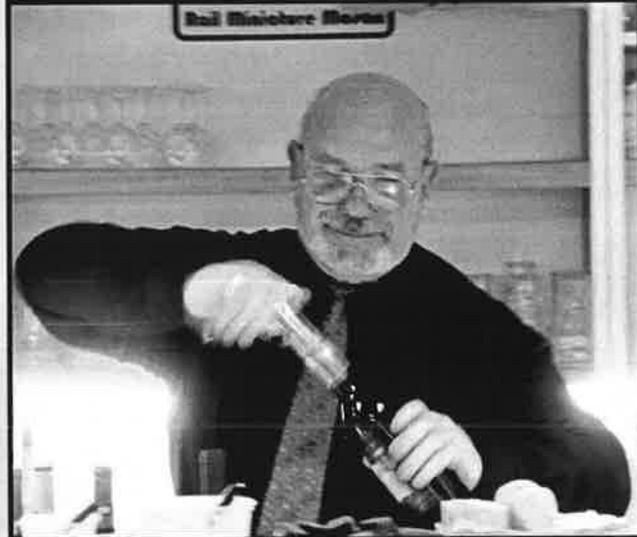
NAMUR

dimanche 5 juin 2005 de 9h à 13h
à l'Institut Technique Henri Maus,
Place des Cadets

2ème bourse d'échange ferroviaire
organisée par le Rail Miniature Mosan



Rail Mixchare Mousas



Jean-Claude, Claude et Jules ont assisté aux funérailles de notre ami M. André Lemoine, le 17 mars dernier à Profondeville. La maladie avait empêché André de poursuivre son assiduité hebdomadaire à nos réunions.

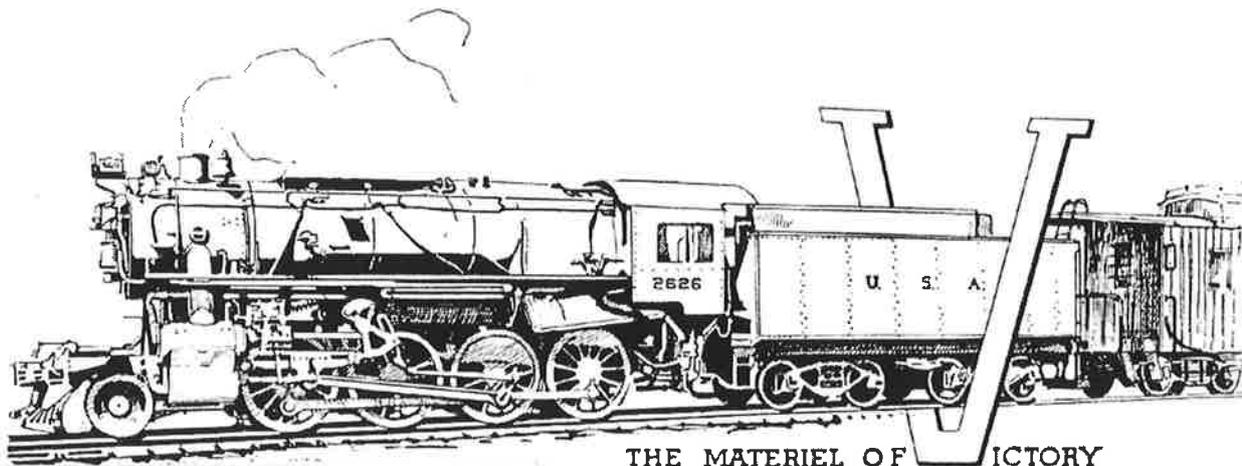


Jacques, muté en horticulteur, rafraîchit la verdure sur le réseau N (photo Patrick Maes)



Le réseau N à l'expo de Pont-à-Marcq

Il y a soixante ans...



Dessin publié dans la revue belge "Trains" n°2 d'avril 1945

Les locomotives de la Victoire : les "Consolidations" S160 de l'US Army Transportation Corps

To Less Jacoby - S160 US Army engineer in Korea (*) and WWII 744th Railway Operating Battalion veterans.

NDLR : les renvois (1 à 5) du texte figurent en fin d'article, page 14 sous le titre : "Notes".

Après avoir évoqué l'organisation générale du Military Railway Service et les opérations du 744th Railway Operating Battalion, je vous propose de découvrir l'histoire d'une locomotive de guerre au destin international : la consolidation S160 de l'US Army Transportation Corps.

Après le deuxième conflit mondial les S 160 furent dispersées de la Pologne à la Corée et de l'Espagne à la Turquie.

(*) le terme américain "engineer" désigne un machiniste.

Les années de guerre

Dès l'entrée en guerre des Etats-Unis d'Amérique en décembre 1941, l'armée de l'Oncle Sam démarra un gigantesque programme de construction d'armes, avions, bateaux, véhicules et de locomotives vapeurs et diesels.

En 1942, le corps des transports de l'US Army élaborera en collaboration avec les constructeurs américains 4 types de locomotives à vapeur adaptées aux réseaux des différentes parties du monde où elles devaient être utilisées. Ces types "standards" comprenaient :

- une 2-8-0 à voie normale;
- une 0-6-0T à voie normale;
- une 2-8-2 à voie normale ou large;
- une 2-8-2 à voie étroite.

Les 2-8-0 et 0-6-0 T étaient destinées au front européen et d'Afrique du nord. En effet, dès la libération des premiers territoires, la réussite et la poursuite de l'offensive allait dépendre du soutien logistique. Face à une pénurie prévisible de matériel moteur en raison des bombardements alliés et de l'action des mouvements de résistance, des locomotives devaient être acheminées en grand nombre sur le théâtre des opérations.

Des locomotives américaines utilisées en Europe, la 2-8-0 USA/TC S160 sont les plus connues.

La S160 a été conçue par une équipe d'ingénieurs issus des trois grands constructeurs américains sous la direction du major J. W. Marsh de l'US Army.

En raison de la nécessité de construire rapidement ces machines beaucoup d'éléments furent sous-traités à des firmes telles "Kaiser" mieux connue pour la construction des fameux "Liberty Ships".

2.120 locos sortirent entre 1942 et 1945 des usines de :

- l'American locomotive company (ALCO) à Schenectady (N.Y.).
- la BALDWIN locomotive WORKS à Philadelphie (Pennsylvanie).
- la LIMA locomotive WORKS à Lima (Ohio).

Leur conception les rendait aptes au service sur l'ensemble des réseaux européens :

- gabarit britannique; système de freinage double-vapeur pour la loco et air pour le train.

Leur dessin typiquement américain comportait :

- un châssis en barres;
- une chaudière en position haute, boîte à feu arrondie ; foyer en acier;

- des grilles à secousses;
- la conduite à droite;
- les réservoirs d'air placés sous le tablier de chaque côté de la loco;
- des ressorts à lames et à boudins;
- une petite porte pour la vidange (charnières à droite) situé à l'avant de la boîte à fumée;
- un dispositif de self-cleaning facilitant l'évacuation du fraïsil;
- la lubrification par graisse;
- un compresseur placé sur le côté gauche de la porte de la boîte à fumée;

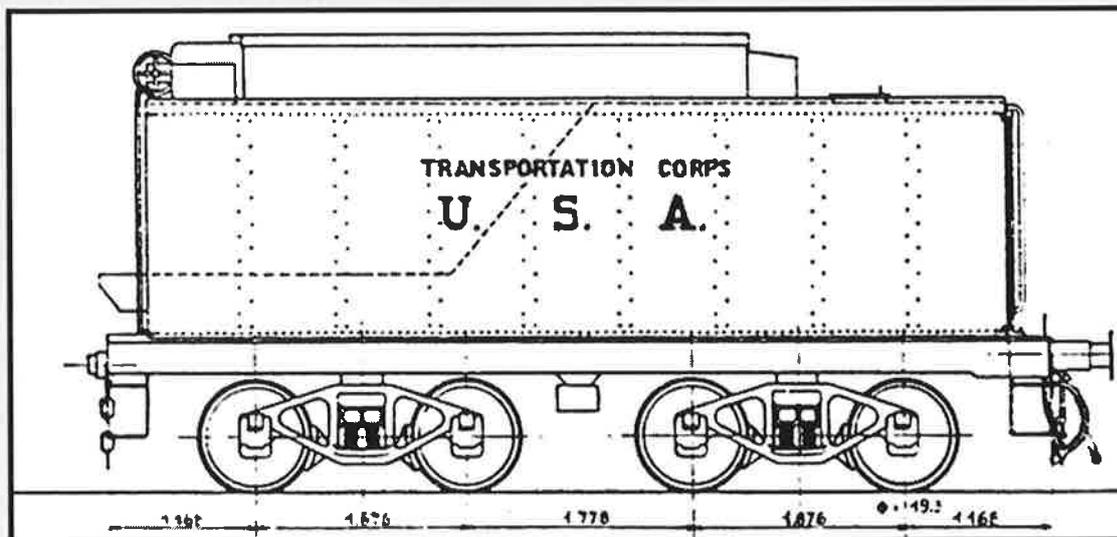
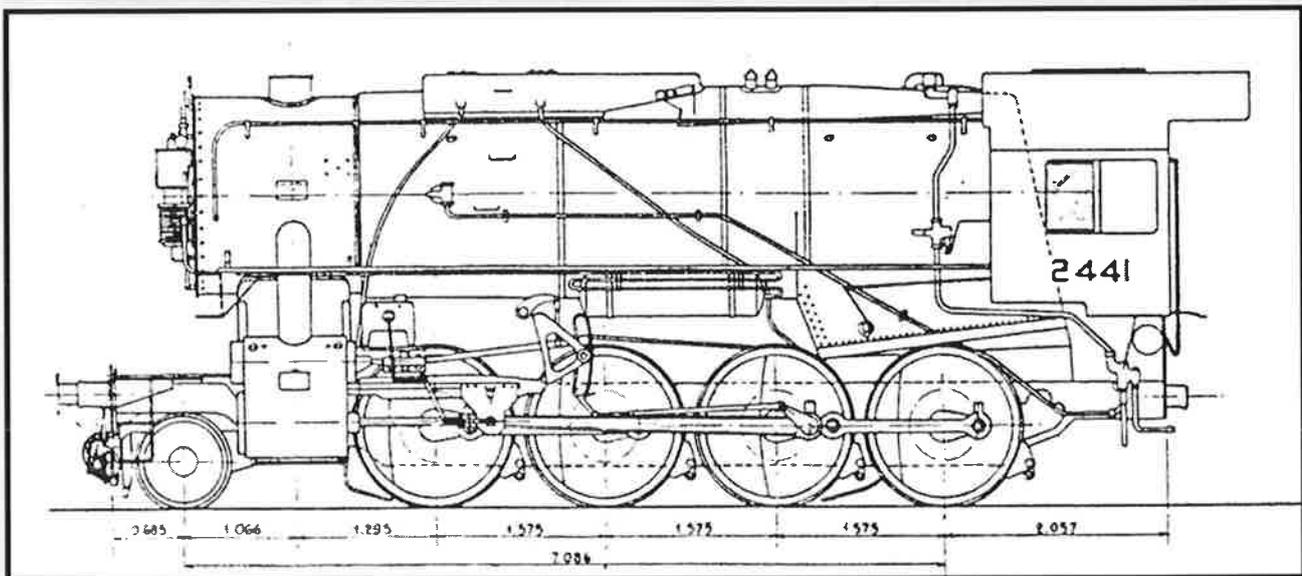
- un tender à boggies Diamond;
- la chauffe au charbon, excepté pour les dernières unités.

Les livrées variaient du noir mat, au gris sombre et au gris médium suivant les constructeurs et les ateliers d'entretiens. Il se peut que quelques unités portaient la livrée kaki (olive drab) propre au matériel routier.

La traverse de tête était de même couleur que le reste de la locomotive.

Le tender portait les lettres "U.S.A" en position haute.

Quelques locomotives avaient la mention "**Transportation Corps**" en plus petites lettres capitales au-dessus de U.S.A.



Caractéristiques techniques

Diamètre des cylindres	483mm
Course des pistons	660mm
Diamètres des roues	1.448mm
Timbre de la chaudière	15,83kg/cm ²
Surface des grilles	3,814m ²
Longueur corps cylindrique	4,115m

Diamètre corps cylindrique	1'778m
Poids en ordre de marche	73,109 T
Poids adhérent	64 T
Longueur hors traverses	9,830m
Charbon	8 T
Eau	24,5 m ³

En novembre 1942, les premières 2-8-0 S160 étaient débarquées en Grande-Bretagne. Environ 700 locomotives furent affectées en renfort aux "big four" les quatre grandes compagnies privées :

Le London Midland Scottish railway (LMS), le London and North Eastern railway (LNER), le Great Western railway (GWR) et le Southern railway (SR).

Suite aux attaques des convois par les sous-marins allemands, 18 locomotives furent perdues dans l'Atlantique.

Les locomotives utilisées en Grande-Bretagne reçurent :

- l'équipement du frein à vide et un éjecteur Gresham et Craven. Une valve fut montée afin de s'assurer que lorsque le train est freiné (à vide ou à air) le frein à vapeur de la loco est toujours opérationnel avec une force correspondante aux autres systèmes de freinage.

- Un éclairage britannique (petites lanternes à pétrole).

- Le GWR plaça un meilleur frein à main, côté chauffeur (gauche), pour remplacer l'original.

Ces locomotives surprenaient les équipes anglaises par leurs particularités comme le long dôme "cercueil" réunissant le dôme vapeur et la sablière.

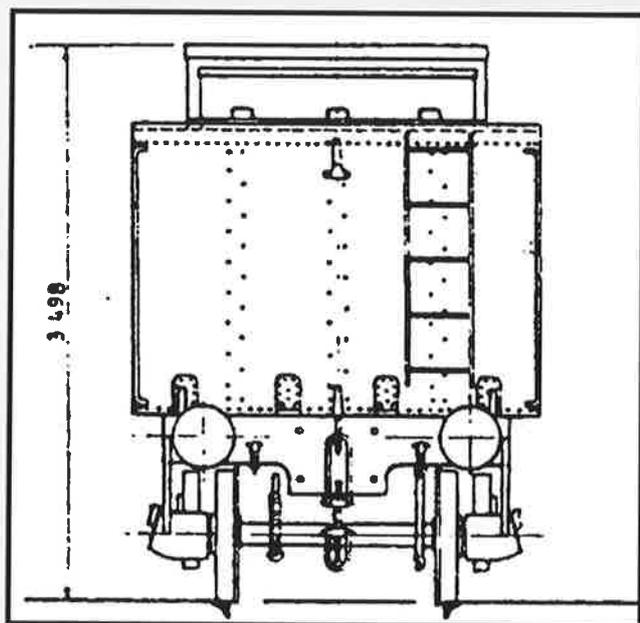
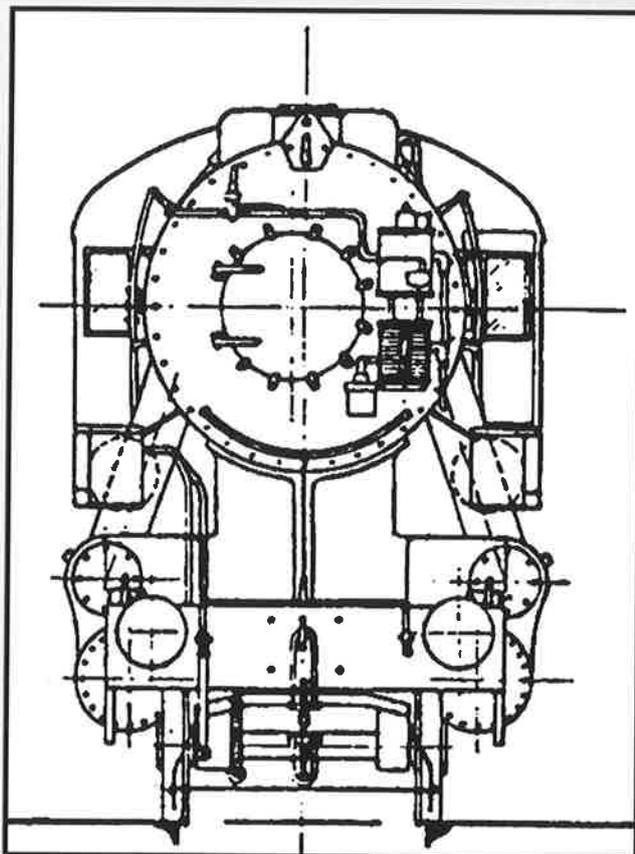
Les S160 assurèrent la traction des nombreux trains supplémentaires requis par l'effort de guerre : trains de munitions, de transport de matériel, de troupes ainsi que le trafic charbonnier.

Les locomotives arrivées ultérieurement en GB (à partir de juillet/août 1943) furent garées, après rodage, dans trois sites du sud du pays de Galles, (le site de TREForest ne comptait pas moins de 119 locos en une seule longue file !) dans l'attente de la libération de l'Europe.

Dès l'été 1944, les "Consolidations" partirent pour la France. Les locomotives utilisées en Afrique du Nord gagnèrent à leur tour le vieux continent. Elles sont rejointes au milieu de 1945 par les dernières locomotives sorties d'usines aux USA. Après la percée alliée en Normandie, mi-août 1944 les 2-8-0 prirent en charge l'essentiel des trains de ravitaillement militaire au départ de Cherbourg, seul port d'importance utilisable.

Les trains étaient acheminés, via des itinéraires compliqués, vers la banlieue Nord-Ouest de Paris, jusqu'au dépôt des Batignolles ensuite par la ligne de ceinture, la Chapelle et la Vilette vers l'est. Les trajets effectués par les 2-8-0 US se limitaient à des aller-retour Batignolles-Cherbourg et Batignolles-Dreux. La progression des armées alliées en août et septembre 1944 allait étendre le rayon des locomotives du Transportation Corps vers le nord de la France et la Belgique.

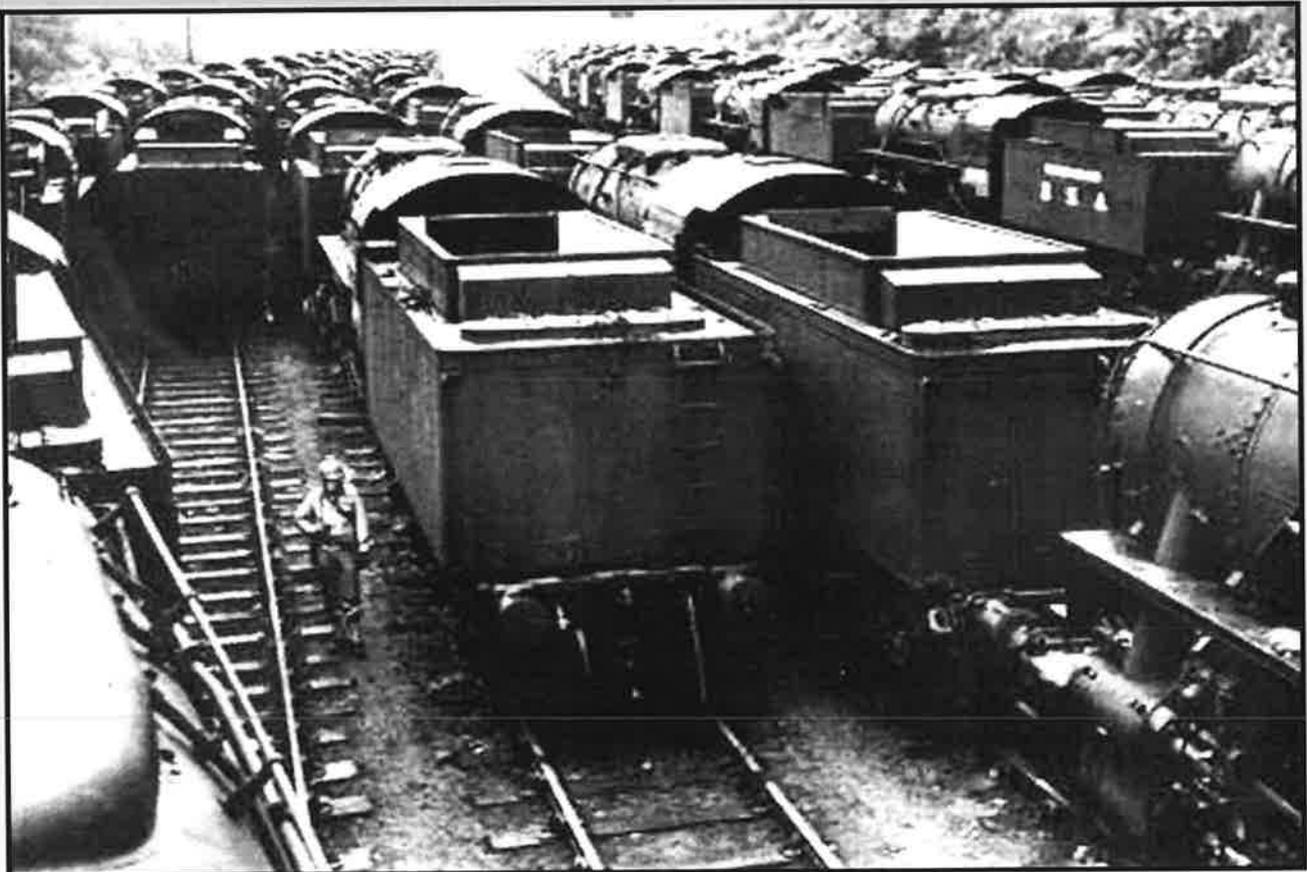
Au début de 1945, la réouverture du port d'Anvers diminua le trafic en provenance de Cherbourg. Les équipes de conduite américaines cédèrent place progressivement aux cheminots français et belges. (Voir document en annexe). Quelques locomotives affectées aux trains ambulances furent équipés du chauffage vapeur.





Ci-dessus : une S160 en tête d'un long train de marchandises à Reading Junction sur le Great Western railway(GB) en 1943.

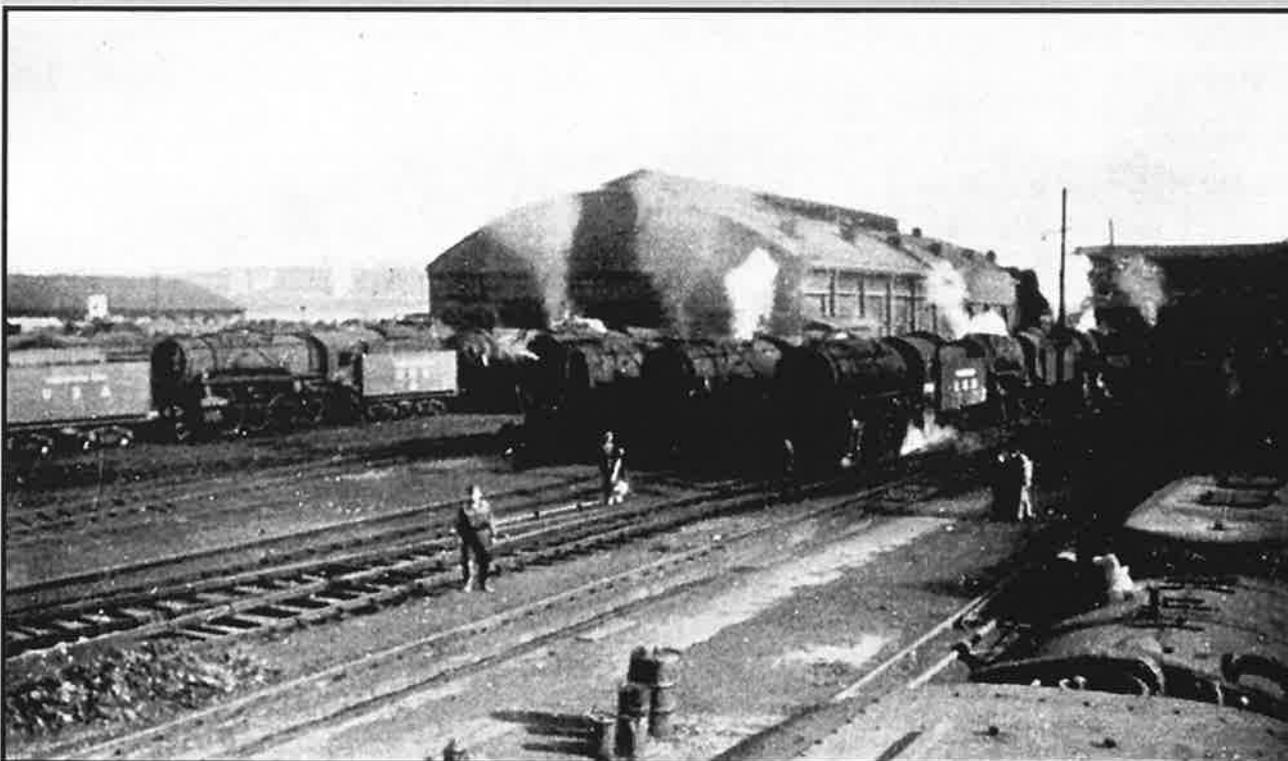
Ci-dessous : quelques unes des 150 locomotives garées à Penrhos au Pays de Galles attendent leur départ pour le continent.





**Une consolidation non identifiée sur le réseau français, à noter la lanterne SNCF.
(collection D.I.T.E – photo extraite de la brochure "MRS 1944-1994" publiée par l'A.A.A.T.V 141 R 840)**

Les locomotives de l'US Army sont prédominantes au dépôt parisien des Batignolles. 1944/45.



Après la fin des hostilités, de nombreuses S160 furent louées aux réseaux belges et français.(1)

En Belgique, les 2-8-0 S 160 (257 en service au 07/10/1945) connurent les remises de Ans, Herbesthal, Renory, Ronet, Liège, Pepinster, Ottignies, Saint-

Martin, Antwerpen-Dam, Leuven, Landen, Muizen, Aarschot, Hasselt et Montignies.

Au 28 septembre 1945, 217 locomotives étaient louées à la SNCB et réparties comme suit :

Antwerpen-Dam : 35; Leuven : 27; Ronet : 26; Renory : 23; St Martin : 22; Ans : 15; Herbestal : 15; Landen : 15;



Ed Kelly, soldat du 744th ROB, photographié devant le tender d'une S160 (probablement la 2272) à Chatelineau, hiver 1944/45). Les inscriptions à la craie mentionnent quelques grands réseaux US : de gauche à droite "the Great Northern Railroad" avec la mention "America First", le "Missouri Pacific", la "Soo line", le "Chesapeake and Ohio" et le "Milwaukee road" (Photo collection Bill Plattenberger).



Les soldats du 744th ROB posent à Chatelineau devant la 2272 du dépôt de Montignies.

De gauche à droite :

T/5 Ennis Furlow chauffeur;

PFC Edward Kelly manœuvre;

Sgt William Plattenberger, chef de train;

T/4 Georges McQueary, machiniste.

La 2272 (Baldwin 1943) a été vendue en 1947 au CF Hongrois - MAV 411.040 (Photo collection Bill Plattenberger).

Bruxelles Midi : 9; Liège : 8; Aarschot : 7; Hasselt : 7; Ottignies : 6; Muizen : 2.

La restitution aux autorités américaines s'effectue en août 1946.

Il est à noter que la locomotive 3397 quoique non affectée officiellement à la SNCB assurait le service d'allège Liège-Ans.

A la fin de la guerre et dans les mois qui suivirent, de nombreuses locomotives utilisées en Belgique, aux Pays-Bas et quelques-unes en France ont été rassemblées et garées "froides" à Louvain et à Ronet.

En avril 1945, 200 locomotives furent prêtées à la SNCF dont 106 chauffées au fuel pour le réseau sud-est. (immatriculées provisoirement 140U).

Fin 1945, la SNCF envisagea l'acquisition de ces locomotives.

Deux locomotives furent testées au banc d'essais de Vitry-sur-seine : la 6033 du dépôt de Thionville, chauffée au charbon et la 3675 du dépôt de Blainville, chauffée au fuel. Les essais démontrèrent une insuffisance de vaporisation sur les deux machines et en définitive la SNCF renonça à ces achats, préférant les futures 141R beaucoup plus puissantes. La puissance mesurée atteignait un maximum de 1.400 CV, en comparaison la type 29 SNCB développait 1.950 CV.



Une S160 en opération en Europe occidentale 1944/45.

Dave Greenfield , vétéran du 744th R.O.B m'a communiqué cette photo, prise en avril 1945, de la 3216 (Alco 1944) couchée sur le flanc après avoir violemment percuté un convoi..



Page suivante : une autre photographie du même accident. Le terril à l'arrière-plan laisse supposer que le lieu de l'accident se situe dans la région de Charleroi ou du Borinage. La locomotive était probablement affectée au 744th R.O.B basé à Charleroi de décembre 1944 à septembre 1945. (collection Dave Greenfield)

Toutes précisions sur ces photographies sont les bienvenues.



Retour à la vie civile :

A partir de 1946 et jusque fin 1947, 2.064 locomotives S160 furent vendues, sous l'auspice de l'UNRRA (2) aux réseaux suivants :

- Autriche (OBB) : 30, série 956, mises hors service en 1955/56
- Grèce (SEK) : 27 (+ 25 achetées aux FS en 1959)
- Turquie (TCDD) : 50, série 45171 à 220, extinction de la série 1986
- Yougoslavie (JDZ) : 66, série 37, extinction de la série fin des années 60
- Hongrie (MAV) : 510, série 41
- Tchécoslovaquie (CSD) : 80, série 456
- Pologne (PKP) : 575, série Tr202-203
- Corée du sud : 101
- Chine : 40
- Maroc : 4
- Tunisie (CFT) : 6
- Algérie : 25
- Italie : 249, série 73 (-25 revendues aux CF Grecs en 1959)
- Inde : 60, (écartement large)
- Alaska : 12
- USA : 7
- Jamaïque : 2
- Hors écriture : 2
- URSS : 200, (voie de 1.524 mm, classe Wa)

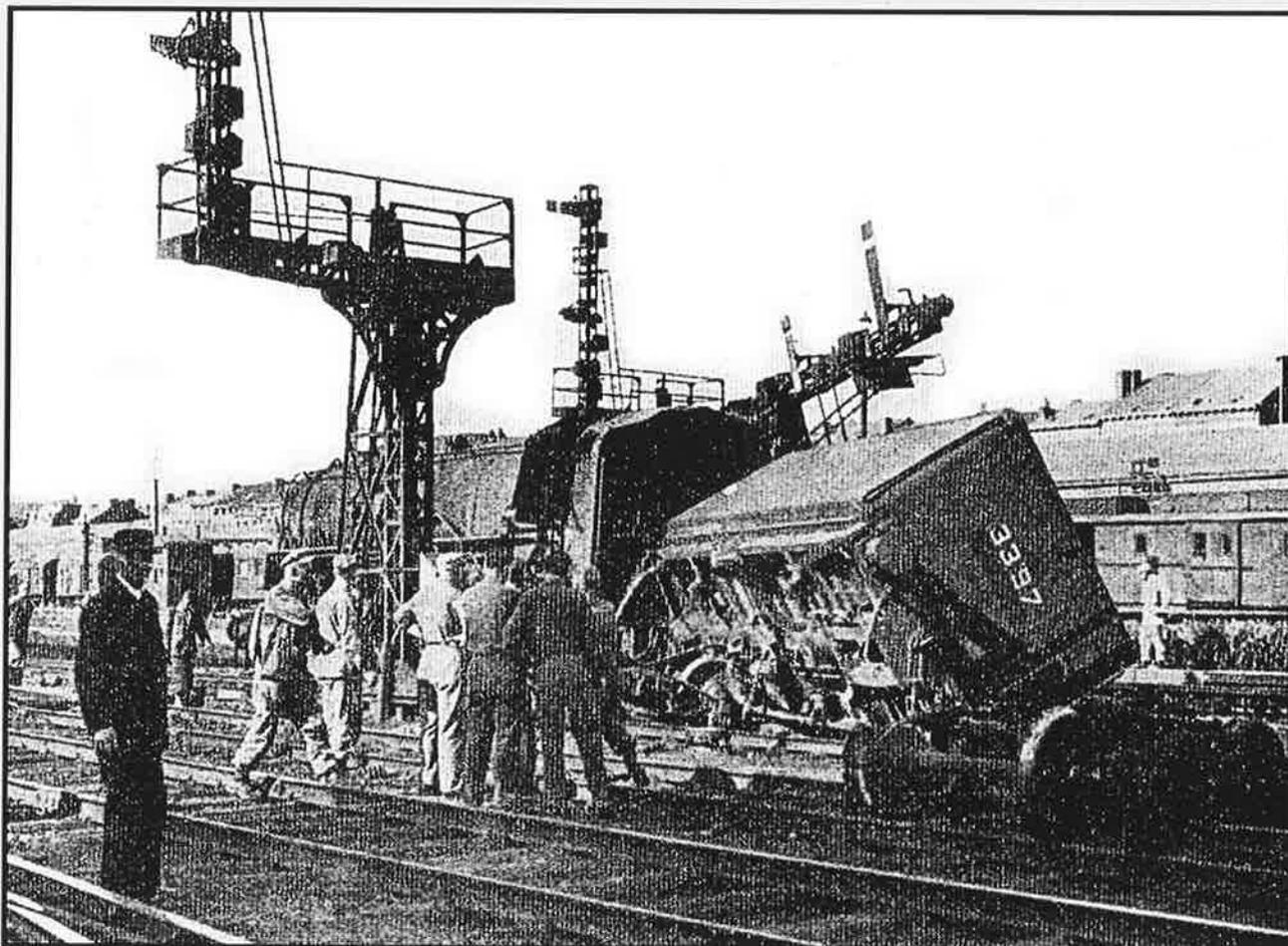
Il est très difficile de reconstituer l'effectif initial de 2120 locomotives néanmoins on peut approcher ce chiffre si l'on ajoute 18 locomotives perdues en mer par fait de guerre, 30 machines acquises par les PKP pour pièces de rechange et +/- 10 épaves, hors écritures.

Les locomotives utilisées par l'US Army en Afrique du Nord et en Italie se retrouvèrent sur les FS (Italie), les CFT (Tunisie) et les CFA (Algérie).

Les locomotives de l'Alaska Railroad, au nombre de 12, méritent une mention spéciale car ce réseau possédait les deux seules locomotives rapatriées d'Europe n°34089 et 3410.

En février 1958, 5 locomotives de l'Alaska Railroad furent revendues en... Espagne au réseau privé FC de Langreo dans les Asturies (seul réseau espagnol à l'écartement de 1.435mm), la 3410 figurait dans ce lot et avait ainsi traversé trois fois l'Atlantique !

Le 23 août 1945, la locomotive 3397 était remorquée sur le plan incliné vers l'atelier de réparation d'Ans. Arrivée à la hauteur de la gare de Liège Haut-Pré, la S160 se détacha pour une cause inconnue et, en marche arrière, dévala vers Liège-Guillemins distante de trois kilomètres. D'après les témoignages la locomotive était dépourvue de bielles. Comme mentionné ci-avant la 3397 assurait le service d'allège pour le compte de la SNCB. Photo du journal "La Meuse" publiée dans le magazine "Trains" début 1946.



La légende de cette photo figure en page 10, en bas de la colonne de droite.
Mauvaise reproduction sur papier journal d'époque, néanmoins publiée pour son caractère historique.



La 736.100 chauffée au fuel des CF Italiens (FS) sur le pont d'Agro, ligne Catania - Messina, vers 1955/56.

Un dernier conflit : la Corée, témoignage

A partir de 1947, 101 locomotives basées en Europe furent expédiées en Corée du Sud.

En préparant cet article, j'ai été contacté par un vétéran de la guerre de Corée Less Jacoby natif de Wasbaha (Minnesota) et actuellement domicilié à Corpus Christi (Texas).

Né en 1928, Less était trop jeune pour participer à la 2^{ème} guerre mondiale cependant il effectua ses premiers pas dans le monde ferroviaire à l'âge de 16 ans durant l'été 1944. A cette époque, comme bon nombre de cheminots étaient mobilisés, les étudiants du secondaire venaient renforcer l'effectif des grandes compagnies.

Less se retrouva donc affecté les fins de semaine à une brigade de la voie du Milwaukee Road : dur travail pour un adolescent que le remplacement de traverses, la pose de voies, etc.....

Entre 1945/46, il travailla un an dans une équipe de maintenance électricité et signalisation du Milwaukee Road. En août 1946, Less commença son service militaire par une instruction infanterie dans l'Alabama avant d'être affecté au service du Gouvernement militaire US en Corée (3) dans le 30th Transportation Corps, le Traffic Regulation Group et comme sergent au 790th Transportation Railroad Operating Battalion.

Début 1947, Less se trouva détaché aux CF nationaux de Corée comme conseiller en signalisation. Mi-1947, nouveau détachement comme chauffeur puis machiniste sur les S160 nouvellement arrivées d'Europe. Les

Consolidations étaient chauffées au charbon. Less se souvient du charbon de très mauvaise qualité qui ressemblait le plus souvent à de la poussière.

"Notre tâche consistait à manœuvrer et former des trains dans les docks et le triage du port de Pusan ainsi que dans une grande gare de formation située à 25 miles au nord.

A cette époque, les agents communistes infiltrés procédaient à de multiples sabotages (boyaux de freins coupés, aiguillages sabotés etc...).

Je me rappelle qu'une nuit toutes les pompes à air des locos du dépôts (23, je crois) avaient été rendues inutilisables à coup de marteau.

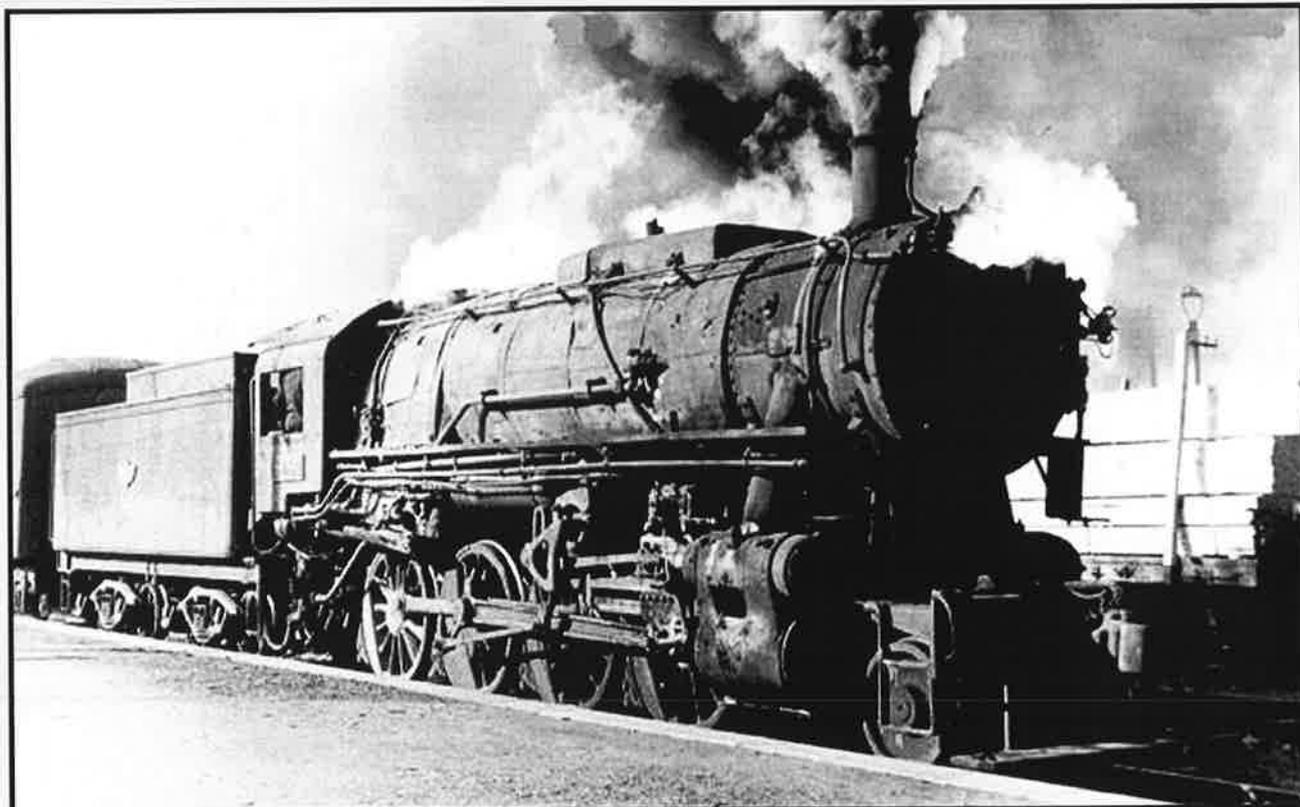
En service, la S 160 était une bonne locomotive exceptée pour l'utilisation du levier mécanique de changement de marche (Johnson bar) quand nous étions au service de manœuvre.

A la fin de la journée de travail (ou de la nuit) le machiniste était bien souvent exténué à force de manœuvrer ce levier.

Le frein vapeur était inadéquat et fut la cause de plusieurs accident. Autrement, elle était aisée à chauffer et fonctionnait bien sous tous les autres aspects."

A son retour de Corée en 1948, Less continua ses études supérieures grâce à l'aide du "GI Bill of rights" une aide financière dispensée pendant les quatre années d'études.

Début 1950, Less fut de nouveau mobilisé et retourna en Corée de mai à novembre 1951, cette fois comme opérateur et technicien au centre de communication du



La CS2-31 des Korean National railroad à Chyongyangni, le 5 décembre 1953 (photo Don Ross)

quartier général du 3rd Transportation Military Railway Service à Séoul.

Notons que les CF Nord-Coréens possédaient également des S160. Entre 1959 et 1962, l'Union soviétique livra 130 locomotives prélevées sur le parc des SZD des régions de Leningrad (St Pétersbourg) et d'Estonie et modifiées pour l'écartement coréen de 1.062 mm.

Par les hasards de l'histoire, les S160 circulaient sur les réseaux de deux pays ennemis, de part et d'autre du 38^{ème} parallèle !

Considérations techniques

En service, les S160 souffraient de problèmes de chaudière. La présence à l'origine d'un seul niveau indicateur d'eau entraînait, par suite de mauvaises indications, la fonte des plombs fusibles. (4)

De plus ces locomotives souffraient de déformations des tôles de la boîte à feu en raison d'une faiblesse des entretoises.

Des explosions n'étaient pas rares telles la 1829 à Louvain en octobre 1945. Il faut mentionner le peu d'égard accordé à ce matériel durant leur période au service des armées : il arrivait que trois heures après leur entrée à l'atelier, ces machines soient en tête de leur premier train. La montée en pression étant accélérée par l'emploi d'un souffleur externe. Un régime catastrophique, peut-être un des facteurs à l'origine des déboires ultérieurs.

La petite consolidation S160 surnommée "GI" ou "war baby" par les cheminots inspira également la conception de notre célèbre type 29 SNCB.

En raison d'une construction sommaire prévue pour une utilisation limitée dans le temps et de leurs faibles performances, les 2-8-0 US ont eu une carrière relativement courte sur certains réseaux acquéreurs comme les FS et les JZ yougoslaves.

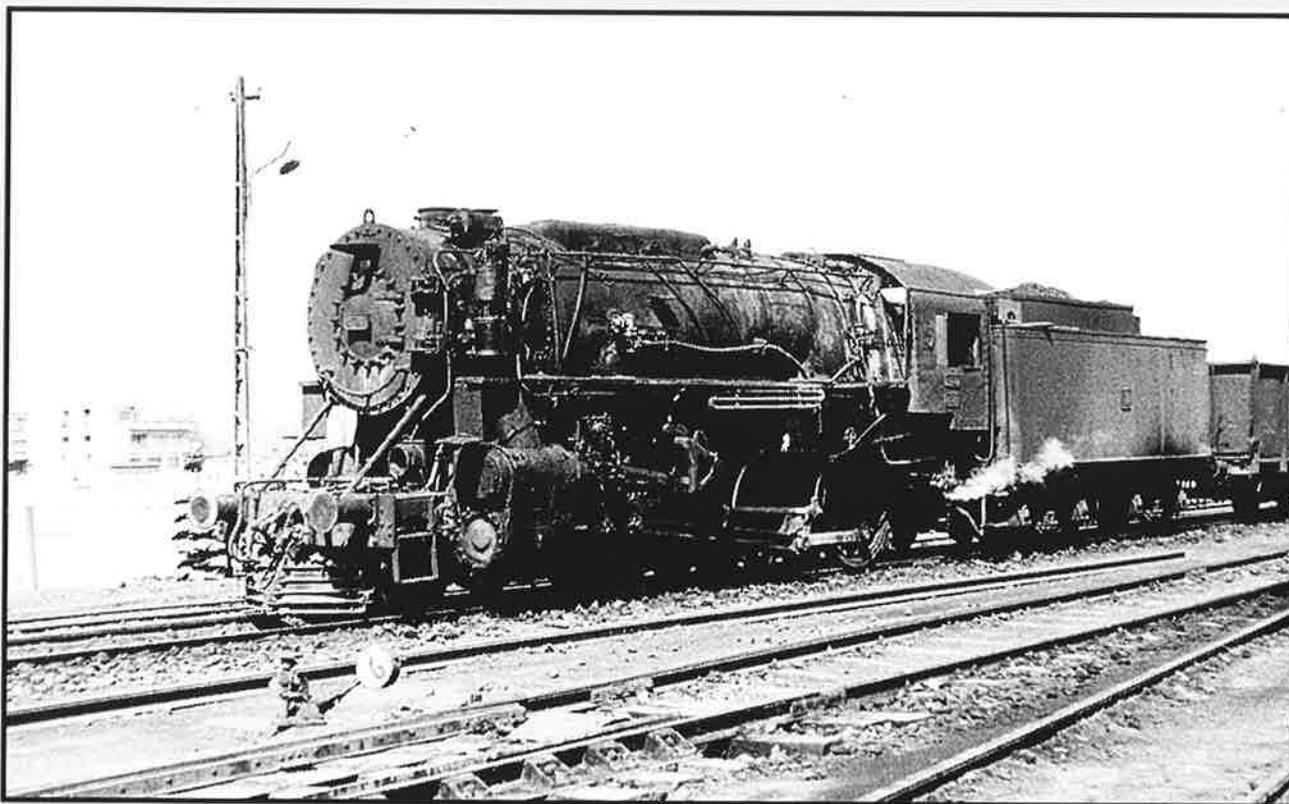
Cependant plusieurs exemplaires étaient encore actifs en Turquie et en Pologne jusqu'au milieu des années 80.

Les locomotives préservées

Si les S160 ont été totalement absentes du réseau britannique après 1945 (5), ce pays a rapatrié au cours de ces 30 dernières années pas moins de 8 locomotives !

Elles sont bien souvent utilisées en tête de trains militaires lors des nombreux festivals "Wartime" très populaires sur les réseaux musées d'outre-manche :

- la 5820 (Lima 1945) ex-CF Polonais PKP Tr 203.474 du dépôt de KATOWICE achetée en 1977 par le Keighley and Worth Valley Railway (G-B) repeinte en livrée kaki, elle a figuré dans le film "YANKS". Elle est en chute de timbre.
- la 2253 (Baldwin 1942) ex-CF Polonais PKP Tr 203.208 rachetée en 1993 par un particulier (Peter



La 45186 des CF Turcs (TCDD) manœuvre à KASERI le 10 avril 1985 – il s'agit de l'ex 2516 construite par Lima en 1943 (N°de constructeur 8333) locomotive utilisée sur le réseau SNCF et peut-être en Belgique. Le compresseur Westinghouse a été déplacé sur le côté gauche de la boîte à fumée. A noter la petite porte d'accès au tablier présente sur le seul côté gauche de la locomotive (photo Etienne LABAR)

Best) et actuellement sur le North-Yorshire Moors railway. Elle est en état de marche.

- la 701 (Alco 1944) ex-CF Grecs THG 575 venue au Mid Hants railway en 1984, en chute de timbre.
- la 1631 (Alco 1942) ex-CF Hongrois MAV 411.388 rachetée par un particulier (Ian Riley) hébergée sur l' East Lancashire Railway, en état de marche.
- la 6046 (Baldwin 1943) ex-CF Hongrois MAV 411.144 rachetée en 1975 par le Tyseley Railway museum à Birmingham, en chute de timbre.
- la 2128 (Alco 1943) ex-CF Polonais PKP Tr 203 -162 rachetée 1977, propriétaire Ian Riley East Lancashire railway, en état de marche.
- la 5197 (Lima 1945) ex-Fushum Industrial railway (Chine) rachetée en 1995- propriétaire Derek Foster-Churnet Valley Railway.
- la 1614 (Alco 1942) ex-CF Hongrois MAV 411.090 rachetée en 1977 -East Lancashire railway, en chute de timbre.

Mentionnons également les exemplaires conservés en Italie

- la 736.113 (Alco 1944) ex-TC 3323, préservée à Napoli Smistamento, état statique.
- la 736.114 (Alco 1944) ex-TC 3324, musée des CF de Pietratsa-Napoli, état statique.
- la 736.202 (Lima 1944) ex-TC 3693, Musée des CF de Rome, état statique.

D'autres locomotives

sont préservées à travers le monde

Hongrie (4), Pologne (3), USA (7), Chine (2), Turquie (2), Grèce (6) dans des états variables : de la carcasse rouillée à la locomotive musée.

La S160 en modélisme

Si ces locomotives ont connu une carrière mondiale, il est étonnant qu'aucune grande firme n'ait pensé à sortir ce modèle, déclinable en de multiples livrées.

A ma connaissance, seule la firme britannique DJH produit un modèle en métal à monter (référence E 170) à l'échelle H0, prix indicatif : 375,00 €.

Espérons un jour admirer une S160 en tête d'un long train militaire sur le réseau mosan...

Annexe

Document SNCB – Direction M daté du 30/11/1944, mentionnant les caractéristiques des locomotives des armées alliées dont les 2-8-0 USA. (page suivante)

Notes

(1) Pour de plus amples informations sur le service les S160 en Belgique et une iconographie abondante, nous vous renvoyons au tome II de l'ouvrage de feu M Phil DAMBLY – « vapeur en Belgique » Edition EDIBLANCHART.

(2) **UNRRA** – United Nation Relief and rehabilitation Administration : Administration des Nations-Unies pour le Secours et la Reconstruction.

(3) Les Etats-Unis occupaient militairement la Corée du Sud, ancienne colonie japonaise de 1910 à 1945.

(4) Les FS abaissèrent la pression de la chaudière et placèrent de nouveaux bouchons fusibles.

(5) Excepté une locomotive utilisée jusqu'en 1957 par le Longmoor military railway.

Bibliographie

- Allied military locomotives of the Second World War by R.Tourret –Tourret Publishing.
- Last steam locomotives of Eastern Europe – P Ransome Wallis- Ian Allan LTD.
- le Military railway service et les locomotives à vapeur type 140 de l'armée des E.U d'Amérique – Michel Penaneac'h et Denis Pasquier – AAATV 141R 840
- La vie du rail N° 1955- 08/1984
- Vapeur en Belgique Tome 2 - Phil Dambly - Ed Ediblanchart
- <http://www.djhmodelloco.co.uk>
- <http://www.gregoriou.itgo.com/custom4.html>



La S 160 de DJH avant peinture, elle sera disponible chez Jocardis à partir d'avril 2005

L'histoire retiendra leur contribution, avec leurs homologues britanniques, au formidable effort militaire pour la libération de nos pays.

A ce titre, nous nous devons de leur rendre hommage ainsi qu'aux "boys" et cheminots qui les ont conduites.

Etienne LABAR, février 2005.

Direction M.
Bureau 22-1.
N° 9.3.1.

Bruxelles, le 30 novembre 1944

GD/PVE

Note aux I.P.M.
Copie aux remises à locomotives.

Caractéristiques de locomotives.

Veillez trouver ci-dessous un tableau donnant les caractéristiques principales des locomotives américaines et anglaises mis à notre disposition.

L'INGENIEUR PRINCIPAL,
Brouckaert.

Caractéristiques principales des locomotives américaines et anglaises.

Types	Américaines		Anglaises	
	2-8-0 U.S.A.	2-8-0 W.D.	2-10-0 W.D.	2-10-0
	2-8-0	2-8-0	2-10-0	2-10-0
Nombre de cylindres	2	2	2	2
Diamètre des cylindres	483	483	483	483
Courses des pistons	660	710	710	710
Diamètre des roues motrices	1.448	1.435	1.435	1.435
Timbre	15,818	15,818	15,818	15,818
Surface des grilles	3,81	2,64	3,72	3,72
Longueur corps cylindrique	4.115	3.545	4.775	4.775
Diamètre corps cylindrique	1.778	1.740	1.775	1.775
Effort de traction: $\frac{0,65}{D} \text{ pd}^2 - 1$	10.960	11.850	11.850	11.850
Poids en ordre de marche	73.109	71.631	79.759	79.759
Poids adhérent	64.000	62.486	68.329	68.329
Poids par essieu (maximum)	16.000	15.642	13.635	13.635
Longueur hors traverses	9.830	10.625		
Empattement	7.086	7.561	9.042	9.042
Empattement moteur	4.724	4.950	6.400	6.400
Charbon	Kg	8.150	9.100	
Eau	m ³	24,5	22,65	
Pression	Kg/cm ²	15,83	15,83	

(B) 2283-11-44.(75)

Les logos de la SNCF

A l'occasion de la mise en vigueur du nouveau logo de la SNCF, Michel Marin, nous propose de parcourir ses logos successifs et de tenter de les interpréter.



1938 et 1944 :
la SNCF unie et centrée sur elle-même.



1947 :
la SNCF dans la nation.



1967 et 1985 :
la SNCF ouverte et moderne.



1992 : la SNCF dirigée vers le futur.



2005 : la SNCF au combat.

A propos de l'Athus-Meuse

Vous avez tous remarqué ces trains de charbon composés de trémies vertes et tractés par des série 13. Il y a ainsi trois trains par jour entre Anvers et la centrale thermique Emile Huchet de Creutzwald. Prochainement on passera à quatre trains. Les wagons seront aussi modifiés : commandes hydrauliques des volets des trémies et charge par essieu portée de 20 tonnes à 22,5 tonnes.

Source : B-Cargo News de décembre 2004

Par contre vous n'avez peut-être pas remarqué la baisse du nombre de trains de conteneurs. Celle-ci est due à la fermeture du hub de ICF de Metz-Sablon. Six relations par semaine Anvers-Italie sont désormais assurées via Montzen et la vallée du Rhin avec traction assurée depuis la frontière belge par CFF Cargo. Reste cependant sept relations par l'Athus-Meuse et Mont Saint-Martin.

Source : La vie du Rail du 26 janvier 2005

ICF ou Intercontainer-Interfrigo est détenu à 60% par la SNCF, la SNCB, Railion et Trenitalia. (voir <http://www.icfonline.com/>)

Michel Marin

Communiqué

La police viennoise a annoncé ce mercredi, conjointement avec la police allemande, une bonne nouvelle qui devrait réjouir nombre de modélistes et passionnés de trains et jouets : la majeure partie des pièces dérobées lors du spectaculaire 'vidage' du musée Märklin à Göppingen dans la nuit du 18 janvier, a été retrouvée et 7 personnes ont été interpellées. Les pièces sont à présent en sécurité.

Bonne nouvelle, n'est-ce pas?

Des sites Internet

Trains américains et de jardin :

<http://www.woodpecker2ft.net>

Trains à voie métrique :

<http://VoieMetricque.org>



Gilly, à côté de l'avion-bar : la voiture L, ex-SNCB, a été changée de place (photo Claude Carpet).

Il faut souvent adapter les modèles du commerce...

Récemment, j'ai reçu l'automotrice Break 80 SNCB 302 à double caisse ton pourpre, erronément appelé ton "Bordeaux". Commandée pour le 2 rails avec un décodeur pour le fonctionnement en numérique (Digital) "Lokpilot" adapté, ainsi que l'éclairage intérieur par micro-lampes. Il s'agit donc de la célèbre production du bien connu "Treinshop Olaerts". Ce dernier nous a produit également les locomotives vapeur type 1, 12, 29, 10 et plus récemment l'autorail série 45 qui a suivi les automotrices Break triples en nouvelle livrée. <http://www.treinshopolaerts.be>

Premières constatations

Voici un investissement tel que décrit à 400,00€.

L'automotrice est composée d'un élément comportant le moteur et l'électronique embarquée et d'un élément "remorque" avec le pantographe. Un attelage à élongation à 4 contacts réunit les deux châssis. L'élément moteur comporte deux bogies à deux essieux tous prise de courant dont un des quatre essieux est garni d'un bandage adhérent. L'entraînement est réalisé par un moteur central à deux longues tiges de commande, de part et d'autre, articulées dans une boîte au dessus des deux bogies récepteurs. Les roues sont uniformément brunies.

Installée sur des rails "Rocoline" au code 83, il s'avère qu'aux aiguillages et notamment aux traversées jonctions, les essieux "montent" dans les gorges des pointes de coeur et autres éléments. Ces gorges étant en plastique, la roue ne prend plus son contact sur la voie... Il s'en suit des arrêts lors d'une marche au ralenti, des à coups dans le roulement à petite vitesse et le tres-sautement de la caisse dans l'appareil de voie à vitesse moyenne. L'élément remorque comporte des roues à boudins moins haut ce qui permet à cet élément de passer sans heurts.

Premières conclusions

Les bogies moteurs sont vraisemblablement équipés de roues isolées mais aux "normes Märklin" d'autant qu'il y a lieu de mettre le calibre sur les huit essieux et de régler l'écartement aux normes NEM pour le 2 rails.

Il est préférable d'enlever le bruni sur la surface de roulement des roues pour une meilleure prise de courant.

L'éclairage des lampes transparait au travers de la caisse.

Le moteur et l'électronique installés dans le compartiment central de l'élément moteur ne permet pas "d'éclairer les vitrages" ce qui donne l'impression d'une panne de lumière. Avant d'enlever la caisse et de regarder l'intérieur, j'avais eu le malheur de signaler cela à M. Olaerts. J'ai du passer pour un con...

Donc, il ne fallait pas y mettre d'éclairage intérieur : économie.

Quels travaux entreprendre

- D'abord, passer le calibre et écarter les roues l'une de l'autre pour les mettre au gabarit des normes NEM. Les espaces entre le rail et le contre-rail dans les aiguillages n'est pas infini.
- Peindre en noir sans déborder sur les vitrages ni sur l'extérieur de la caisse (...) la partie intérieure au dessus des vitrages et le plafond.
- Réduire la hauteur des boudins des huit roues de l'élément moteur. Ce n'est pas la chose la plus facile. Il faut travailler sur des "rouleaux" ou retourner l'élément la tête en bas pour disposer de tout l'espace. Placer une prise de courant. Se saisir de sa foreuse (Dremel) ajouter une meule. Faire tourner à grande vitesse les roues en sens inverse de la rotation de la meule et pratiquer comme sur la photo jusqu'à obtenir une roue d'un diamètre de 13 mm. Remplacer la meule par une fine lime, ébarber de part et d'autre de la pointe du boudin. Essayez de ne pas endommager le bandage en caoutchouc.
- Lorsque les roues tournent, passer la lime sur la table de roulement qui sera en contact avec le rail. Avec une brosse en fils ou la lime, enlever le bruni pour permettre le passage du courant.

Même à ce prix là, il faut encore "améliorer" soi-même son modèle... pourtant, j'avais bien commandé un modèle 2 rails qui aurait dû être aux normes NEM pour le 2 rails (RP25). Tout le monde n'a pas des rails au code 100. Le modéliste préfère le code 83.

Guido ne sera pas content que je ne l'encense pas. Le but de cet article n'était pas le coup d'encens, il a déjà été donné dans "Train Miniature Magazine" n°32, pages 11 à 15, mais comment doit pratiquer le modéliste pour optimiser son investissement.

Pour votre autorail AR45, il faut remplacer deux roulements de l'élément moteur pour le "faire aller" convenablement. Les nouveaux livrés auront cette correction faite d'origine. Si vous avez la joie d'en posséder déjà un, il y a lieu de le modifier. Voir M. Guido Olaerts qui fait tout ce qui est en son pouvoir pour fournir d'excellentes reproductions. A ce propos, Märklin-Trix a produit une vapeur SNCB type 26, Treinshop Olaerts commercialisera ce modèle, en exclusivité, déjà patiné. Il devrait être disponible vers fin avril-mai tout comme l'AR45 modifiée.

Dans la notice jointe à la boîte (verte) j'ai désespérément cherché le numéro de référence des bandages adhérents pour un futur remplacement. Voici quand même une pièce qui disparaît aisément.

Claude CARPET

Liège : la gare des Guillemins et les plans inclinés au temps de la vapeur

En août 1947, la gare de Liège-Guillemins était très animée et très intéressante pour les amateurs de la traction à vapeur. En effet, de nombreux trains de voyageurs venaient ou partaient vers de nombreuses directions. En tête de ces convois, l'on remarquait des locomotives types 10, 48 et 64 de la remise de Liège (FL). Mais il était également possible de percevoir d'autres types affectés à d'autres remises comme les type 1 de Herbesthal (FHR), les type 9 de Landen (FLD), type 12 de Schaerbeek (FSR), type 26 de Renory (RY), type 29 de Ronet (FEO), les 31 de Tienen (FTL), les 41 de Statte (LHY).



Pour effectuer les manoeuvres, la remise de Liège possédait des types 57, 98 et 99, ces deux derniers types étaient surtout utilisés pour aider les locomotives devant tirer de lourdes charges sur les plans de Liège.

En effet, le spectacle ne se trouvait pas seulement en gare des Guillemins, mais également sur ces fameux plans inclinés de Liège : rampes qui permettaient aux trains allant dans la direction de Bruxelles, de sortir de la vallée de la Meuse. Le spectacle de ces convois grimpant lentement ces plans inclinés était impressionnant et attirait de nombreux photographes dont Monsieur A.G. Nymeyer, d'origine suisse, à qui nous devons les photos reprises ci-après.

Michel HERBIET

Un couplage de types 98 et 99 de la remise de Liège se remplissant les soutes à eau pour assurer la pousse des trains sur les plans inclinés de Liège.



Locomotive type 9, n°9.021, de la remise de Landen en tête d'une rame composée d'un fourgon et de voitures GCl venant de démarrer de la gare de Liège-Guillemins et s'appêtant à attaquer la longue montée des plans inclinés, sans doute aidée par une, voire deux, locomotives de pousse.



De gauche à droite :

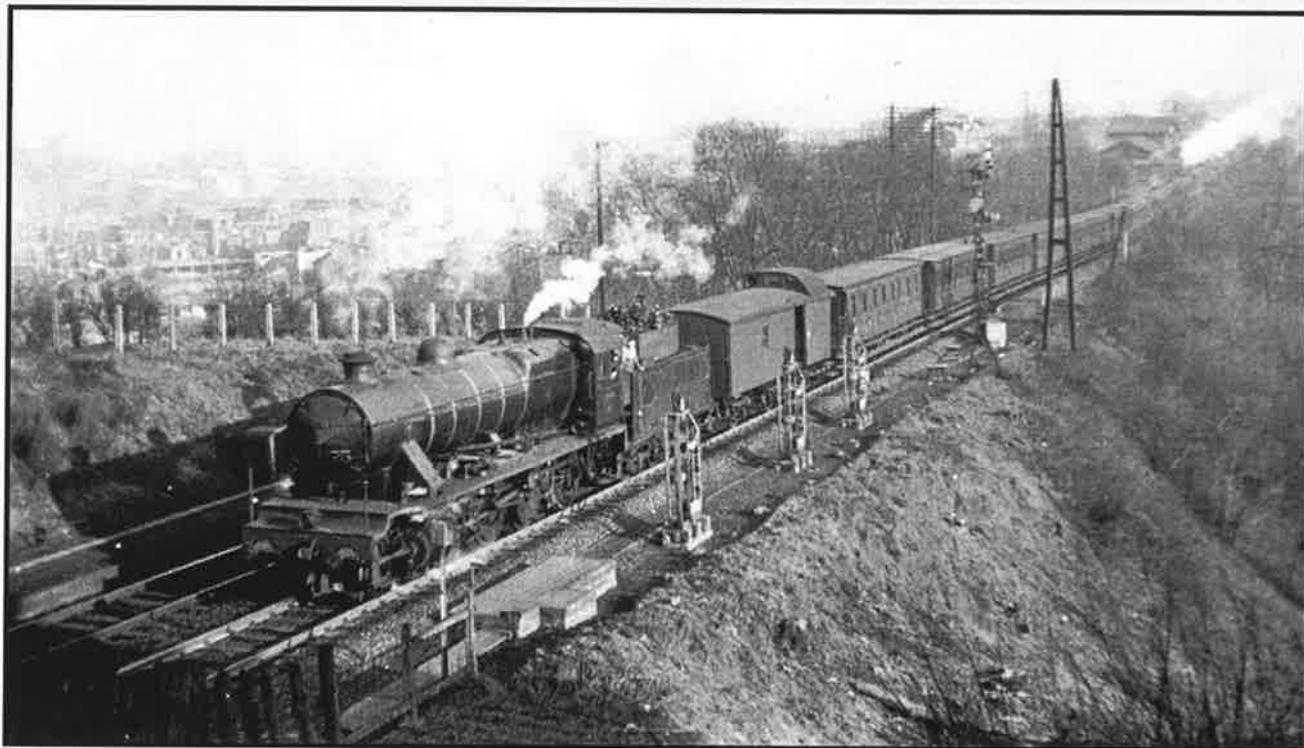
- a) Locomotive type 12 de la remise de Schaerbeek, en tête d'un train en provenance de Bruxelles-Nord, attendant le signal de départ pour se diriger vers Verviers-Central.**
- b) Locomotive type 10 de la remise de Liège entrant en gare en tête d'un train en provenance de Verviers-Central et qui, après avoir fait le plein de voyageurs se trouvant sur le quai, se dirigera vers Bruxelles-Nord.**
- c) Locomotive type 29 n°29.085, affectée à cette époque à la remise de Ronet, venant de faire le plein d'eau avant son prochain service.**



En plein effort sur l'un des deux plans inclinés de Liège, une locomotive type 10 de la remise de Liège, en tête d'une lourde rame composée de voitures du type K, étale toute sa puissance pour assurer dans le temps imparti la traction de ce train. Elle est heureusement secondée dans sa tâche par deux locomotives de pousse du type 99 qui ne cessent de l'encourager.



Les deux locomotives type 99, dont question à la photo ci-dessus, qui viennent d'aider la type 10 à gravir les plans inclinés et lui souhaiter "bon voyage" pour le reste du parcours, regagnent par l'autre voie la gare de Liège-Guillemins où d'autres convois les attendent pour être aidés à sortir de la vallée de la Meuse.



En tête d'une longue rame composée d'un fourgon et de voitures GCI, la locomotive type 31, n°31.075 de la remise de Tienen, passe en plein effort devant trois tendeurs de signaux sur le plan incliné de Liège aidée par une locomotive de pousse.

(Photo auteur inconnu, collection M. Herbiet).

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

(Informations réunies par Jean-Claude Botspoel, l'agenda Fébelrail, et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

Chaque nouvelle parution de l'agenda est une mise à jour : les dates sont confirmées ou modifiées ! (***) = vaut le voyage.

Bourses et activités revenant régulièrement

Tous les 3^e dimanches du mois (en principe) : WOLUWE-SAINTE-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2^e dimanches du mois d'avril à octobre : LA LOUVIERE : circulations par l'Association Vaporiste du Centre, rue G. Boël, Institut technique; 10>18h.

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B; 1190 Bruxelles.

Tous les dimanches (en saison) : LIGNE DU BOCQ (ex-ligne 26) : circulations de l'autorail 4602 du PFT (Dorinne - Spontin - Cincy).

Du 1 avril au 30 octobre du mercredi au dimanche 13>18h, en juillet et août tous les jours 10>12h et 13>18h : JEMELLE, exposition permanente consacrée au rail et à la pierre au Centre du Rail et de la Pierre.

Tous les dimanches du 1 avril au 1 octobre et tous les samedis du 1 juillet au 1 septembre : THUIN, circulation de tramways anciens et visite du Centre de la Découverte du Vicinal à l'ASVI.

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/clic.htm> L'actualité ferroviaire en ligne : <http://users.skynet.be/wallorail>

Avril 2005	
17	WOLUWE : bourse
22	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, DB - CFL, époques IV et V.
22 au 24	SOUFFELWEYERSHEIM (F67) : 9 ^{ème} exposition de modélisme ferroviaire. Au nord de Strasbourg, autoroute sortie 49.1, Espace 7 Arpents. Vendredi 17>21h, samedi et dimanche 09>18h. Organisation du club «Souffel'Modélisme». http://www.chez.com/souffel
23 et 24	BRUXELLES (FOREST) : le club anglais «7 1/4 Gauge Association» sera reçu au Parc du Bempt par le «Petit Train à Vapeur de Forest», chaussée de Neerdaele 323b. Circulations spéciales http://www.ptvf.be/tf/
23 et 24	ANTWERPEN, hangar 15, expo et bourse. 10>17h.
24	AYWAILLE : 48 ^{ème} bourse organisée par l'ASMOCO, salle Saint-Raphaël, 08>13h.
29	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Mai 2005	
6	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, CFF - ÖBB - FS, époques IV et V.
6	CFFL : exposé avec diapositives de M. Eric BINAME : «Le Japon du Nord au Sud, 5.500 km en 17 jours».
13	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
14	HOUTEN (NL) : grande bourse de train minature à l'Eureco-Expo-Center. 10>15h.
20	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Présentation de diapositives sur l'exposition de modélisme ferroviaire de Köln (Modelbau 2004) et Theux (jubilé du Chemin de Fer de l'Est de la Belgique).
27	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
29	SINT NIKLAAS : bourse, salle «Den Hof», Hendrick Hermanplein. 09>13h.
Juin 2005	
3	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs et marchandises en traction vapeur, toutes nationalités, époque III.
5	NAMUR : 2 ^{ème} bourse organisée par le Rail Miniature Mosan à l'Institut Technique Henri Maus, Place des Cadets. 09>13h. Renseignements : rmmsecretaire@hotmail.com
10	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
10	CFFL : exposé avec diapositives de Jacques QUOTIN : «Namur - Liège, la ligne 125 et ses industries».
17	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu ..
19	WOLUWE : bourse
24	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Juillet 2005	
1	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
8	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.

15	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : réunion de vacances.
17	WOLUWE : bourse
22	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.
29	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Août 2005	
5	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, SNCB, époques IV et V.
12	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
19	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : réunion de vacances.
21	WOLUWE : bourse
26	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
27	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
28	ERPENT : bourse d'échange Toy-Show
Septembre	
2	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : grands rapides + TEE + TGV + ICE, toutes nationalités, toutes époques.
9	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
11	VILVOORDE : bourse
16	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection vidéo «Vapeur en Slovaquie» de M. Akio Hata (Japon), présentation d'Etienne Labar.
17 et 18	SINT NIKLAAS : expo et bourse, organisée par le MSC Het Spoor, Noordlaan 32, derrière la gare.
23	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, SNCF – BR, époques III, IV et V.
24 et 25	SINT NIKLAAS : expo et bourse, organisée par le MSC Het Spoor, Noordlaan 32, derrière la gare.
24 et 25	VIRTON : expo organisée par le Modéligaume au complexe sportif et culturel, Cour Maréchal 8. Samedi 14>22 et dimanche 10>22h.
30	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Octobre	
2	AYWAILLE : 49 ^{ème} bourse organisée par l'ASMOCO, salle Saint-Raphaël, 08>13h.
7	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs, DB – CFL, époques IV et V.
8 et 9	GENK : EUROMODELBOUW, LimburgHallen. 50 réseaux ferroviaires.
14	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
15	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
21	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .MISE EN PLACE DES LOCAUX !
22 et 23	NAMUR : l'exposition du 40 ^{ème} anniversaire du RAIL MINIATURE MOSAN. Centre Culturel de Géronsart à Jambes. Renseignements : rmmsecretaire@hotmail.com
30	SINT NIKLAAS : bourse, salle «Den Hof», Hendrick Hermanplein. 09>13h.
28	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Novembre 2005	
4	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs et de marchandises en traction diesel et électrique, toutes nationalités, époque III.
5 et 6	OBERLAHNSTEIN (D) exposition de modélisme avec la participation du réseau N du RMM. http://www.mec-lahnstein-koblenz.de/
11	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
18	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : .

Le Pier de Blankenberge boit la tasse

Article de Philippe Warzée, paru dans "La Libre Belgique", mis en ligne sur Internet

L'attraction ouverte en mars 2003 est fermée pour cause de faillite. Elle n'a attiré que la moitié seulement des 120.000 visiteurs escomptés.

En 1999, s'ouvrait, à Blankenberge, l'imposant chantier de restauration de sa jetée fétiche: le Pier. Depuis 1894, il est la carte de visite de la ville. Si son nom et sa silhouette n'ont pas changé, c'est le troisième exemplaire du genre qui s'inscrit dans le paysage maritime, depuis mars 2003.

L'actuel édifice, fleuron architectural, a pu voir le jour grâce aux largesses de la Région flamande, de la Province, du «Kust Actie Plan» - favorisant le développement touristique - et de la ville, propriétaire du bâtiment. Le chantier, qui a accusé un an de retard, a largement dépassé les 20 millions d'euros.

L'entreprise avait également vocation touristique, à travers la création d'une cité du train. «Train City» a été mis sur pied par trois acteurs regroupés au sein de la société Pier Station: l'Asbl Collections & Patrimoines (qui signe l'actuelle exposition des 175 ans de la Belgique), la société Märklin et le collectionneur privé Frans Bevers. Ensemble, le trio a procédé à l'aménagement du Pier. Au menu : un musée thématique, une salle de cinéma dynamique, un établissement horeca, une boutique et des salles d'expositions temporaires.

Fort de ses 2,5 millions de touristes annuels, Blankenberge a vu dans le nouveau Pier un pôle d'attraction supplémentaire, complétant une offre déjà très riche. «Train City» misait sur un volume annuel de 120.000 entrées. Un an et demi après son ouverture, le rideau tombe et la faillite de Pier Station est prononcée entre les fêtes de fin d'année, le 29 décembre 2004.

Le dôme emblématique ferme ses portes, seule la jetée reste accessible aux promeneurs.

Des 120.000 visiteurs annuels attendus, seulement la moitié de ceux-ci sont au rendez-vous. Pour les action-

naires de Pier Station, l'aventure tourne rapidement au vinaigre. Créée en 1999, la société a tout d'abord misé sur l'ouverture prévue à Pâques 2002. Tributaire du chantier, elle a dû ronger son frein. Quelques mois après le lever de rideau de mars 2003, ses administrateurs procèdent à une augmentation de capital. Celui-ci est porté à 1.200.000 €. Cela ne semble pas suffisant. L'absence de recettes, conjuguée au contrat de leasing du cinéma dynamique, aux différents remboursements et au déficit du restaurant, sème le doute. L'harmonie entre les actionnaires n'a plus cours. La décision d'arrêter les frais tombe...

La ville gardienne du temple

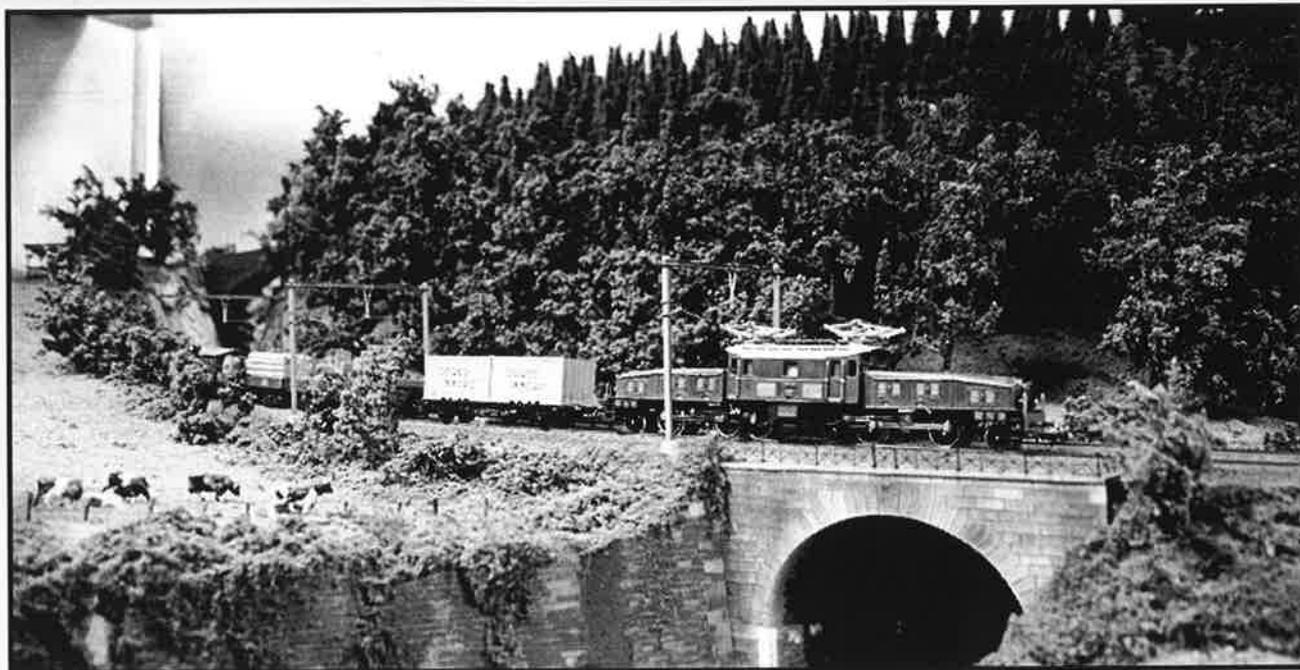
Trop tôt selon certains, parmi lesquels Alain Mager, administrateur de l'Asbl Collections & Patrimoine et ex-président de Pier Station. «Trois ans est le délai minimum pour réussir ce type d'aventure», dit-il. Eric Goris, directeur de Märklin, ex-administrateur délégué de la société, partage ce point de vue et cite l'exemple du «Pass» ou encore celui de la ville de Hambourg où une attraction de ce type attire près de 400.000 visiteurs par an. Mais quel sont les ingrédients qui ont accéléré la chute ? Mauvaise maîtrise de la saisonnalité ? Faiblesse de la thématique et de la communication ? Prix d'entrée dissuasif ?

Toujours est-il que la curatelle est aujourd'hui devant une impasse. Il lui est difficile de réaliser tous les actifs du Pier. Concernée au premier chef, la ville s'emploie à trouver une solution. Si aucun repreneur ne se présente d'ici l'été, elle mettra 200.000 € sur la table. Selon Lucien Bullinck, directeur de l'office du tourisme, « *L'horeca pourrait ouvrir sans problème en juin prochain. Faute de repreneur, la ville gèrera temporairement les attractions. Nous ne pouvons pas laisser fermer un pareil édifice. Il a un potentiel évident !* »

© La Libre Belgique 2005.



André, Philippe et Elisabeth ont visité "Modélisme pour touristes" au Casino de Blankenberge (photo J.-C. Botspoel).



JAMBES-NAMUR

Centre culturel de Géronsart

Samedi et dimanche

22 et 23 octobre 2005

LA GRANDE EXPO

du 40ème anniversaire

RAIL MINIATURE MOSAN

club de modélisme ferroviaire

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 fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2005) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Guy Lahaye
 Trésorier, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Communication(s), Secrétaire adjoint Jean-Pierre Lobet
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Rédac'chef FFN Claude Carpet

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Michel Archambeau,
 et Claude Riguelle.
 Réseau H0 "US" Jean-Claude Botspoel,
 et Jules Falque.
 Réseau N "Athus-Meuse" Jacques Quoitin,
 et Didier Delfosse.
 Bibliothèque Claude Carpet,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur 45,00 €.
 Membre ordinaire * 30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.

Abonné à Ferro Flash Namur,
 (uniquement le service Ferro Flash) 18,00 €.
 Pour l'étranger 22,00 €.

* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président Jean-Claude Botspoel Rue Saint Hadelin, 21 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60. GSM : 0477.39.69.99. Courriel : botspoel@skynet.be

Secrétaire Guy Lahaye Rue Fostrie, 60 5530 YVOIR.
 Tél : 082.61.01.04. GSM : 0495.90.45.72. Courriel : rmmsecretaire@hotmail.com

Trésorier Didier Delfosse Rue de Furnaux, 26 B 5640 METTET
 Tél bur : 065.58.31.68. GSM : 0477.65.64.86. Courriel : didier.rmm@skynet.be

Compte Banque .. 360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".
 De l'étranger BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.be>.

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 071.72.95.61. et 0475.48.62.60.
 Courriel : ffn-rmm@skynet.be

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

Diffusion Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. Voir "Trésorier" ci-dessus.

"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. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être inféodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme.

Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

Vie du club

Le souper du 19 mars.....	1
La grande exposition du 40ème anniversaire du club.....	24
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs".....	20

Documentation

Les locomotives de la victoire : les S160.....	3
Les logos de la SNCF - A propos de l'Athus-Meuse - Communiqué - Sites Internets.....	16

Modélisme

Il faut souvent adapter les modèles du commerce.....	17
La locomotive 81256 de Fleischmann.....	22

Actualité ferroviaire

Le Pier de Blankenberg "boit la tasse".....	23
---	----

Rétro rail

Liège : les plans inclinés au temps de la vapeur.....	18
---	----

<http://users.skynet.be/wallorail> : l'actualité ferroviaire en Wallonie.

Un CD-ROM de Robert BELLE sur l'histoire des anciennes lignes Taminés - Gembloux - Ramillies - Landen; Taminés - Dinant - Jemelle et Ciney - Spontin - Yvoir. Plans, illustrations, cartes postales, sites remarquables, villages et châteaux, gastronomie, légendes, (10.000 fichiers sur 695 Mo.) Prix public 18,00 €.

Centralisation des commandes auprès du Rédac'chef par courriel : ffn-rmm@skynet.be (en raison du prix spécial pour les membres RMM).

ferro flash Namur n°131 (2005-2)

Ce deuxième numéro de l'année 2005 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des photos, des articles ou toute autre collaboration : Christian Auquière, Alain Bauwin, Jean-Claude Botspoel, Etienne Labar, Michel Marin, et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait peut-être bien moins fournie !...

Ferro Flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Rue Bel Horizon 1; 5651 Thy-le-Château. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert Ier, section du Dépôt Légal, Boulevard de l'Empereur, 4; 1000 Bruxelles.

Photo de couverture : La 1325 en tête d'un train de citernes au passage à Ham sur Sambre, le 14 juillet 2004 (photo Christian Auquiere, parue sur <http://users.skynet.be/wallorail/>).

Photo de la couverture intérieure : La 45175 des CF Turcs (TCDD) à l'entretien au dépôt de KAYSERI, le 10 avril 1985, ex-2759 du Transportation Corps construite par Baldwin en 1943, numéro du constructeur 70 122, utilisée en 1944/45 sur le réseau français (photo Etienne Labar).