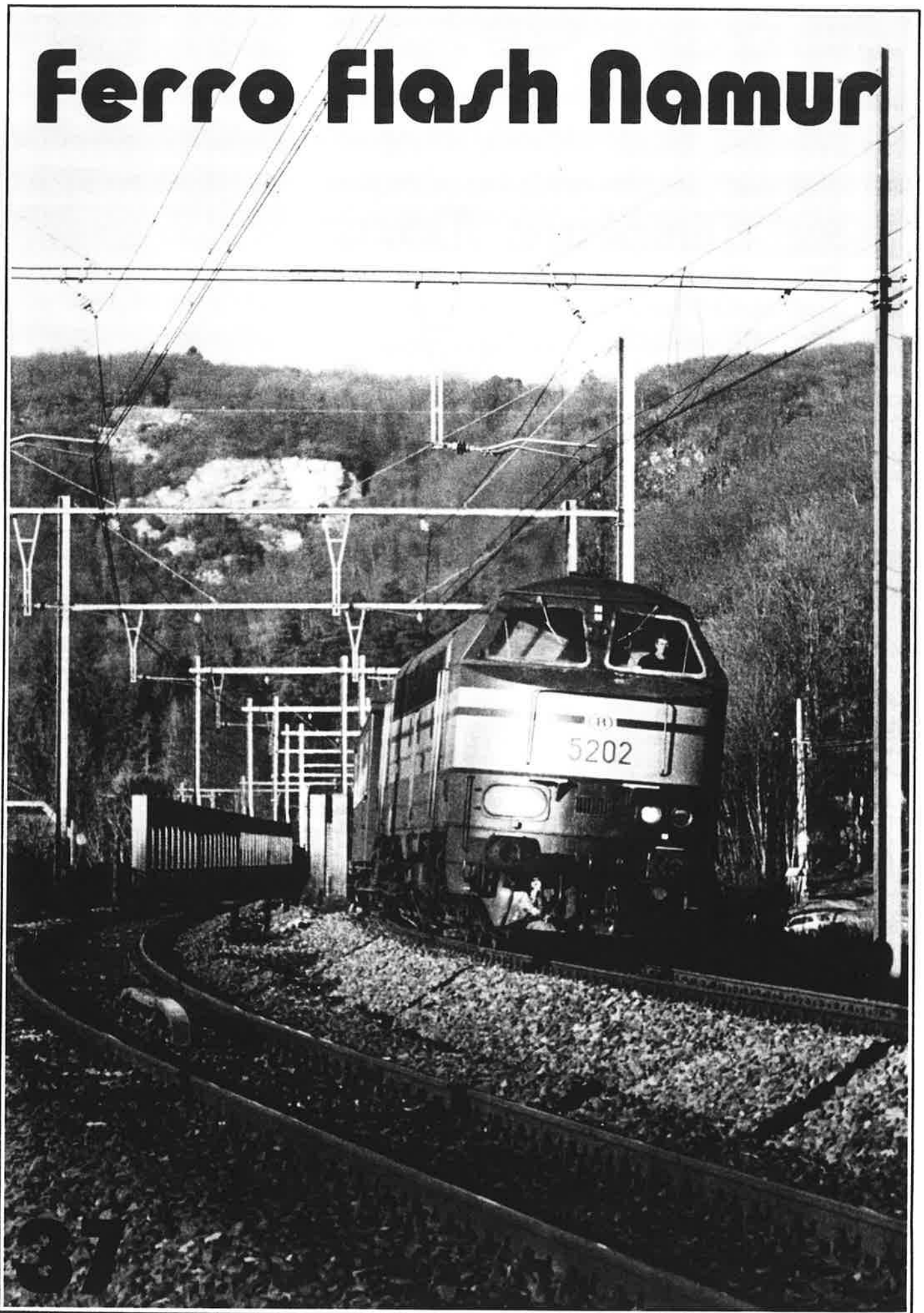


Ferro Flash Namur



Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer de la région namuroise.

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 ses réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction et à l'exploitation d'un grand réseau HO, et des activités spécifiques pour ses membres juniors.

COTISATIONS ANNUELLES :

- membre bienfaiteur :	1500 frs
- membre ordinaire :	1000 frs (*)
- membre junior (moins de 18 ans) :	500 frs (*)
- sympathisant (uniquement service "Ferro Flash Namur" :	600 frs

(*) pour un second membre d'une même famille, sans service "Ferro Flash Namur", ces cotisations sont réduites de 250 frs.

Secrétariat :

Daniel BRAIBANT rue de la Gare, 98 5544 HEER - AGIMONT

Compte bancaire :

360 - 0053510 - 69 du RAIL MINIATURE MOSAN à NAMUR

Local :

Centre Culturel de Géronsart rue du Trèfle 5100 JAMBES

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPÖEL rue du Hameau 28 5330 ASSESSE

"Ferro Flash Namur" est le bulletin bimestriel du Rail Miniature Mosan.

Rédaction : André-Marie DUCARME rue de l'Eglise, 53 5150 WEPION (081) 46 08 52

Diffusion : Claude CARPET rue de Prée, 7 A 5650 BIESME (071) 72 87 41

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

vie du club

Nos prochaines réunions

23 juin : réunion mensuelle

Projections : "Le Petit Train Jaune de la Cerdagne"
par J. Dubuffet.

Modélisme : Techniques de moulage (plâtre, résines...)
par J-C. Botspoel et L. Mercier.

Circulations : Les autorails (tous pays et époques...)

30 juin / 7 juillet / 14 juillet : séances réseau(x)

28 juillet : réunion mensuelle

Réunion de vacances : programme libre.

Circulations : matériel que l'on souhaite faire homologuer pour le réseau club...

initiation à l'exploitation de notre réseau H0 (dispatchers, signaleurs).

4 août / 11 août / 18 août : séances réseau(x)

25 août : réunion mensuelle

Projections : programme non encore communiqué.

Modélisme : les cabines de signalisation mécaniques à la SNCB, et une application en modélisme : le Poste 2 de notre réseau H0.

Présentation par A-M. Ducarme.

Circulations : comme le 28 / 07.

Oublis ?

En dépit de son bon caractère bien connu, notre cher Président est vexé, fâché, contrarié, agacé, irrité, mal tourné... Et il y a de quoi.

De nombreux membres ont émis le souhait de recevoir chaque mois, par son intermédiaire, leur exemplaire du 'Journal du Chemin de fer'. Ils se sont fait inscrire mais, depuis, ne se sont guère empressés de venir le chercher (et de le payer). Si bien que notre Jean-Claude fait aujourd'hui figure du "pigeon" de service, avec un tas de revues qui lui restent sur les bras, et que lui a dû payer... Oublis ? Légèreté ? Ou manque de la plus élémentaire correction ?

Si vous vous sentez visés, un bon réflexe : allez chercher les numéros que vous aviez commandés. Et, si vous ne souhaitez plus les réserver à l'avenir, faites-le savoir clairement !

Pour notre Expo du mois d'octobre,

Il faut que ça roule !

Beaucoup d'entre nous ont gardé un mauvais souvenir des circulations sur notre réseau HO (ou plutôt de leur rareté), lors de l'expo de 1987.

De là à condamner en bloc le dit réseau et ceux qui le construisent, le pas fut bien vite franchi, parfois...

Une nouvelle expo se profile à l'horizon (octobre de cette année), et, avec elle, une angoisse : cela ira-t-il mieux cette fois-ci ?

Depuis deux ans, les travaux se sont poursuivis. Une bonne part des séances de travail a consisté à remédier aux défauts constatés. (Certains étaient assez folkloriques : il avait suffi, par exemple, d'un ventre (peu mince) dans un boyau (fort mince) pour détacher de leurs supports quelques relais et f... le b... dans tous les systèmes électriques sans qu'on sache pourquoi !)

Deux pannes constatées lors de circulations publiques ne se sont jamais plus produites en dehors de ces moments cruciaux. Que faire ? Croiser les doigts ? Faire intervenir un exorciste ?

Mais les principales difficultés rencontrées résultaient de deux causes : l'inexpérience de la plupart des opérateurs (certains intervenaient pour la toute première fois), et l'utilisation de matériel roulant non testé au préalable (d'où des déraillements générateurs de longues interruptions).

Cela ne peut plus se produire !

Il nous faut des opérateurs compétents et expérimentés, qui soient venus aux réunions du vendredi recevoir les explications et jouer au train jusqu'à plus en plus envie. (Relire les numéros 29, 30 et 31 de FFN n'est pas une mauvaise idée non plus !)

Et il en faudra beaucoup, des opérateurs pour le grand réseau : 3 signaleurs (un pour chacun des 3 postes), 1 dispatcher pour diriger les opérations, au moins 2 et si possible 3 ou 4 conducteurs, et au moins 1 préposé à la formation des rames. Ce qui fait de 6 à 10 personnes, plus leurs remplaçants... (Le réseau, en effet, a été conçu pour "jouer" en club plus que pour être présenté au public.)

On ne pourra mobiliser tout ce monde pendant deux jours, alors que tant d'autres tâches retiennent les membres.

C'est pourquoi on se propose d'organiser des "séquences" de circulations à des heures fixes, affichées à l'avance. Entre ces séquences, un seul opérateur suffira et l'un ou l'autre train circulera en permanence. Aux heures des circulations, il est certain qu'il y aura foule auprès du réseau : d'autres secteurs pourront être, momentanément, délaissés.

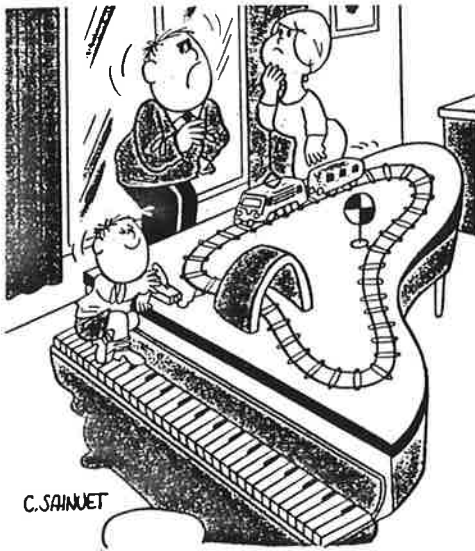
Pour que "ça roule" - l'équipe "réseau" travaille chaque semaine (vendredi soir);

- il faudra beaucoup de monde : engagez-vous, rengagez-vous...
- il faudra du matériel éprouvé sur le réseau : apportez donc le vôtre pour essai (c'est possible chaque vendredi soir);
- Le 6 octobre, le matériel "homologué" sera mis en service pour une ultime vérification.
- Une partie de ce matériel devra être munie d'éclairage ou d'essieux graphités. Si vous ne savez comment procéder, venez avec votre matériel un vendredi soir...

Octobre '89, c'est bientôt. Il est temps de vous manifester.

Adressez vos propositions à André-Marie DUCARME ou à Patrick VANNUFFELLEN.

récréation ferroviaire

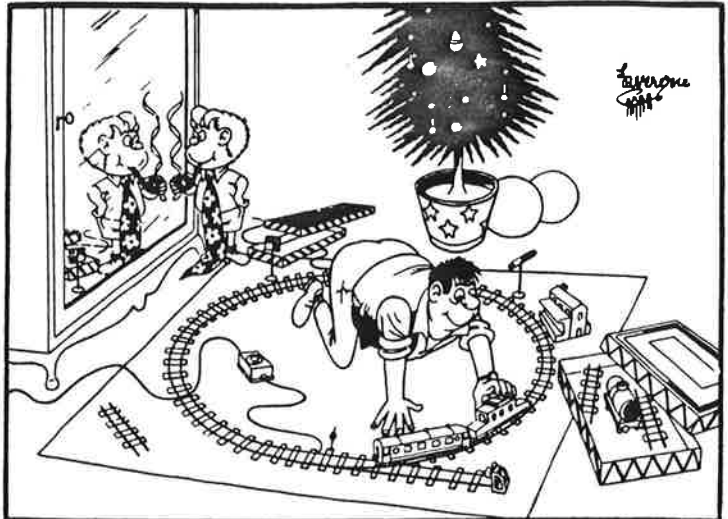


— Quand je pense qu'il nous a dit : « Et si pour les étrennes vous m'offrez un train, je me remettrais au piano ! »

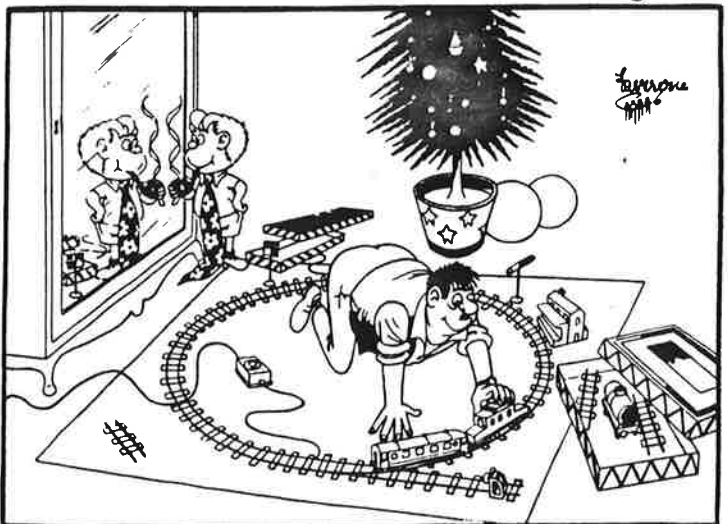
Le jeu des 8 erreurs

Le dessin au-dessous a été modifié en huit points.

Trouvez ces huit différences.



© ALI 246



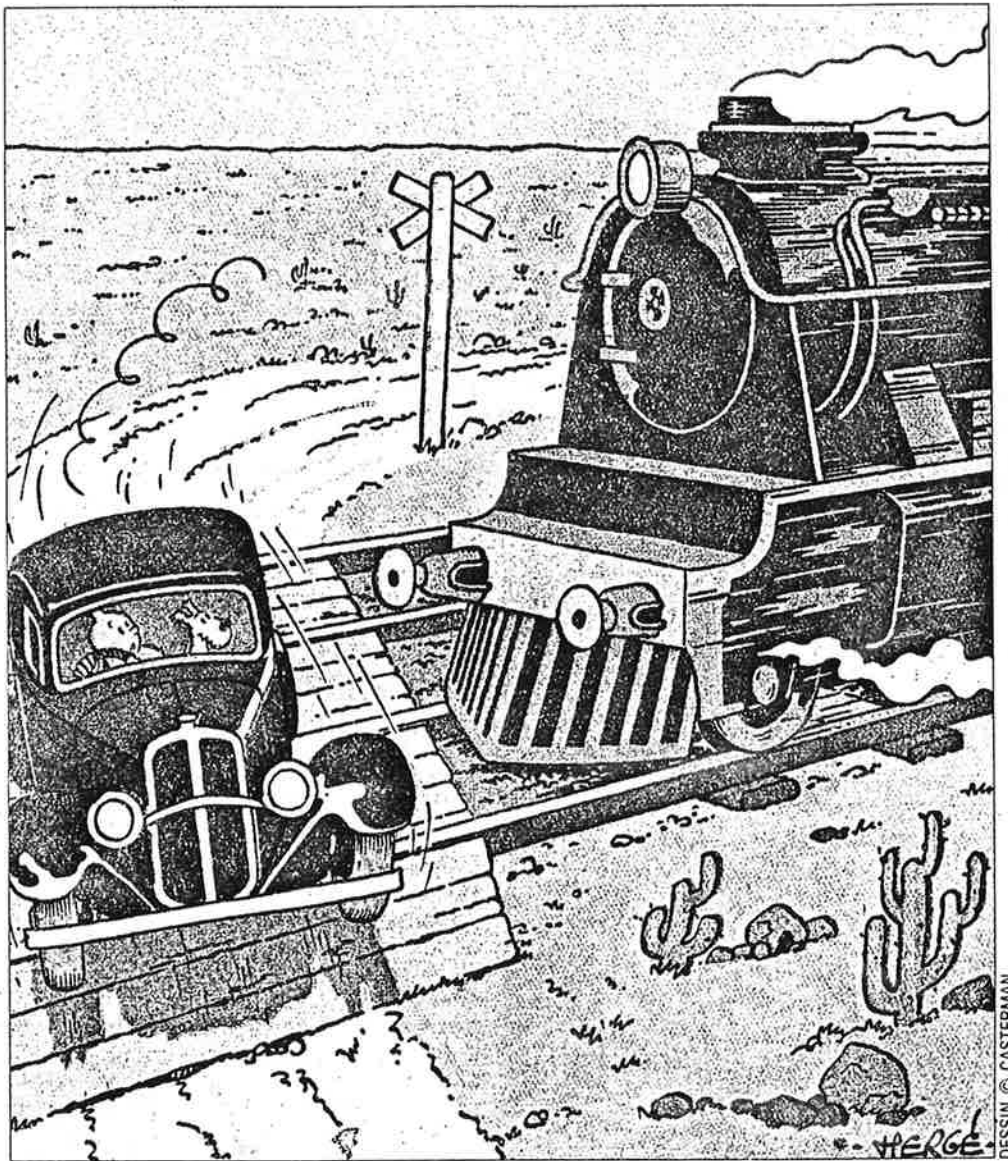
Solution

du problème proposé dans le n° 36

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

Ce qu'ils auraient pu dire

dans 'L'oreille cassée', par Hergé



Milou : *Tiens, Tintin, j'ignorais que nous avions aussi vendu des type 36 au pays du général Alcazar.*

Tintin : *Oui, Milou, je savais que des type 36 avaient été vendues à la Russie pendant la guerre 1914-1918, mais je suis assez étonné d'en rencontrer ici aussi. Sans aucun doute, le livre Vapeur en Belgique de Phil Dambly nous renseignera de façon précise à ce sujet. Mais si cette vente a bel et bien eu lieu, c'est dans les années 1930, vu - comme tu peux le remarquer - la double cheminée de l'échappement Legein.*

M.H.



actualité

Le nouvel état civil des "gros nez" (suite)

Dans FFN 35 page 6, nous vous annonçons en exclusivité le passage de 5 locomotives de la série 52 dans la série 53, et ce, après amputation de leur chaudière permettant le chauffage des rames en période hivernale. Suite à cette opération, l'inventaire des séries précitées est actuellement le suivant :

- série 52 : transformées : 10 - 5201-5202-5205-5211-5212-5213-5214
(ex-5307)-5215 (ex-5302)-5216
(ex-5317)-5217 (ex-5318)
- non transformée : 1 - 5209
- série 53 : transformées : 15 - 5301-5303-5304-5305-5306-5308-5309-
5310-5311-5312-5313-5314-5315-5316-
5317 (ex-5207)
- non transformées : 5 - 5302 (ex-5203)-5307 (ex-5206)-5318
(ex-5208)-5319-5320 (ex-5210)

soit un total de 31 locomotives sur les 32 reprises à l'inventaire du 31 décembre 1988. En effet, en date du 1er mai 1989, la 5204 a été mise hors-écritures suite à une avarie importante au moteur diesel.

Comme nous l'écrit M. R. Huysman "Quelle purée ainsi réapparaissent des HLDE 5302, 5307, 5317 et 5318 qui ne sont pas celles d'origine, occupant des blancs créés en 1983/1984. La datation correcte des photos, toujours nécessaire, devient indispensable pour éviter les confusions"

Dépôts d'affectation de ces 31 locomotives :

- série 52 : 11 locomotives, dont 9 à Ronet et 2 à Latour (5209 et 5217)
- série 53 : 20 locomotives dont 15 à Latour et 5 à Ronet (5302, 5307, 5317, 5318 et 5320)

Florennes, nouvelle étoile

Florennes au passé ferroviaire extrêmement important va-t-elle devenir le centre d'un tourisme ferroviaire ? Un projet de remise en état de deux lignes à fins touristiques a vu le jour au sein d'une A.S.B.L. dénommée T.T.M. (Train Touristique de la Meuse et de la Mognée). Il s'agirait de remettre en valeur la section Ermeton/s/Biert-Anhée de la ligne 150 et la ligne 136 B (Ermeton/s/Biert-Florennes) et d'utiliser l'ancienne remise à locomotives de Florennes. Cette dernière est en forme de rotonde (la dernière de ce genre existant encore dans notre pays) et reste pratiquement intacte. De nombreux travaux seraient cependant nécessaires principalement sur la ligne 136 B (défrichage, nettoyage des voies, remplacement d'une bille sur trois) car la ligne 150 est en meilleur état et entretenue vu qu'elle est protégée par le Ministère de la Défense Nationale. Par après et suivant les résultats enregistrés, ce réseau touristique pourrait être relié directement à celui de la SNCB, et ce par remise en état de la section Ermeton/s/Biert-Tamines) de la ligne 150.

Les '20': on continue

Depuis le début mai, cinq locomotives ont été transformées. En effet, la 2016 qui fut la première locomotive de la série 20 à sortir de l'AC Salzinnes dans la livrée bleue à bandes jaunes vient de rejoindre ses soeurs 2001, 2012, 2015 et 2018 qui avaient déjà subi les transformations prévues. Repeinte dans le même style que les 4 locomotives précitées, notre 2016 a donc perdu sur ses faces frontales la "bavette" jaune sur laquelle son numéro était reproduit en couleur bleue. Elle fut la seule parmi ses soeurs repeintes en bleu et jaune et non transformées (2006, 2007, 2008, 2009, 2021, 2025) à adopter ce style de décoration.

Extrait de 'L'os à moëlle' de Pierre Dac

Important chemin de fer touristique du pays recherche des personnes ayant des vapeurs pour faire fonctionner les locomotives.

Une découverte surprenante

Désirant faire mieux connaître son musée (mini mais réel) au grand public, la SNCB a fait placarder dans toutes les gares du pays une affiche illustrée par la locomotive vapeur "Pays de Waes" (seul matériel roulant grandeur y figurant) et reprenant les jours et les heures d'ouverture. Rappelons que l'entrée de ce musée est gratuite et que vous pouvez le visiter tous les jours ouvrables et le premier samedi de chaque mois de 9.00 h à 16.30 h. Des visites groupées ont lieu sur demande en téléphonant préalablement au 02/218.60.50 poste 1279.

Record australien



On pouvait lire dans le journal "Le Soir" daté du 5 mai 1939 :

Le centre de l'Australie est généralement très sec, mais ces derniers jours, de violentes pluies y ont provoqué des inondations, dont un des résultats fut qu'un train qui avait quitté Port Augusta sur la côte sud du pays n'arriva à Alice Springs (centre du pays) que 34 jours plus tard.

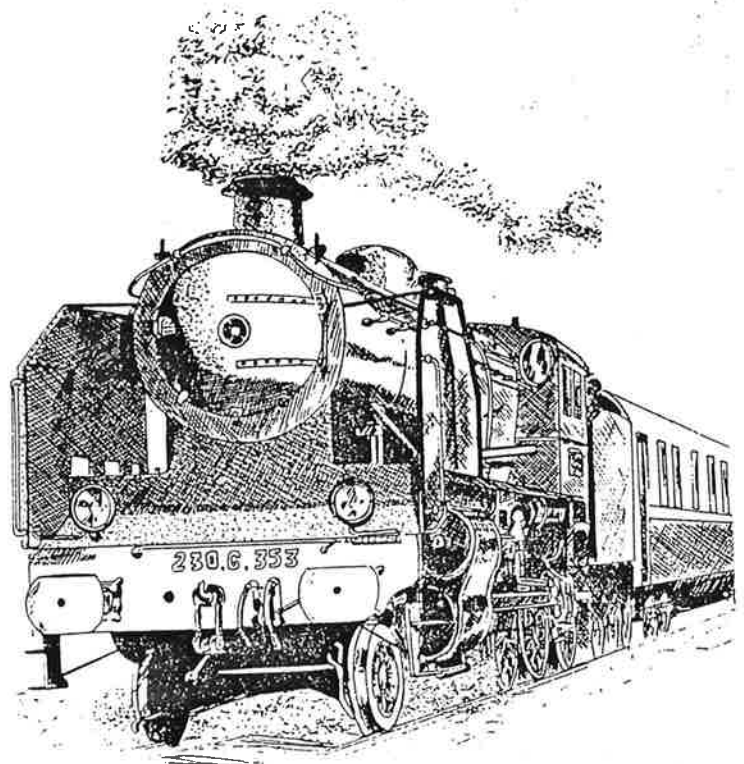
Patrimoine

C'est sur proposition du groupe de travail SNCF - Ministère de la Culture et de la Commission Supérieure des Monuments Historiques que le ministre du département précité vient de classer comme monuments historiques 11 locomotives à vapeur, 16 locomotives électriques, 56 voitures et 69 wagons. Il s'agit de matériel ayant circulé sur des voies tant à écartement normal qu'à écartement étroit. Parmi le matériel concerné, l'on distingue les 241 P7, 141 TC 19, 2D2 5525, 2D2 9135, une voiture Etat saucisson, un wagon couvert (40 hommes - 8 chevaux en long) et du matériel du chemin de fer de la Mure.

Vapeur en Ardenne(s)

La fermeture définitive du tronçon Heer Agimont-Dinant de la ligne Charleville/Mézières - Dinant - Namur programmée pour le 28 mai 1989 a été l'occasion pour l'IFC (International Ferroviaire Club) d'organiser le dimanche 14 mai un voyage d'adieux sur cette relation qui pour la région Champagne-Ardennes était le seul lien ferroviaire vers le port d'Anvers et le bassin de la Ruhr. En tête d'une rame composée de 7 voitures métalliques de la SNCF, la 230 G 353 du dépôt de Noisy-le-Sec (seule locomotive de la SNCF encore en état de marche) accouplée au tender 17 D 116 a pénétré en Belgique avec un certain retard (dû à une manifestation), mais est quand même arrivée en gare de Namur à l'heure prévue (13.55 h) non sans avoir brûlé les arrêts-photos prévus à Dinant, Yvoir et Lustin.

Après avoir été virer au triangle de Ronet et s'être approvisionnée en eau à la gare de Namur, elle reprenait le chemin vers la France vers 15.37 h avec une vingtaine de minutes de retard sur l'horaire prévu, ce qui n'empêcha pas les organisateurs de respecter les arrêts-photos d'Yvoir et de Dinant et ce, à la plus grande joie des photographes très nombreux bien que ce voyage ait été annoncé tardivement dans notre pays.



Vapeur en '89

Le mercredi 24 mai et en prélude aux circulations "Vapeur" prévues cette année, notre 29.013 est venue par ses propres moyens au dépôt de Bruxelles-Midi afin que l'on procède au reprofilage de ses roues. A ce jour, dix circulations sont prévues aux dates reprises ci-après :

<u>Date</u>	<u>Locomotive</u>	<u>Parcours</u>
03/06	29.013	Lier - Bokrijk
24-25/06	12.004	Antwerpen (C) - Utrecht (NL)
29/06	29.013	Berchem - Gent-St-Pieters
08-09/07	29.013	Antwerpen (C) - Utrecht (NL)
21 au 23/07	29.013	Foire annuelle de Bruxelles. Présence sous pression pour animation en Gare du Midi

22-23/07	12.004	Antwerpen (C) - Utrecht (NL)	
05-06/08	29.013	Antwerpen (C) - Utrecht (NL)	
10/09	12.004 ou 29.013	Lier - Bokrijk	N
15 au 17/09	29.013	Hasselt - Landen	+11
22-23/09	12.004 ou 29.013	Kortrijk - Deinze	J. 29

Quatre autres circulations sont à l'étude :

16/06	12.004	Bruxelles (Midi) - Leuven via Lier et Mechelen (rame : 3 voitures Pullmann)	
06-07/07	29.013	Leuven - Dendermonde	
02-03/09	29.013	Leuven - Namur - Bruxelles (Nord) - Leuven	
14-15/10	29.013	Namur - Arlon	21/22

130 pour Namur - Arlon -

Trains Antwerpen (C) - Utrecht et retour

Ces trains sont organisés conjointement par la SNCB et les NS à l'occasion du 150e anniversaire de la création du chemin de fer aux Pays-Bas.

Quelques renseignements pratiques sur ces voyages :

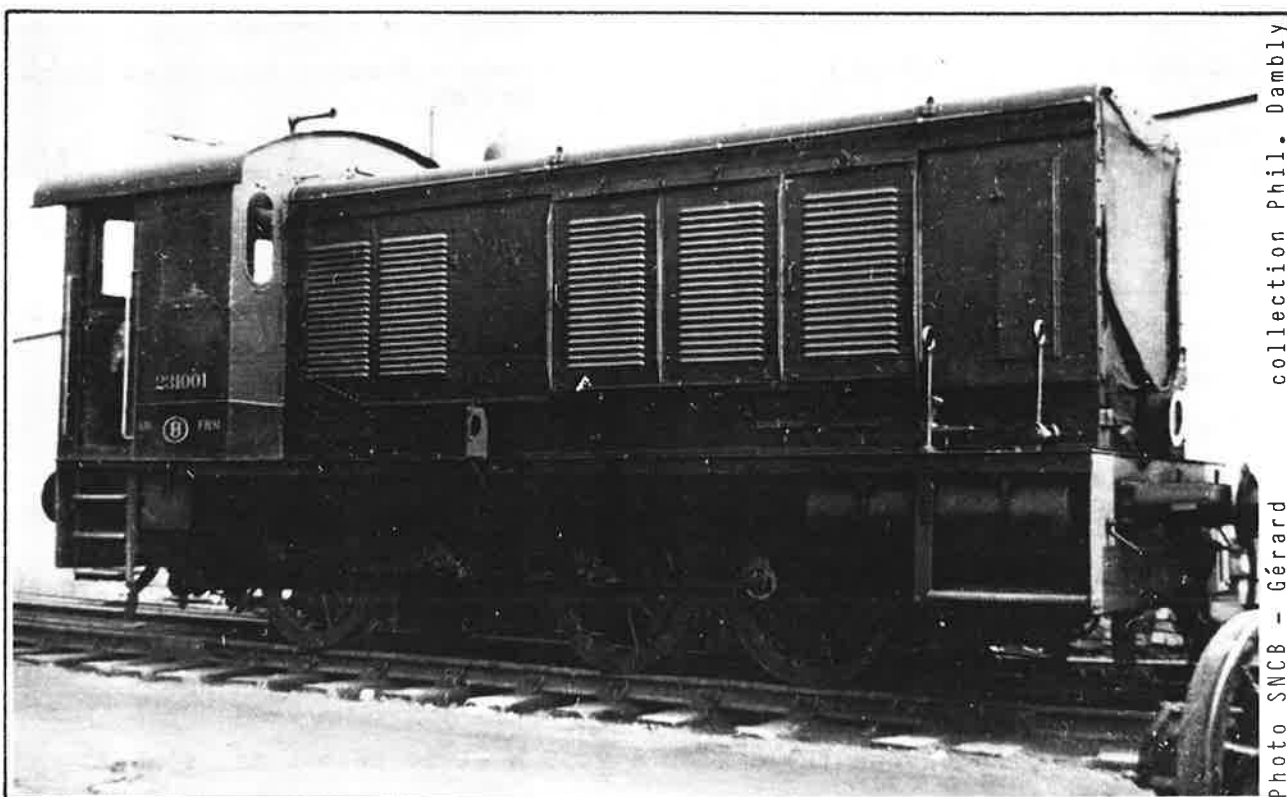
- Les samedis 24 juin, 8 et 22 juillet, 5 août, seul le voyage aller s'effectuera en traction "Vapeur" car le retour est prévu en traction électrique et/ou diesel
- les dimanches 25 juin, 9 et 23 juillet, 6 août, l'aller sera assuré en traction électrique et/ou diesel et le retour en traction vapeur
- la traction électrique et/ou diesel sera assurée par du matériel historique (diesel SNCB 201.010 et automotrice électrique NS "Blokendoos" m BD 9107)
- le départ d'Antwerpen (C) a lieu à 9.35 h et le retour est fixé à 20.09 h
- le prix du billet aller-retour d'Antwerpen (C) à Utrecht s'élève à FB 1.000 et la réservation est obligatoire
- ces trains seront assurés au moyen de voitures de 1er classe du type K (4 ou 6 voitures selon que le convoi est remorqué par la 12.004 ou la 29.013)
- durant leurs séjours à Utrecht, nos deux locomotives participeront à un défilé de locomotives à vapeur
- pour de plus amples renseignements, veuillez contacter le bureau 50.134 à Bruxelles (téléphone : 02/525.26.01)

Des nouvelles de notre "Pacific" 1.002

Selon certaines rumeurs, des moyens financiers "limités" empêcheraient la continuation des travaux de remise en marche définitive de cette locomotive. Mais la SNCB ne désespère cependant pas de la présenter sous pression lors des journées portes ouvertes à Leuven en septembre.

rétro rail

Notre première loco diesel

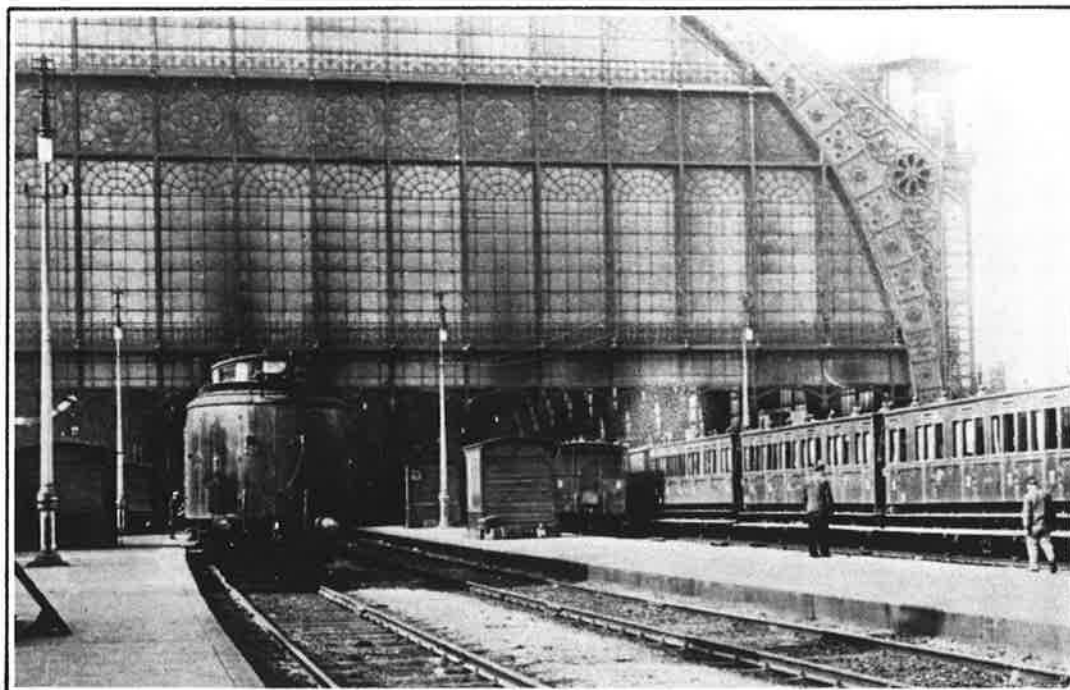


Parmi le matériel ferroviaire abandonné en septembre 1944 par les armées allemandes en retraite, la SNCB récupéra une locomotive diesel hydraulique destinée au service des manoeuvres et dénommée série V 36 auprès de la Deutsche Reichsbahn. La SNCB l'affecta à la remise autorails de Bruxelles-Midi où elle manoeuvra principalement les engins de ce dépôt. Mais il lui arrivait aussi de transférer les autorails avariés vers l'atelier central de réparations et même d'aller à l'occasion reprendre en ligne les autorails tombés en détresse. De plus, en cas de défaillance d'une locomotive vapeur type 57 destinée aux manoeuvres en gare de Bruxelles-Midi et vu l'absence de planton, elle était désignée pour effectuer ce travail dont elle s'acquittait fort efficacement d'ailleurs. De telles interventions furent assez fréquentes dans l'immédiat après-guerre, quand plus rien ne fonctionnait bien (séquelles de sabotage, surcharge d'entretien, huiles mal adaptées, etc...). Au début des années 1950, lors de l'achèvement des travaux de la Jonction, elle remorqua des trains du service de la voie. Cette locomotive de caisse et châssis Orenstein et Koppel et munie d'un moteur Deutz reçut l'appellation type 231 et fut numérotée 231.01 en 1952 et 231.001 en 1954, tout en étant surnommée "Joséphine". Suite à la fermeture de Bruxelles Midi Autorails, elle fut mutée à la remise de Schaerbeek en octobre 1961. Elle y assura principalement des trains de service de et vers l'atelier central de Mechelen. Elle fut vendue le 9 mai 1967 à la firme Hadir de Differdange (grand-duché de Luxembourg) pour FB 400.000,- valeur forfaitaire avec pièces de rechange. Sa radiation des écritures de la SNCB date du 1er juin 1967.

Les trains "bloc"

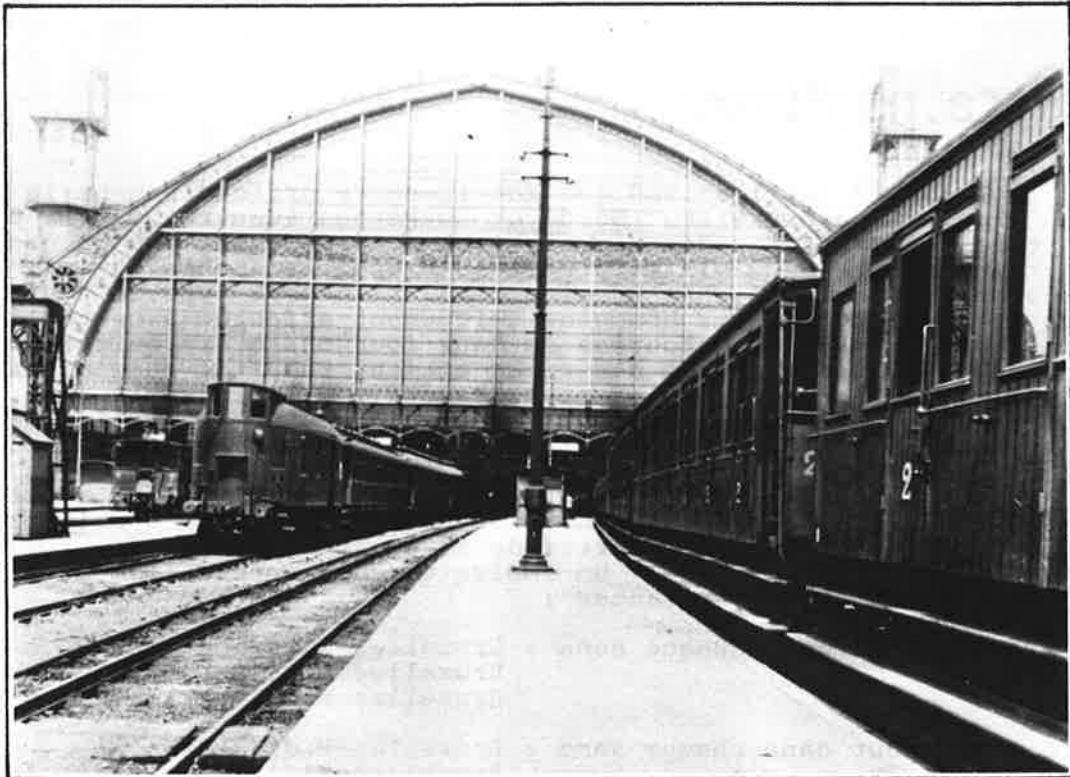
C'est le lundi 27 juillet 1908 que fut inauguré officiellement le premier train "Bloc" entre Bruxelles (Nord) et Antwerpen (Centraal). La vitesse de ce type de trains rapides n'avait rien de performant car la distance de 44 km entre les deux villes précitées n'était franchie qu'en 36 minutes, soit une moyenne horaire de 73 km/h. Ce type de train était assuré au moyen d'une rame homogène uniquement affectée à cette liaison et composée de voitures entourées de deux fourgons à extrémités arrondies. Les manoeuvres de ces rames étaient réduites au minimum, car l'on voulait éviter les avaries et elles étaient limitées le plus souvent au remplacement d'une voiture nécessitant un passage en atelier de réparations. Les places étaient limitées et numérotées et les conditions d'admission étaient les mêmes que celles édictées pour les trains internationaux. Par après, le système des trains "Bloc" fut adopté sur d'autres relations, mais de façon moins cadencée et assuré soit par des voitures du type GCI, soit à partir de 1920 par des voitures ex-prussiennes à deux bogies. Un indicateur des années 1930 nous proposait les relations suivantes :

- 3 fois par jour dans chaque sens : Bruxelles-Nord/Oostende
Bruxelles-Nord/Verviers-Central
Bruxelles-Midi/Charleroi-Sud
- 2 fois par jour dans chaque sens : Bruxelles-Midi/Mons
Bruxelles-Midi/Kortrijk (1 relation prolongée jusqu'à Roeselare)
Antwerpen-Centraal/Liège-Guillemins
Antwerpen-Centraal/Charleroi-Sud (via Schaerbeek Bruxelles-Q.L., Linkebeek)
Antwerpen-Centraal/Lille
Gent-Sint-Pieters/Liège-Guillemins
- 1 fois par jour dans chaque sens : Bruxelles-Midi/Blankenberge
Antwerpen-Centraal/Adinkerke (De Panne) (seulement en période d'été)
- 1 fois par semaine dans chaque sens : Bruxelles-Nord/Liège-Guillemins (le mercredi seulement)



Antwerpen Cal - 1910

collection Phil. Dambly



Antwerpen Cal - 1923. Photo Miller Collection O.W. Laarsen

Le service des trains "Bloc" de la relation Bruxelles-Antwerpen se termina en mai 1935 lors de l'électrification de la ligne, la première du genre à la SNCB. Quant au matériel réservé à cette liaison, il avait déjà été auparavant remplacé par des rames composées des nouvelles voitures métalliques du type K. Dès lors, les rames déclassées furent employées pour assurer des trains-radio et on les retrouvait dans tous les sites touristiques ferroviaires du pays.



Train radio à Marche-les-Dames vers 1935 Collection P. Pastiels

souvenirs...

Avez-vous vécu ou avez-vous été témoin d'un événement se rapportant de loin ou de près à nos chemins de fer ? Dans l'affirmative, n'hésitez pas à nous écrire et relatez-nous ce fait ou cet événement qui a retenu votre attention et que vous n'êtes pas prêts d'oublier. Même les événements vécus par des membres de votre famille ou des amis ont leur importance et méritent sans aucun doute d'être racontés.

Bombardement à Ottignies (20 / 04 / 1944)

par Michel HERBIET

Quatrième année d'occupation allemande en ce beau jour de printemps 1944. Depuis la moitié mars, nos installations ferroviaires sont pilonnées par les aviateurs américains et anglais. Ces bombardements ont pour but de détruire les noeuds ferroviaires les plus importants d'Allemagne et des pays occupés afin de désorganiser le système défensif des Allemands et de préparer le débarquement des forces alliées (qui aura lieu le 6 juin 1944). Chaque jour, la radio met en garde la population habitant trop près soit d'une gare importante ou de formation, soit d'une remise à locomotives et lui demande de se cacher dans les abris à la moindre alerte et même de loger la nuit dans un rayon assez éloigné des installations pouvant servir de cibles à l'aviation "ennemie". En cette fin de soirée du 20 avril vers 21.30 h les derniers trains de voyageurs venant de Bruxelles, Namur, Louvain, Charleroi et de Manage sont rentrés en gare d'Ottignies et leurs rares voyageurs ont regagné leurs pénates et comme toute la population d'Ottignies se couchent sans se soucier des sirènes qui à 22.15 h annoncent le futur passage d'avions se rendant sans doute comme presque tous les soirs bombarder les villes du bassin de la Ruhr. Mais à 22.30 h tout le monde est réveillé par des avions qui cette fois ne s'éloignent pas et au contraire commencent à tournoyer au-dessus de la localité. Cette fois pas de doute, les forteresses volantes et leurs bombes nous sont destinées. Mes parents me saisissent à bras le corps et nous quittons la maison pour nous réfugier dans un talus où nous sommes rejoints par de nombreux voisins. La distance parcourue pour atteindre notre précaire abri est effectuée sous un ciel chargé de rougeoiements provenant des fusées éclairantes lancées des avions et aperçus depuis Gembloux cependant distante de 15 km. A 22.30 le feu d'artifice se déclenche, les bombes tombent dans un fracas épouvantable et l'aviation alliée se heurte à un violent barrage anti-aérien de la part de la FLAK (DCA allemande) montée sur camions et disposée aux endroits stratégiques à défendre. Durant une bonne demi-heure, les bombes tombent en tapis et l'on se demande sans cesse si les suivantes ne nous sont pas destinées. C'est seulement à l'aube du 21 qu'il sera possible de compter les victimes et de contempler les dégâts. La localité est recouverte d'une couche de poussière d'une épaisseur de 5 cm et rien que dans les installations ferroviaires on compte 185 cratères. Les victimes et les dégâts se comptent principalement dans le quartier du Buston ainsi que dans les communes voisines de Limelette, Limal et de Mousty. Il semble que les seules installations ferroviaires qui aient souffert soient les voies et la grande cabine où un sous-chef est tué. La remise qui à cette époque abritait des types 31, 36, 41, 44 et 57, est intacte et aucune locomotive n'est touchée gravement. Il fallut deux à trois mois pour réparer la cabine de signalisation car les pièces de rechange étaient presque introuvables. De la sortie de la gare d'Ottignies vers Bruxelles, il fallut combler et rétablir la voie sur une distançe de 700 m. Ces travaux furent exécutés à partir du 24 avril par quelques 500 prisonniers russes et il faudra au moins une dizaine de jours pour que la circulation soit rétablie normalement. Si l'on excepte le fait que le trafic Bruxelles-Namur subit de sérieuses perturbations dues principalement à la destruction du pont situé au point d'arrêt de "Le Buston", tous les renseignements concordent pour considérer que les résultats de ce spectaculaire bombardement furent somme toute assez réduits.

courrier des lecteurs

Suite à notre article consacré aux S3/6 de l'état belge (FFN 36 page 22), M. A. Huysman nous fait part des commentaires suivants :

Les trois S3/6 bavaroises livrées à l'Etat belge étaient des locomotives prestigieuses, que leur origine et la modicité de leur effectif ont condamnées à une regrettable réforme prématurée. Comme nous l'avait signalé M. M. Havelange, elles n'ont vraisemblablement pas été repeintes, la brièveté de leur carrière belge conduisant à présumer l'inexistence de toute grande réparation. Les documents qu'il m'a été possible de consulter ont fait apparaître que :

- Au 1er mai 1920, elles étaient en service à Bruxelles-Nord, dans une série de prestige commune avec les S10/1 (futur type 61). Elles allaient notamment à Arlon.
- Au 8 octobre 1922, une série commune S 3/6 et S 10/2 (futur type 62) est prévue à Tournai. Sa création remonte vraisemblablement à cette date (pas de S 3/6 en activité au service du 1er juin 1922).
- Au 1er février 1923, les trois locomotives sont sans emploi dans les inventaires de Tournai.

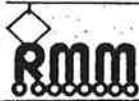
Ces éléments permettent de situer la fin de la carrière active entre septembre 1922 au plus tôt (après la confection des documents au 8 octobre 1922) et décembre 1922 au plus tard (confection du service au 1er février 1923).

Les "De Dietrich" CFL en Belgique

Complémentaire aux indications nous fournies par M. R. Huysman concernant la venue en Belgique des autorails "de Dietrich" (FFN 36 page 6), l'un de nos membres nous signale que ces autorails étaient également en service sur la relation Luxembourg-Gouvy.

Les locomotives "Vapeur" et l'ABL (Armée Belge - Belgische Leger)

L'échange "historique" du 3 mai 1948 (voir FFN 35 page 18 et FFN 36 page 16) de la locomotive 93.021 de la SNCB contre la locomotive type 53 de l'ABL (future 53.376 à la SNCB) a fait ressurgir chez certains l'idée de l'existence éventuelle de locomotives vapeur type 29 conservées par l'ABL, et ce, pour raisons stratégiques. Consulté à ce sujet, M. R. Huysman nous écrit : la prétendue "réserve stratégique" vapeur, destinée aux besoins de l'ABL en cas de conflit, n'existe évidemment pas. L'idée seule en est farfelue et devient ridicule soit sous la plume de prétendus spécialistes, soit dans les conversations de soi-disant connaisseurs. Quand ces derniers comprendront-ils enfin que cela est devenu impossible vu qu'il n'y a plus personne pour les conduire ni pour les entretenir et que les installations permettant de les exploiter ont disparu (grues hydrauliques, toboggans, parcs à combustible, plaques tournantes, châteaux d'eau, épurateurs, fosses à cendriers, etc.).



Rail Miniature Mosan - Namur

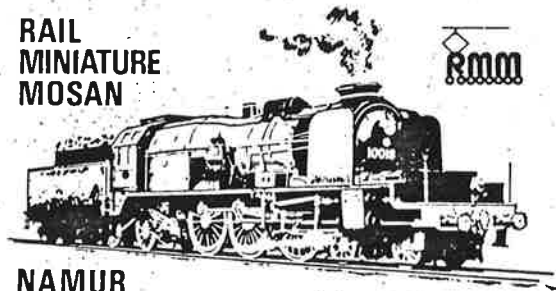
Association des modelistes ferroviaires
et des amis des chemins de fer de la vallée de la Meuse. Fondée en 1965

RMM
NAMUR



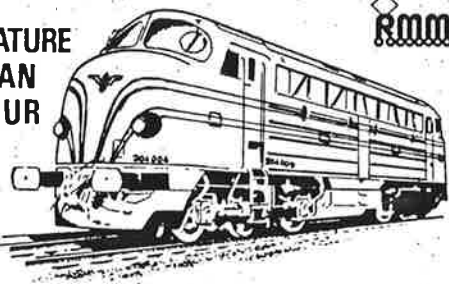
RAIL
MINIATURE
MOSAN

RAIL
MINIATURE
MOSAN

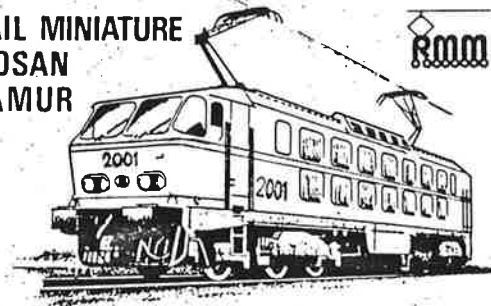


NAMUR

RAIL
MINIATURE
MOSAN
NAMUR



RAIL MINIATURE
MOSAN
NAMUR



Notre nouvel autocollant "Quadruple" en couleurs

Le succès de notre dernier autocollant représentant les HL 12.004 et 29.013, la HLE 2701 et la HLD 5213 nous a incités à émettre un nouvel autocollant "Quadruple" qui reprend également deux locomotives "vapeur" (1.002 et 10.018), une locomotive "diesel" (204.004) et une locomotive "électrique" (2001). Nous attirons votre attention sur le fait que chaque locomotive représentée peut être détachée et utilisée aussi bien comme autocollant que comme carte postale. Vous pouvez vous le procurer au prix de FB 140,- lors de nos réunions au local ou auprès des membres du club qui désireraient en vendre. Enfin pour ceux qui voudraient l'obtenir par la voie postale, il leur suffit tout simplement de transférer, au compte 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan à Namur, le montant de FB 140,-/pièce + FB 33,- de frais d'envoi (ces FB 33,- ne pouvant couvrir que l'envoi de 2 autocollants).

Notons que chaque locomotive peut être acquise séparément au prix de FB 40,- (+ FB 13,- de frais d'envoi pour maximum 3 autocollants).

Errare humanum est

Dans le FFN 36 page 16 4ème paragraphe :

2ème ligne : il y a : 997 - 5617 papier - 5676 - 53.076
il faut : 997 - 5617 papier - 5676 - 53.376

5ème ligne : il y a : après une simple mise en MR à l'AC Leuven le
6 juillet 1948
il faut : après une MR à l'AC Leuven d'où elle sortit le
6 juillet 1948

La signalisation lumineuse sncb

(2) La signalisation lumineuse actuelle

Dans notre numéro précédent, j'ai présenté brièvement les différents signaux lumineux, leurs significations et leur emploi.

Comme je le précisais en préambule, je m'adresse tout particulièrement aux modélistes soucieux d'équiper leur réseau d'une signalisation conforme à la réalité. D'où les limites, volontaires, de cet article.

Objections

Deux lecteurs particulièrement compétents, J. Dubuffet et R. Huysman, ont émis des réserves quant au remplacement du terme "manoeuvre" par l'expression "petit mouvement". Ils ont raison. L'un n'est pas l'autre. Même si beaucoup de mouvements de manoeuvre s'effectuent en petit mouvement. Mais il m'a semblé que cette distinction n'était pas simple à présenter et n'offrait guère d'intérêt pour le modélisme. C'est donc exprès que je maintiens un signe = entre "signaux de manoeuvre" et "signaux de petit mouvement" - ce qui est correct - au risque d'émouvoir "ceux qui savent".

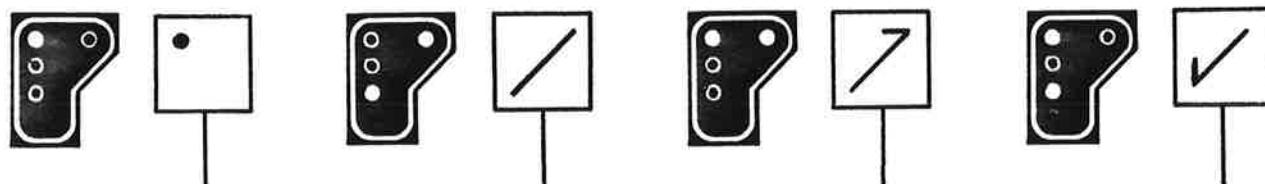
Pour les mêmes raisons, je n'ai pas traité des limites géographiques de la réduction de vitesse imposée par un chiffre lumineux, comme me le suggère Mr Huysman. Encore une fois, je veux m'en tenir à un vade mecum pour modélistes. Ceux qui désirent en savoir plus sauront chercher leurs renseignements à bonne source...

Représentations conventionnelles

Dans les exemples qui vont suivre, on trouvera des cas types d'application de la signalisation lumineuse. Mais, pour ne pas surcharger les schémas d'innombrables cibles présentant toutes les combinaisons possibles, je préfère utiliser les représentations schématiques adoptées par la SNCB pour ses plans de signalisation. Ce système est à la fois simple et efficace.

Sachez donc qu'un **signal d'arrêt** est représenté sur les schémas par un **carré**, un **signal avertisseur** par un **cercle**, un **signal d'arrêt simplifié** par un **rectangle**, et un **signal de manoeuvre** à feux blancs par un **triangle**. (1)

Sur ces figures, l'indication la plus restrictive (arrêt) n'est jamais représentée. L'indication "passage" est figurée par un **point** lorsqu'elle est donnée par un seul feu, par un **trait** lorsqu'elle est donnée par deux feux...

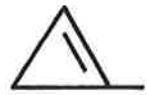
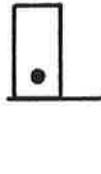
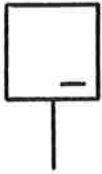


feu vert seul

2 feux jaunes
à 45°

feux vert et feu
jaune à l'horizon-
tale

feux vert et
jaune à la
verticale



feu rouge et feu blanc lunaire (petit mouvement)

avertisseur : 2 feux jaunes à 45°

signal d'arrêt simplifié : feu jaune sur mât à fleur de sol

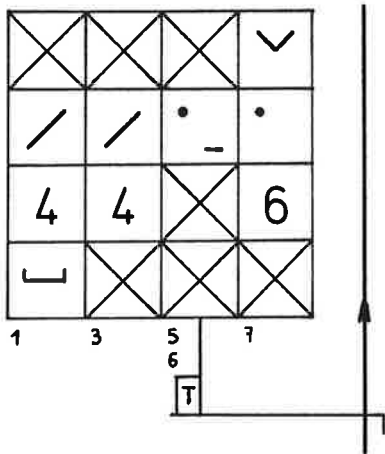
signal de manoeuvre à fleur de sol : deux feux blancs à 45°

Lorsqu'un signal donne accès à plusieurs itinéraires en présentant des **indications différentes** pour chacun, la figure de base (carré) est répétée autant de fois qu'il le faut.

Des cases additionnelles indiqueront la présence éventuelle d'un chevron de contrevoie, d'un chiffre de réduction de vitesse ou d'un symbole lumineux de voie en impasse.

D'autres mentions figureront aussi sur les plans, mais elles sont sans intérêt ici et je n'en parlerai donc pas.

Ainsi, le signal représenté ici



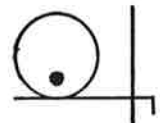
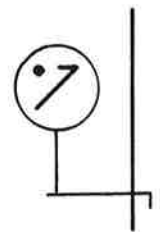
pourra donner accès

- à une voie de réception en impasse, à 40 km/h.
- à une voie de réception, sans avertissement du signal d'arrêt suivant, à 40 km/h.
- à la voie principale, avec avertissement du signal d'arrêt suivant, sans réduction de vitesse. Un petit mouvement peut aussi être autorisé sur cet itinéraire. (2)
- à la contrevoie (le signal de contrevoie suivant étant un avertisseur), à 60 km/h. (3)

Notons que le mât du signal est figuré sous la colonne correspondant à la direction principale. (4) Les cases non utilisées sont barrées d'une croix.

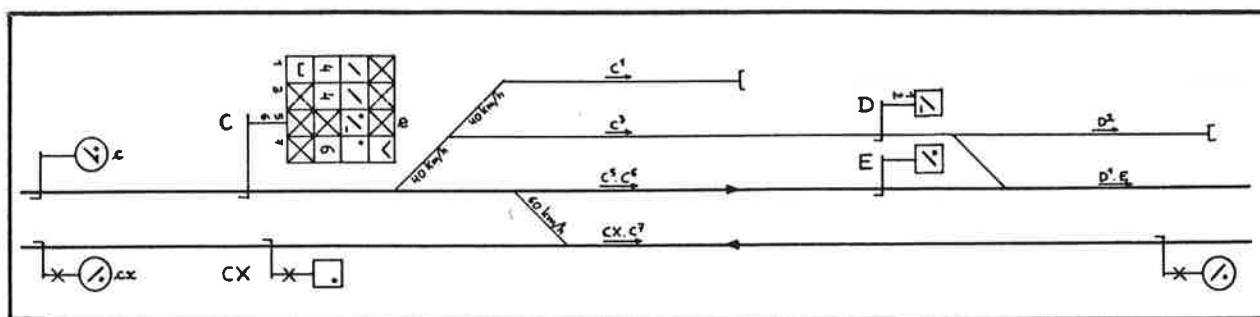
Quant à l'**avertisseur** de ce signal, il sera représenté ainsi :

Il pourra présenter : - le vert et le jaune à l'horizontale (cas a et b, cas d),
- le vert seul (cas c),
- les deux jaunes à 45° (signal répété imposant l'arrêt).



Notes : (1) L'ancien signal de manoeuvre à deux feux était représenté comme ci-contre. Ici, le cercle ne correspond pas à un avertisseur mais la confusion n'est cependant pas possible.

- L'indice figurant sous chaque colonne est impair pour un grand mouvement et pair pour un petit mouvement.
- Les signaux de contrevoie sont représentés selon les mêmes règles. La figure est inversée (comme l'est en réalité la disposition des feux) et une croix de St André sur le mât indique que les feux sont clignotants.
- Le petit rectangle avec le T, figuré au pied du mât, indique la présence d'une armoire à téléphone.



La figure ci-dessus présente en situation le signal de notre exemple (signal C). Les petites flèches le long des voies désignent les itinéraires correspondant aux différentes colonnes de la représentation schématique du signal C (et des autres signaux, CX, D et E).

Pour rappel: des lettres majuscules sont attribuées aux signaux d'arrêt, et des minuscules aux avertisseurs. L'identification d'un avertisseur est, en minuscules, celle du signal d'arrêt qu'il répète.

A partir d'une telle représentation schématique, on peut décrire tous les signaux et **toutes les combinaisons de feux** qu'ils peuvent présenter.

- L'**avertisseur c** comporte 3 feux: un vert et deux jaunes. Combinaisons possibles: vert, vert+jaune, deux jaunes.
- Le **signal combiné C** comporte, de haut en bas: un chevron lumineux, une cible complète (vert, rouge, deux jaunes, blanc lunaire), un boîtier présentant les chiffres lumineux 4 ou 6, un autre avec le symbole de voie en impasse. Ce signal sera du type 3 ou du type 2 (voir article précédent).
- Le **signal d'arrêt D**, situé sur une voie latérale, ne possède pas de feu vert, mais seulement un rouge, deux jaunes, et un feu blanc lunaire.
- Le **signal combiné E** comporte, lui, le feu vert, mais pas le feu de petit mouvement. Trois combinaisons possibles: vert, deux jaunes, rouge.
- Le **signal d'arrêt de contrevoie CX** ne possède que deux feux, clignotants, le vert et le rouge. Il peut être de type 1 ou de type 2 (installation récente).
- Le **signal avertisseur de contrevoie**, enfin, est semblable au signal **c**, mais avec une disposition des feux inversée latéralement et, bien entendu, des feux clignotants. Combinaisons possibles: vert ou deux jaunes.

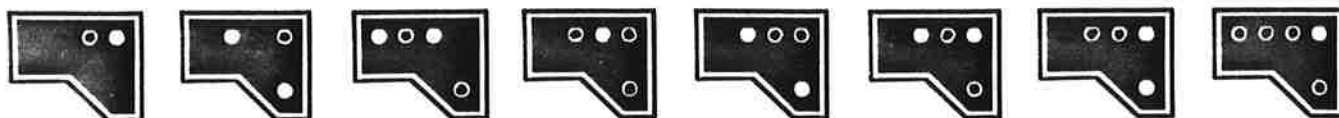
Des signaux sur votre réseau

Divers exemples d'applications sont présentés aux pages suivantes. D'autres le seront dans notre prochain numéro, en août (gares types).

Mais il serait par trop fastidieux de présenter tous les cas possibles...

Si donc, au terme de cette lecture, vous ne savez quels signaux implanter sur votre propre réseau, adressez-moi le plan de celui-ci, en décrivant l'exploitation que vous souhaitez y réaliser. Je vous indiquerai, sous la forme schématique qui vient d'être décrite, quels signaux et quelles combinaisons de feux il convient de prévoir.

Attention: membres du RMM seulement, car je tiens à ma tranquillité !



nos «vapeur»

du 1/1/1946 à leur dernier panache

Que l'on se rassure : elles ne sont pas tombées en panne.
L'abondance des matières nous a obligés à reporter au prochain numéro, le 38, la suite de l'étude de Michel HERBIET sur les dernières années de nos vieux chaudrons. En août, viendra donc le tour des types 18, 19 et 20.

publications

L'indicateur SNCB de 1935

L'ASBL "Patrimoine ferroviaire touristique" va rééditer un indicateur SNCB de 1935, choisi parce qu'il représente le développement maximal des réseaux SNCB et SNCV. Y figureront, les relations internationales (tableaux 1 à 11), interprovinciales tableaux A à V), intérieures (lignes 12 à 167), luxembourgeoises (168 à 182) et vicinales (250 à 694).

Réimpression sur papier valopaque blanc 45 g ; 704 pages et carte détaillée jointe. Couverture toilée noire avec impression "Chemins de fer belges" dorée à chaud et estampillée d'un écusson en trois couleurs.

Jusqu'au 30 juin, le prix de vente est fixé à 795 F en souscription. Après cette date, le prix s'élève à 895 F.

L'indicateur sera mis en vente au Musée de Bruxelles Nord.

Renseignements complémentaires à l'ASBL même, boulevard Albert - Elisabeth, 77 à 7000 MONS.

le saviez-vous?

Dernière minute... dernière minute... dernière minute... dernière minute...

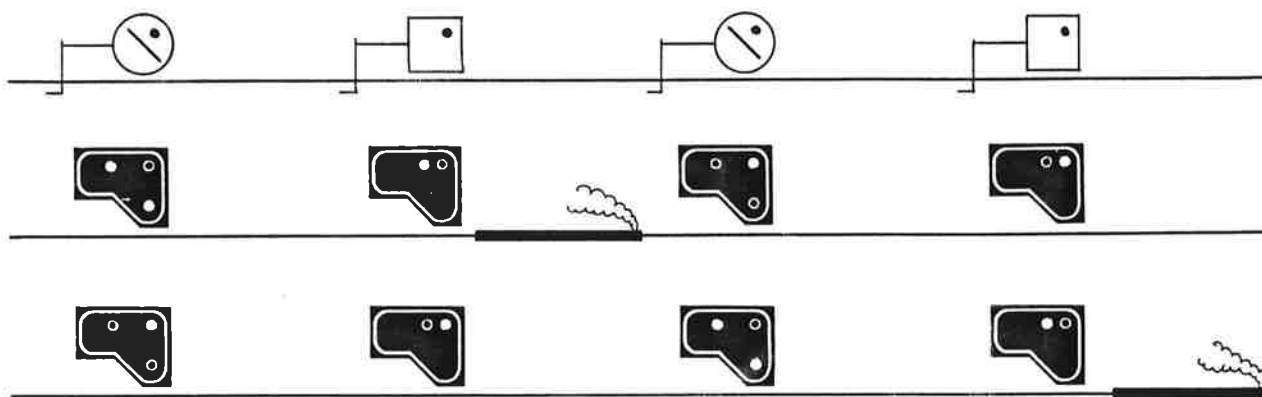
Au moment de boucler ce numéro, nous apprenons que la locomotive électrique 2912 réservée pour le Musée des Chemins de fer vient de rejoindre le dépôt de Ronet pour y être remise en état de marche, en vue d'assurer des trains spéciaux.

Dans un prochain numéro, nous retracerons l'histoire de ce premier type de locomotive électrique de la SNCB.

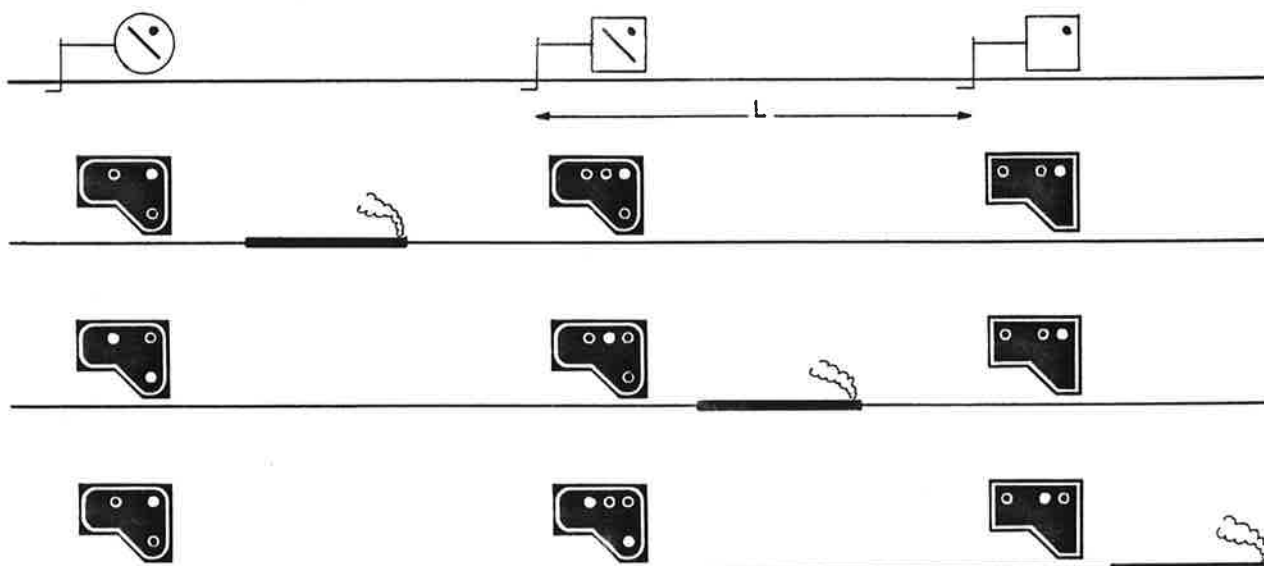
M.H.

Exemples d'applications

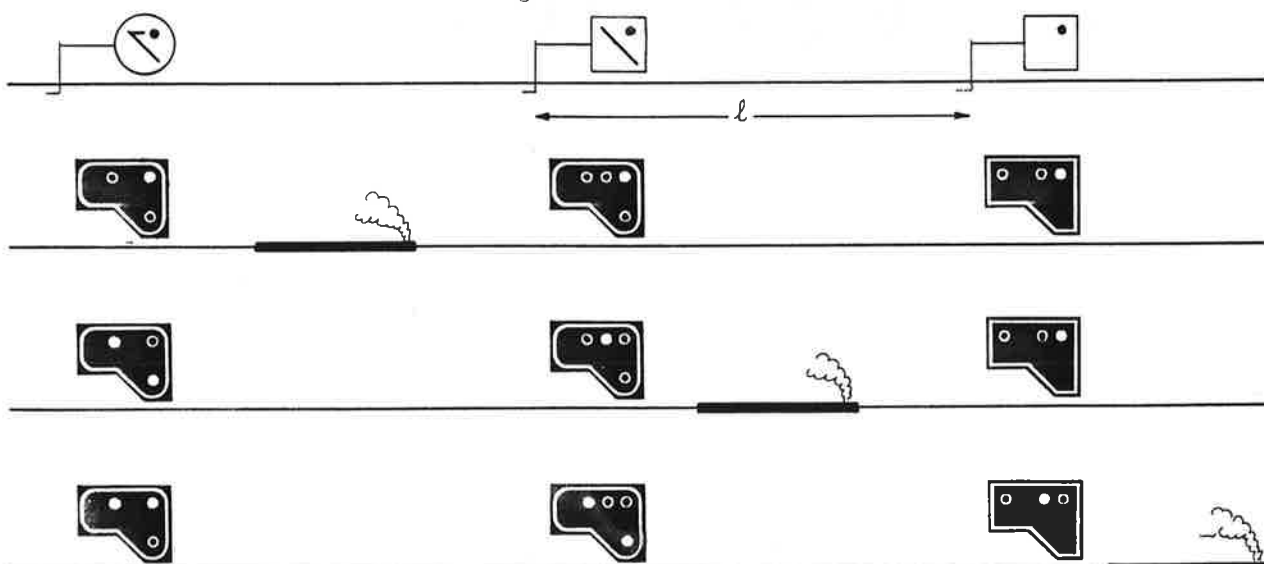
EXEMPLE 1 : deux signaux d'arrêt ordinaires, précédés chacun d'un avertisseur



EXEMPLE 2 : un signal combiné, précédé d'un avertisseur, et suivi - à distance réglementaire - d'un signal d'arrêt ordinaire



EXEMPLE 3 : un signal combiné, précédé d'un avertisseur, et suivi d'un signal d'arrêt ordinaire situé à une distance inférieure à la distance réglementaire d'avertissement.



Errare humanum est

Malencontreux oubli que celui que nous avons commis lors du montage de notre précédent numéro.

A la page 21, dans le § 2.7 relatif aux Signaux automatiques, le dessin de la couronne de franchissement a pris la clé des champs. Il vous suffira de photocopier la présente page pour pouvoir le coller là où il aurait dû rester.



Au sommaire de ce numéro

La vie du club	pages 1-2
Récréation ferroviaire	3-4
Actualité ferroviaire	6-8
Vapeur en Belgique en '89	8-9
Rétro-rail : notre première loco diesel	page 10 10
les trains "bloc"	pages 11-12
Souvenirs : bombardement à Ottignies	page 13
Courrier des lecteurs	14
Nouvel autocollant RMM	15
Documentation : la signalisation lumineuse actuelle à la SNCB (suite)	pages 16-19
Publications	page 20
Dernière minute	page 20
Photo de couverture : Train IC Namur-Dinant au pont de Houx, février '89 photo A-M. Ducarme	
Photo page 5 : 5303 de Latour - Houyet, juin '76 photo E. Van Hoecke col. Dambly.	

