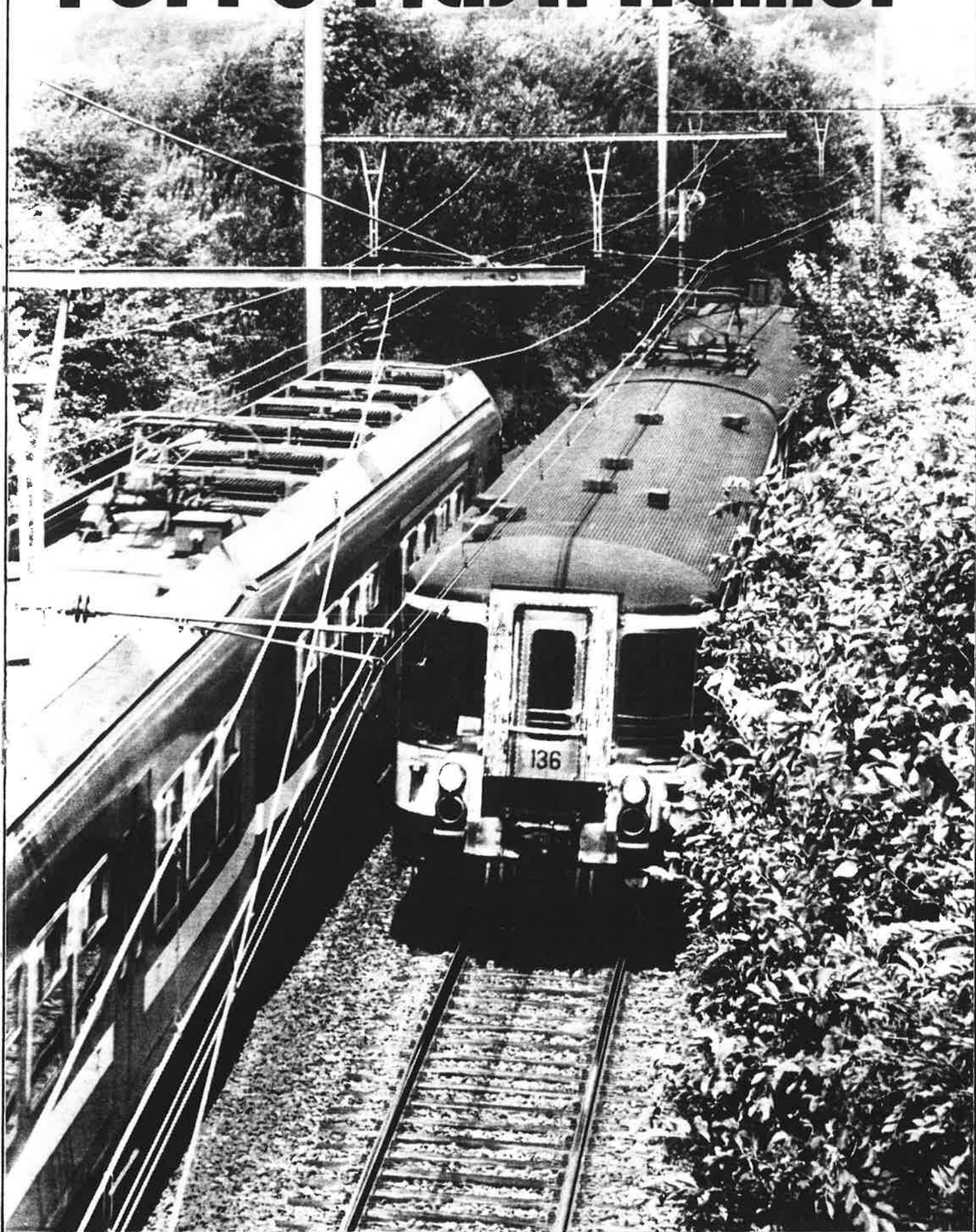


# Ferro Flash Namur



# 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 BOTSPOEL 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

## Calendrier 1990 de nos réunions

réunions mensuelles : 19/01 16/02 16/03 20/04 18/05 22/06  
(à 19 h 30) 20/07 17/08 21/09 19/10 23/11 21/12

réunions réseau(x) : tous les autres vendredis (à 20 h 00).

---

## Au programme des prochaines réunions

29 / 12 réunion réseau(x)

05 / 01 réunion réseau(x)

12 / 01 réunion réseau(x)

19 / 01 réunion mensuelle :

modélisme : thème non communiqué

diapos : "locomotives et industrie", par J. QUOITIN.

26 / 01 réunion réseau(x)

02 / 02 réunion réseau(x)

09 / 02 réunion réseau(x)

16 / 02 réunion mensuelle :

techniques : apprenez à (bien) souder, avec Daniel BRAIBANT.

diapos : "les CFL au seuil des années nonante", par Thibaut ISERENTANT.

23 / 02 réunion réseau(x)

02 / 03 réunion réseau(x)

09 / 03 réunion réseau(x)

16 / 03 réunion mensuelle - assemblée générale annuelle du RMM :

(programme dans notre prochaine édition)



FERRO FLASH NAMUR VOUS PRESENTE SES MEILLEURS VOEUX  
POUR L'ANNEE 1990

# Autour de notre réseau H0

**Bilan technique :** Pendant les deux jours de notre dernière exposition, le réseau H0 a fonctionné de façon satisfaisante : aux périodes de circulation, il y eut en moyenne un train par minute, malgré quelques (rares) incidents. A l'exception d'un contact sur un moteur d'aiguillage qui requit souvent une intervention manuelle, tous les systèmes nous donnèrent cette fois satisfaction.

Il était prévu d'avoir (presque) en permanence un train visible quelque part sur le réseau. Ce fut généralement le cas. Mais nous n'avions pas prévu que l'affluence (parfois énorme) ferait que les spectateurs n'en pourraient voir qu'une partie et que notre objectif ne serait dès lors pas atteint.

Si les travaux prévus pour avant cette exposition avaient pu être tous menés à bien, le Poste 2 aurait été en service, ce qui rendait possibles des manoeuvres en gare pour la desserte du raccordement et de la cour à marchandises. Cela aurait beaucoup ajouté à l'animation et le spectacle eût été complet ! Espérons donc que pour la prochaine échéance (les "portes ouvertes" du 25ème anniversaire, à l'automne 1990), ces travaux seront enfin achevés.

Quel est donc, en gros, le **programme des prochains mois** ?

**Partie technique :** - réaliser la console du poste 2 (une imitation de cabine mécanique) et la mettre en place, de manière à rendre la gare opérationnelle. Le cablage est terminé. Reste la console. Sa réalisation est confiée à notre ami Jean Absil dont les talents - c'est bien connu - sont bien plus importants que les temps libres !

- améliorer la fiabilité de certains systèmes (remplacement de circuits etc.) : cela se fera peu à peu, parallèlement à d'autres travaux.
- mettre en service des signaux avertisseurs lumineux à l'entrée du poste 1, dans la grande descente, un peu à gauche du couvent.

**Décor :** - continuer les falaises rocheuses, à gauche de celles qui sont déjà réalisées et décorées. Pour ce travail, Claude Riguelle (et ses acolytes) utilise(nt) de fines plaques de schiste et des ardoises naturelles. On espère au moins doubler la longueur de falaises au cours des tout prochains mois.

- couvrir d'arbres, d'arbustes et de végétation basse l'espace ainsi habillé de rochers. On ne pourra aller au-delà cette année : il faut attendre le prochain automne pour récolter les plantes sauvages qui deviendront arbres et arbustes...

- réaliser le sol de la gare et de ses environs, avec aussi les quais et tout ce qui doit y figurer (caniveaux, chambres de visite, funiculaires, etc...) Ca risque de ne pas aller tout seul car il y a là des panneaux d'aggloméré (mauvaise économie !) qui ont déjà réagi au mélange de colle blanche et d'eau : d'autres "mouvements de terrain" sont à craindre !

- ensuite, placer les bâtiments à l'avant-plan et décorer ce secteur. (Jules Falque, qui a réalisé les maisons, piaffe d'impatience).

- Sur l'autre partie (petit côté du L), le coin droit ne sera pas continué avant la pose de la caténaire (sinon il y aura de la casse !). Mais le couvent sera entretemps flanqué de son église, qui formera un T avec le bâtiment principal (que Philippe Moniotte doit encore parachever).

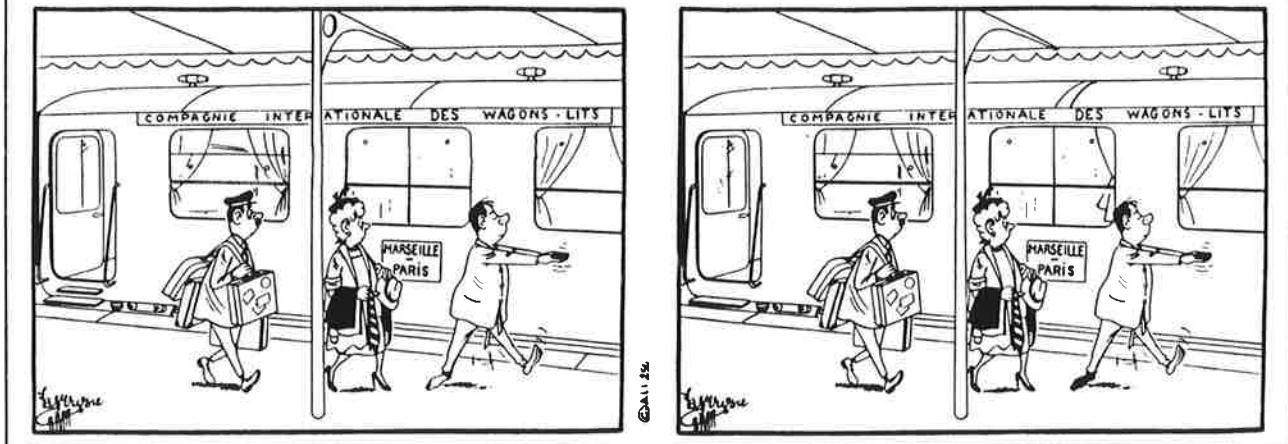
- Un travail délicat reste aussi à entreprendre dans cette partie : installer une ligne UNERG au long de la rue en pente et y raccorder les maisons.

Quelques réalisations n'ont pas de calendrier précis : la caténaire de la L.162, le passage à niveau (L.154)... D'autres sont pour la dernière phase, tels le tunnel et les rochers qui l'entourent (L.154), telles les ruines médiévales inspirées de Poilvache qui devront couronner les falaises au-dessus de la gare, telle la Meuse (en résine) avec ses canards, ses pêcheurs et sa péniche...

A-M.D.

## Le jeu des 8 erreurs

Le dessin de droite a été modifié en huit points. Trouvez ces huit différences.



## LOGIQUE APPLIQUEE

### Solution du problème posé dans le n° 39

- 1- Le train D recule loin vers la droite.
- 2- La locomotive D va sur la voie de garage.
- 3- Le train G avance à droite de l'aiguillage. (\*)
- 4- La locomotive D s'approche des wagons G.
- 5- La locomotive D avance vers la gauche avec 3 wagons.
- 6- La locomotive G va sur la voie de garage.
- 7- La locomotive D recule vers la droite.
- 8- La locomotive D tire 7 wagons vers la gauche.
- 9- La locomotive G revient sur la voie.
- 10- La locomotive G recule vers les wagons.
- 11- La locomotive G tire 5 wagons vers la droite.
- 12- La locomotive G place le 5e wagon sur la voie de garage.
- 13- La locomotive G ramène 4 wagons à droite.
- 14- La locomotive G recule avec les 4 wagons.
- 15- La locomotive G seule revient à droite.
- 16- La locomotive G vient sur la voie de garage.
- 17- La locomotive G reprend le wagon sur la voie de garage.
- 18- La locomotive G recule vers la gauche.
- 19- La locomotive G avance avec 6 wagons.
- 20- La locomotive G place le 6e wagon sur la voie de garage.
- 21- La locomotive G ramène 5 wagons à droite.
- 22- La locomotive G recule avec les 5 wagons.
- 23- La locomotive G revient à droite avec 1 wagon.
- 24- La locomotive G recule vers la voie de garage.
- 25- La locomotive G avance vers la droite avec 2 wagons.
- 26- La locomotive G recule vers la gauche.
- 27- La locomotive G avance avec 7 wagons.
- 28- La locomotive G place le dernier wagon sur la voie de
- 29- La locomotive G ramène 6 wagons à droite. [garage.
- 30- La locomotive D recule vers la droite.
- 31- La locomotive D accroche ses 4 wagons et reprend son chemin vers la gauche.
- 32- La locomotive G recule vers la voie de garage.
- 33- La locomotive G accroche son 3e wagon et reprend son chemin vers la droite.

(\*) peut être considéré comme mouvement, bien que ne nécessitant pas de renversement de vapeur, car c'est le premier mouvement de manoeuvre de la locomotive G.

# actualité

## SNCV : on disperse les vieux trams !

Si vous n'avez pas encore visité le musée du chemin de fer vicinal situé au 184 de la chaussée de Ninove sur la commune de Dilbeek bloquez un de ces prochains dimanches car au début de 1990, ce royaume du tramway à vapeur et des motrices électriques aura vécu, et ce, suite à la régionalisation du vicinal dans notre pays. En effet, dans quelques mois, la SNCV sera dissoute et si l'on crée pour la partie flamande du pays une société dénommée "Vlaamse Vervoer Maatschappij", la région wallonne quant à elle créera des divers organes par province avec tout de même une société qui chapeautera l'ensemble. Rien n'est prévu pour la région bruxelloise qui dépendra des exécutifs régionaux. La SNCV étudie actuellement la redistribution de son patrimoine qui comprend le musée de Schepdael (créé en 1962 et exploité par l'Amutra), dont les magnifiques pièces devront être partagées selon leur origine. L'on ne se dirige actuellement non pas à une séparation juridique des biens mais bien vers un éparpillement physique. C'est ainsi que le matériel d'origine flamande déménagerait vers le domaine de Bokrijk qui ambitionne de s'offrir un musée du tram et d'y aménager une ligne de vicinal. Rien ne semble encore décidé quant à l'hébergement du matériel d'origine francophone.

A la lecture de ce qui précède, l'on peut se demander comment seraient réparties la dizaine de nos inoubliables "vapeur" conservées, si un jour la SNCB était à son tour victime de la régionalisation. Vers quels localités ou endroits de notre pays devrions-nous nous diriger pour y retrouver celles qui sont si bien rassemblées au dépôt de Leuven et où nous pouvons les cotoyer chaque année en septembre ?

## USA : le retour des trains de luxe

L'entreprise suisse "Nostalgie Istanbul Orient-Express" qui fait circuler en Europe et en Asie, des trains de luxe composés de matériel restauré et adapté de la "CIE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPEENS" vient de s'associer à la société "American-European Express" dans le but de faire revivre aux Etats-Unis, la tradition des trains de luxe. C'est ainsi que depuis le 15 novembre, une liaison Washington-Chicago est assurée six fois par semaine. Dix voitures, pour la plupart des "Pullmann" des années 40 et 50 sont accrochées aux trains de la compagnie "Amtrak", à raison de cinq au départ de Washington et de cinq au départ de Chicago. Ces voitures de 52 passagers au maximum ont été restaurées et aménagées chacune au prix de 40 millions de FB. Elles ont subi plusieurs améliorations techniques et leur aspect intérieur a été entièrement modifié. Elles ont été baptisées de noms de ville européennes traversées jadis par l'Orient-Express.

On y trouve dans chacune des cabines luxueuses dotées de toilettes et lavabo, voire d'une douche. Le mobilier y est aussi luxueux que confortable et les hommes d'affaires y disposent d'un télécopieur, d'un téléphone et d'un équipement audiovisuel. Pendant les quelque 17 heures de voyage, il est prévu un dîner de sept plats et un petit déjeuner qui ne sont pas servis comme dans les avions au moyen de plateaux-repas, de fourchettes et couteaux en plastique et de serviettes en papier. Selon les responsables de la sociétés "Américan-European Express" le succès de cette nouvelle formule de voyages est garanti car le prix d'un billet n'est pas supérieur à celui d'un voyage en avion en première classe augmenté des frais d'hôtel, de repas et autres frais annexes.

## Suisse : ça fume !

La "Vie du rail" dans son numéro 2215 nous apprend qu'après une interruption de 40 ans, la construction de locomotives à vapeur redémarre en Suisse aux ateliers de la Schweizerische Lokomotiv und Maschinenfabrik (S.L.M.) implantés à Winterthur.

Deux locomotives à crémaillère vont en effet y être montées : elles sont destinées à deux lignes touristiques, exploitées par les chemins de fer autrichiens, la ligne du Schafberg et celle du Schneeberg.

En Suisse, les réseaux Brienz-Rothorn et Glion-Rochers de Naye ont par ailleurs chacun commandé un prototype et pris des options pour d'autres locomotives à vapeur.

Le point principal de ces locomotives est l'isolation intégrale de la chaudière, de manière à éviter les pertes de chaleur lors des arrêts et la nuit.

Nouveauté, un équipement de préchauffage électrique permet une mise en température non surveillée et sans dégagement de fumée (il faut respecter la propreté de la Suisse). Cela permettra aussi de démarrer en un temps réduit.

Livraison de la première locomotive : printemps 1991.

## A noter dans votre agenda

L'association TSP (Patrimoine ferroviaire touristique) a publié son calendrier des circulations spéciales qu'il organisera en 1990 :

Date	Parcours	Engins moteurs et matériel tracté prévus
31 mars	Bruxelles (N) - Antwerpen (C) Bruxelles (M) - Luttre - Bruxelles (N)	Locomotives électriques 101.012 * et 120.002 Rame : voitures M1
28 avril	Louvain - Bertrix et retour (avec train de marchandises à partir de Dinant)	Locomotive vapeur 29.013 Rame : voitures L ou K
26 mai	Bruxelles - Cologne et retour	Locomotive Diesel 204.004 Rame : voitures I2
25 août	Festival Diesel SNCB/CFL en Ardenne et au grand duché de Luxembourg	Locomotives Diesel SNCB Séries 52-53-54 et CFL Série 1600

\* si remise en état de marche d'ici là

### L'agenda Febelrail

Notre revue FFN ne peut, par manque de place, publier le calendrier de toutes les activités organisées par les associations soeurs membres de Febelrail. Si vous voulez être tenus au courant de ces dernières de même que des informations concernant de nouvelles publications et de diverses communications et organisations se rapportant au rail, alors n'hésitez pas à vous abonner pour 200 Frs par an à l'agenda Febelrail paraissant chaque trimestre. Montant à verser soit au 068-0918460-91 soit au 000-1482295-38.

## Le passage à niveau le plus long

Alors qu'un épais brouillard régnait à Frasnès-lez-Couvin le mercredi 15 novembre vers 4.00 h, un véhicule a heurté et brisé une barrière du passage à niveau. Le journal "Vers l'Avenir" qui relate cet accident nous apprend que ce passage à niveau est le plus large de Belgique par le fait qu'il emprunte un tracé en oblique par rapport à la Nationale qu'il coupe.

# Reverra-t-on des trains entre Dinant et Givet ?

Les responsables du chemin de fer touristique des 3 vallées dont les activités se situent à Mariembourg se sont portés candidats pour l'exploitation touristique de la ligne reliant Dinant à Givet. Cependant deux questions importantes doivent encore trouver réponse pour permettre la circulation de trains touristiques sur ce tronçon désaffecté de l'ancienne ligne de la Cie du Nord Belge : d'une part, l'accès en gare de Dinant et d'autre part, l'exploitation de la section comprise entre la frontière belge et la gare de Givet dont l'affectation doit être négociée avec la SNCF car la SNCB se déclare incompétente à ce sujet.

## Namur - Dinant : projet d'horaire

Un projet d'horaires au 27 mai 1990 pour la mise en service de la traction électrique entre Namur et Dinant vient d'être élaboré. Nous vous en communiquons ci-après les points principaux :

Sens Namur - Dinant :

- a) Service IC Gent-St-Pieters-Dinant (certains trains partent de Blankenberge en saison touristique). Toutes les heures de 6.47 h à 21.47 h au départ de Namur. Arrivée à Dinant de 7.13 h à 22.13 h (un départ supplémentaire à 5.47 h au départ de Namur pour Dinant. Arrivée 6.13 h)
- b) Deux services semaine par HLE série 23 : Namur : 16.57 h - Dinant : 17.25 h et Namur : 17.57 h - Dinant : 18.25 h
- c) Traction diesel série 52 :
  - 1 relation semaine : Namur : 17.24 h - Dinant : 17.54/56 h - Bertrix : 19.16 h
  - 1 relation touristique : Charleroi-Sud : 8.28 h - Namur : 8.53/57 h - Dinant 9.19/21 h - Virton 11.11 h
- d) 2 navettes semaine : Namur - Jambes/Nord 18.25 et 19.25 h

Sens Dinant-Namur :

- a) Service IC Dinant-Gent-St-Pieters (certains trains continuent vers Blankenberge en saison touristique) toutes les heures de 6.29 h à 21.29 h au départ de Dinant. Arrivée à Namur de 6.55 h à 21.55 h (un départ supplémentaire à 22.29 h au départ de Dinant pour Namur - Arrivée 22.55 h)
- b) Deux services semaine par HLE 23 : Dinant : 6.15 h - Namur : 6.44 h et Dinant : 7.12 h - Namur : 7.41 h
- c) Traction diesel série 52 :
  - 1 relation semaine : Bertrix 5.23 h - Dinant : 6.37/39 h - Namur : 7.10 h
  - 1 relation touristique : Virton : 17.26 h - Dinant 19.19/21 h - Namur : 19.45/47 h - Charleroi-Sud : 20.14 h.
- d) 2 navettes semaine : Jambes/Nord - Namur 6.12 et 7.12 h
- e) Départ de Jambes/Nord à 5.51 h du train pour Gent-St-Pieters (Namur 5.55/6.00 h)



# Star 21

A la demande du Ministre des Transports, la SNCB vient de présenter son plan "Star 21" (Spoor Toekomst - Avenir du Rail au 21ème siècle) qui envisage les trente prochaines années du rail dans notre pays. Ce plan, articulé autour du tracé du TGV dans notre pays, constitue la réponse de la SNCB aux besoins croissants de la mobilité des personnes et du transport des marchandises au cours des prochaines décennies. Après nous avoir décrit les avantages du transport par rail par rapport aux autres moyens de transport (moins de superficie d'implantation, de consommation d'énergie, d'agents polluants et d'accidents), la SNCB demande des mesures particulières pour améliorer les transports en commun et une politique favorable en sa faveur. En effet, ce n'est qu'en disposant des moyens nécessaires et suffisants qu'elle pourrait améliorer le transport des voyageurs et des marchandises dont on prévoit une augmentation globale d'au moins 35 % d'ici l'an 2020. Aussi la SNCB demande à l'Etat de s'engager à fond et pour longtemps par une politique identique à celle appliquée pour les autoroutes dans les années 60-70, avantageant en particulier le transport par rail et en général les transports en commun. Comme il existe bien un "Fonds des Routes", la SNCB suggère également la création d'un "Fonds du Rail" et demande aux pouvoirs publics de s'associer à ses initiatives et d'oeuvrer avec elle pour dégager les moyens nécessaires afin de mener une politique cohérente et à long terme pour le développement des transports ferroviaires. Mais cette politique coûtera cher car seul un investissement de l'ordre de 201,6 milliards (à prix constant) étalé sur une période de 30 ans permettrait la SNCB à flots et lui permettrait de se moderniser pour atteindre ses objectifs, à savoir : des vitesses plus élevées, des dessertes en plus sur courtes distances, la construction de gares plus accueillantes, l'adaptation du prix du transport, la complémentarité entre le train et les autres moyens de transport (publics ou individuels), l'achat de matériel performant, l'acheminement plus rapide des marchandises. Mais il est certain que les pouvoirs régionaux et locaux doivent également s'intéresser à ce plan s'ils veulent réellement qu'au-delà des grandes liaisons, le train continue à jouer un rôle à leur niveau. Il est certain que ce plan fixe des critères sélectifs qui favorisent les zones à forte densité de population au détriment des autres. En un mot, on développe ce qui rapporte et on réduit ou supprime ce qui est déficitaire. La seule condition de voir encore des trains sur des lignes non rentables, c'est la signature par la SNCB (la SNCF l'applique déjà depuis quelques années) de conventions avec les différentes régions. Mais en cas d'accord, ces dernières doivent s'approprier à prendre en charge l'exploitation déficitaire de ces lignes si du moins elles estiment que ces dernières sont indispensables à leur développement économique ou touristique. En conclusion l'on peut écrire que le train belge de l'an 2000 sera inter-métropoles, suburbain, international mais avant tout rentable.

## Le TGV belge payé par l'Europe

Feu vert pour le TGV belge car notre Ministre des Transports a obtenu de ses collègues des six pays de la CEE l'élément financier qui lui manquait pour faire avancer le dossier TGV dans notre pays. C'est lors d'une réunion qui s'est tenue à La Haye le 20 novembre que les ministres d'Allemagne, de France, des Pays-Bas, du Luxembourg et de Grande-Bretagne ont promis d'intervenir auprès de la CEE pour que cette dernière accorde une aide particulière au financement de l'infrastructure du TGV dans notre pays. Si ce soutien était obtenu par notre pays, notre ministre serait en état de présenter une proposition d'ensemble sur le TGV au gouvernement, et ce, dans les toutes prochaines semaines. Cette aide à notre pays (on espère 20 millions d'écus par an pendant dix ans) se justifierait par le fait que c'est chez nous que les conditions de rentabilité de ce projet sont les plus fragiles car notre pays doit y jouer un rôle de charnière. Mais il est certain que l'aide de la CEE ne sera pas accordée si l'on ne promet pas à nos partenaires d'arriver à un accord politique sur le tracé dans notre pays. Le Directeur Général de la SNCB est d'avis que le démarrage définitif du projet du TGV en Belgique aboutira avant la fin de l'année, car certaines dates doivent être respectées à savoir que dès 1993 les relations avec la Grande-Bretagne pourront être assurées par la SNCB via les lignes existantes et qu'en 1995, la nouvelle ligne Bruxelles-frontière française devrait être opérationnelle. Quant aux lignes nouvelles ou aménagées vers les Pays-Bas et l'Allemagne, il faudra attendre 1998. Osons espérer que nos responsables politiques trouvent enfin une solution globale pour l'implantation du TGV dans notre pays. Et que cessent ces tergiversations qui ne font que de nous rendre ridicules auprès de nos partenaires européens.

# rétro rail

Il y a 50 ans, on lisait dans le journal 'Le Soir':

... 27 septembre 1939 :

La SNCB communique que lundi soir, vers 22.30 h, le pont du chemin de fer situé entre Stockem et Arlon a sauté par suite de l'explosion d'une partie des mines posées par l'autorité militaire. On ne déplore aucune victime.

... 25 octobre 1939 :

Au cours d'un voyage d'essai entre Berlin et Hambourg, un autorail triple dénommé "Fliegende Hamburger" a atteint des vitesses moyennes de plus de 200 km/h et une vitesse maximum de 215 km/h.

## Perspicacité

- Un de nos membres très friand de belles photos représentant nos vapeurs, nous a fait remarquer qu'une photo nous montrant une type 36 en pleine action, dans les environs de Boitsfort en août 1935 a été reprise dans "Vapeur à la SNCB - Tome II" (page 82) de Max Delie sous le numéro 3675 alors qu'en page 237 de "Vapeur en Belgique - Tome I" de Phil Dambly, la légende indique le numéro 3635. Un examen attentif du tirage de la photo nous remise par Phil Dambly nous permet d'affirmer qu'il s'agit bien de la 3635 (ex-4475 et future 36.035) construite par la Franco-Belge, prise en écritures en décembre 1912 et radiée en juin 1951. A l'époque où la photo a été prise elle était affectée à la remise de Ronet.
- Phil Dambly nous fait savoir que la photo figurant en page 194 du Tome I de son ouvrage ne représente pas, contrairement à ce qui était indiqué dans la légende de la photo lui remise par son auteur, la locomotive type 44 n° 4700 mais bien la 4706 (ex-3106 et future 44.306) construite par Tubize en 1904 et radiée en avril 1949. Il faut bien reconnaître qu'il fallait beaucoup de perspicacité pour deviner que le dernier chiffre était 6 et non 0. C'est grâce à son abondante documentation que M. R. Huysman a été en mesure de relever cette erreur, émanant de l'auteur de la photo.

## Errata

FFN 38

Page 6 : la 2109 a terminé sa mue - 3ème ligne  
il y a : ... sa ligne d'origine .. - il faut : ... sa livrée  
d'origine..

Page 16 : légende de notre miniposter  
il y a : type 18 n° 3291 - il faut : type 18 n° 3191

# nos «Vapeur»

du 1/1/1946 à leur dernier panache

Dans notre article consacré aux types 18, 19 et 20, (FFN 38 page 10) nous écrivions que les cinq premières locomotives type 17 livrées à l'Etat belge par Neilson, Reid and Co à Glasgow étaient arrivées dans notre pays peintes en couleur bleue, la même que celle employée par le Caledonian Railway pour ses locomotives, et que pour évoquer son ascendance technique, notre 18.051, conservée pour le musée, avait été restaurée par AC Salzennes dans une couleur bleue à conformité discutable et qui a déteint depuis son application. Dans le numéro 56 de la revue "Toutrail", le club tournaisien CFTY a publié un article consacré à ce "Caledonian Blue". Après avoir obtenu l'accord de notre ami Fernand Dumont, éditeur responsable de la revue, nous le publions ci-après car il complète l'article que nous avons consacré aux locomotives créées par l'ingénieur écossais Mac Intosh.

"The Caledonian Blue" :

Avec O.S. Nock (The Caledonian Railway-Jan Allan-1961), nous sommes de ceux qui affirment que jamais locomotive à vapeur, bien sûr, n'a porté de plus belle livrée que celle du Caledonian Railway. Certes d'autres couleurs ont fort joliment revêtu d'autres locomotives mais aucune ne fut plus jolie que le Bleu d'Ecosse : le Caledonian Blue. Et pourtant, cette livrée d'une éclatante beauté était en grande partie le fait du hasard et n'avait rien d'officiel. La couleur de base était le "Bleu de Prusse" avec le châssis pourpre - violet ligné noir et blanc. L'ensemble constituait une livrée agréable à l'oeil et bien adapté à une locomotive décorée en plus d'un écusson dans lequel figuraient les insignes royaux. Le bleu était une couleur chère à l'achat et pour en diminuer le prix on prit l'habitude aux Ateliers de la Compagnie St-Rollox (Glasgow) d'y ajouter du blanc. Le résultat en fut un délicieux bleu-ciel éthéré avec lequel la couleur du châssis s'harmonisait parfaitement. D'autres compagnies britanniques ont également adopté le bleu pour leurs machines. Le G.N.Ry d'Irlande, le bleu-Jarretière des Pacific carénées A4 du L.N.E.R., le bleu de la Class 8 des locomotives d'express des B.R., mais jamais on ne put égaler ni retrouver la douceur et la limpidité du Caledonian Blue. Les locomotives réparées à Perth sortaient d'atelier repeintes dans un bleu plus sombre, plus riche et de très belle venue mais en aucun cas ne put être comparé au bleu-ciel des ateliers de Saint-Rollox.

Dans le même article, nous avons également écrit que la première série des 155 locomotives types 18, 18 S et 18 bis étaient, tout comme le type 17 accouplées à des tenders du type 14, tandis que celles des dernières séries furent accouplées à des tenders dénommés type 17, à 3 essieux et d'une capacité en eau de 20 m<sup>3</sup> et en charbon de 6 t.

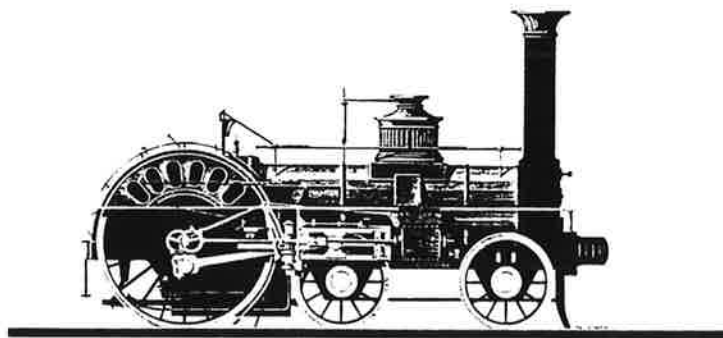
En page 184 du Tome I de son ouvrage "Vapeur en Belgique", Phil Dambly nous précise que les 90 premières locomotives type 18 furent accouplées à un tender type 14 à bogies d'une capacité de 18 m<sup>3</sup> d'eau et de 5,450 t de charbon tandis que les 65 dernières héritèrent d'un tender de conception belge dénommé type 17, et nettement plus large que la locomotive (2,96 m contre 2,55 m). Cette différence est visible sur la photo de la locomotive 18.059 parue dans FFN 38, page 17. Suivant le tableau figurant en page 51 de l'ouvrage précité et reprenant les caractéristiques des différents tenders de la SNCB, nous remarquons l'existence de tenders type 17 bis (numérotation 20.200 - 20.238) présentant les mêmes caractéristiques que celles des tenders type 17 (numérotation 20.000 - 20.177). Pourquoi cette discrimination alors que l'on ne note aucune différence notable entre eux ? Phil Dambly interrogé à ce sujet croit se souvenir que l'appellation type 17 bis avait été attribuée à certains tenders type 17 dont l'intérieur avait été aménagé différemment pour le rangement des objets appartenant au personnel de conduite.

## La semaine du cheminot

Dans le tome I de "Vapeur en Belgique", Phil Dambly nous fait découvrir en page 228, une photo de notre 10.017 affublée d'un écusson reprenant en plus du traditionnel sigle de la SNCB, l'inscription bilingue "Semaine du Cheminot - Week den Spoormannen". C'est dans les années 50 qu'était organisée par les agents de la SNCB la semaine du cheminot qui avait pour but le financement de leurs oeuvres sociales. Chaque agent portait un petit badge de couleur or dont le centre était vert. Ce dernier était en vente dans les gares et proposé dans les trains aux voyageurs par les gardes et chef-gardes.

## Les 83 (G 12) de la sncb

La présentation, lors de notre exposition, d'une BR 58 de la Deutsche Reichsbahn en version SNCB type 83 semble avoir non seulement retenu notre attention, mais également celle de Max Delie. En effet, dans un très intéressant article paru dans le numéro 33 du "Journal du Chemin de fer", l'auteur nous décrit la vie à la SNCB de ces deux locomotives, qui fin septembre, début octobre 1944, furent abandonnées par l'armée allemande en retraite. Une photo de la 3401 (qui reçut le numéro 83.001 à partir du 1er janvier 1946) et de judicieux conseils devraient vous permettre de transformer le modèle Roco et d'obtenir une locomotive ayant quand même assuré du service à la SNCB de septembre 1944 à avril 1946.



---

## courrier des lecteurs

---

Suite à notre article paru dans FFN n° 39, M. R. Huysman nous a fait part des remarques suivantes :

page 5 : si les 101 SNCB étaient largement inspirées des BB 300 SNCF, il ne faut pas oublier que l'ancêtre véritable reste la BB Midi (1922), dont dérivait les BB P.O

page 6 : modifications intérieures (juin 1951 - avril 1954)

Le dernier alinéa de ce paragraphe ne concerne pas la période envisagée. En effet, ce qui y est décrit a été appliqué sur les locomotives de 1973 à 1977, dans le même temps qu'elles subissaient les modifications ayant influencé l'aspect extérieur, décrites page 8.

page 13: C'est lors de la remorque du train E 47308 (et non 47.308) qu'un incendie s'est déclaré dans la 2915.

---

# souvenirs...

---

Dans le cadre de notre rubrique "Souvenirs" ouverte à tous nos membres et lecteurs, nous vous présentons ci-après le texte d'une conférence donnée à Kortenberg le 16 septembre 1989 par M. Georges Feron. L'objet de cette dernière était de rappeler au public comment plus de 1.500 détenus politiques échappèrent en septembre 1944 aux sinistres camps de concentration, et ce, grâce à la parfaite collaboration établie entre la résistance et les différents services de la SNCB. M. G. Feron, bien connu de tous ceux qui s'intéressent à l'histoire de nos chemins de fer, a réalisé son texte sur base des rapports rédigés à l'époque par MM. Verheggen, Masquelier, Ugeux, Lokker et Handesberg. Nous le remercions vivement de nous avoir accordé l'autorisation de reproduire son exposé dans notre revue.

## Le train fantôme du 2 septembre 1944

par G. FERON

Durant quatre années, le pays a attendu, souvent en luttant, la libération et le retour à la paix. Le débarquement des Alliés en Afrique du Nord, puis en Italie et enfin sur les côtes françaises ainsi que les grandes offensives de l'armée soviétique ont ranimé l'espoir de la population tandis que les résistants attaquent l'ennemi avec de plus en plus d'ardeur et d'efficacité. Les bombardements effectués par les aviations alliées manquent souvent de précision et provoquent la mort de nombreux compatriotes. L'ennemi essaie en vain d'utiliser ces faits à des fins de propagande.

Le 1er septembre 1944, les Alliés lancent une offensive en direction de la Belgique. On les dit à Tournai, à Enghien alors qu'en réalité ils n'ont pas encore franchi la frontière franco-belge.

Un chaos indescriptible règne à Bruxelles. Les habitants préparent l'accueil des libérateurs. De nombreux feldgrau prennent le chemin de la Germanie par tous les moyens disponibles. Il reste cependant des SS décidés à tout. Ils détiennent encore quelques milliers de patriotes et rien qu'à la prison de Saint-Gilles on compte + 1.500 détenus belges, français, anglais, américains et russes.

Au cours des quinze derniers jours, des personnes incarcérées pour des faits pas trop graves, ont été libérées. Par contre, celles restées derrière les barreaux sont virtuellement condamnées à mort. L'autorité allemande a décidé de les expédier en Allemagne, dans les sinistres camps d'extermination où leur sort sera vite réglé.

Depuis le 25 août, des diplomates belges (dont le Vicomte Berryer) et étrangers appartenant aux ambassades de Suède, de Suisse et d'Espagne, se recontraient en permanence pour élaborer un plan visant à obtenir la libération de tous les détenus. L'ambassadeur d'Allemagne, Mayr-Falkenberg se déclare disposé à intervenir dans ce sens lorsqu'il jugera le moment propice venu.

Le temps presse, le 1er septembre, le Baron Kuudse de Verchou, consul-général de Suède, demande un nouvel entretien avec les Allemands. Il est informé que le Général SS Jungclaus, Chef de la Gestapo locale a fait certaines promesses allant dans le sens désiré. Et pourtant on apprend le même jour qu'il vient de faire expédier 130 femmes à Ravensbruck et quatre groupes de 800 à 900 hommes vers Sachsenhausen. Le même sort attend les détenus de Saint-Gilles.

Dans la nuit du 1er au 2 septembre, des Allemands armés jusqu'aux dents et plus que surexcités ouvrent les cellules en criant "Transport". Au même moment les détenus reçoivent deux colis de la Croix Rouge. Ils devinent immédiatement ce qui se passe.

Ils sont embarqués dans des camions et conduits sous forte escorte à la gare du Midi par l'Avenue Fonsny. Durant le transfert et malgré les menaces, des détenus chantent des airs patriotiques et lancent en rue des boulettes de papier avec leur ultime message.

A la gare du Midi, pourtant surveillée et commandée par des cheminots allemands de la Deutsche Reichsbahn généralement très compétents, le personnel belge a très vite compris que quelque chose de très grave se prépare et il prend immédiatement une première série de contremesures.

Le sous-chef de gare Michel Petit a constaté l'arrivée insolite dans une gare à voyageurs de 32 wagons à bestiaux. En plus, des nazis en armes et très agressifs occupent les installations.

Michel Petit alerte le chef de gare principal Léon Petit et des collègues résistants ou dignes de confiance. Toutes les locomotives disponibles sont expédiées au loin.

Lorsque les prisonniers arrivent en gare vers 8 heures du matin, les mesures prises par les Allemands s'expliquent. On comprend que les prisonniers vont être déportés. La remise des machines, alertée arrange les locomotives de manière à les rendre inutilisables. Michel Petit et ses hommes sabotent des aiguillages.

Au nez et à la barbe des Allemands, les responsables de la Résistance et même un délégué du Général de Gaulle se réunissent au bureau du Chef.

Un coup de main armé est envisagé. Face aux 200 Allemands, les quelques armes légères des résistants ne feront pas le poids et un bain de sang est à craindre. On utilisera donc la ruse.

On apprend que le convoi portera le numéro 1.682.508 et qu'il devra partir dans les délais les plus brefs vers l'Allemagne via Malines - Essen et les Pays-Bas. Il est important de connaître le numéro du train, car les Allemands réclament des locomotives. Quand ils demanderont la M.P. 1.682.508, on saura de quel train il s'agit, c'est-à-dire qu'il faudra le retenir autant que possible.

Les prisonniers sont entassés par dizaines dans des wagons, dont les portes sont fermées et pourvues ainsi que les vasistas de fil de fer barbelé. Les gardiens se sont réservé des véhicules confortables en prévision du long voyage. Tous les groupements de résistance de Bruxelles et le long de la ligne sont alertés.

Déjà vers 8 h 30, les Allemands ont exigé une locomotive en ordre de marche. Nous savons déjà pourquoi il ne s'en trouve plus aucune en gare. La demande est transmise à la remise de Forest-Midi où le mot d'ordre est de gagner du temps coûte que coûte et on en gagnera.

On apprend aussi que le 30ème corps de l'armée britannique est entré à Tournai. On espère que les libérateurs fonceront vers Bruxelles à la vitesse de l'éclair. En fait, ils y arriveront le 3 septembre dans l'après-midi.

On trouve une machine et on la prépare tellement bien qu'elle tombe en panne. A la longue, on met la main sur la 3302, une loco "consolidation" pour services voyageurs et marchandises mais inapte à la vitesse, mais n'est ce pas ce qu'il faut ? Les Allemands s'impatientent de plus en plus mais à leur nez et à leur barbe, les tuyaux de graissage sont sabotés et la 3302 ne pourra pas assurer la traction.

Finalement on dénêche la 1202. C'est une ATLANTIC conçue par l'ingénieur Notesse et mise en service en 1939. En fait, elle ne convient que pour des trains rapides et relativement légers, sur des lignes à profil favorable. le train à remorquer sera long et lourd. En temps de paix, on aurait beaucoup hésité à utiliser une "type 12" pour un train lourd. Mais c'est la guerre et le but n'est pas d'aider l'ennemi.

En plus, sa pompe Westinghouse n'est pas en bon état et à tout hasard, on sabote les sablières. Nous verrons plus tard combien ce sabotage fut judicieux. Les heures passent...

Le machiniste Georges est désigné, mais il se porte malade. Il sera remplacé par son collègue Vanderveken qui fait mine de se préparer et, en parfait comédien, simule une chute du tender. Il hurle de douleur et il faut l'évacuer.

Le machiniste Louis Verheggen vient prendre son service à 14 heures. Le chauffeur Léon Pochet était déjà sur place à midi. Ensemble, ils sont requis d'office pour conduire le train-prison. Pas moyen de s'esquiver. Sous bonne garde, ils sont conduits à la machine, elle-même déjà surveillée par des militaires.

Nos deux amis ne peuvent plus faire autrement que se mettre en marche. Ils connaissent toutes les installations comme leur poche. Ils voient donc bien qu'on ne les dirige pas vers la gare. Le signaleur de Forest a tracé un itinéraire vers une voie en impasse, appelée cul de sac de Ruisbroek. Ne pouvant aller plus loin, Verheggen feint la surprise et engage une longue discussion avec le S/Chst. On va les renvoyer vers Forest, mais l'itinéraire à suivre est occupé par un long train allemand, conduit par des cheminots allemands qui, malgré les menaces de leur ingénieur, refusent la poursuite de tout service.

Au lieu d'avancer ou de refouler, les Allemands scindent le train et en évacuent la queue pour dégager l'itinéraire de Verheggen qui arrive finalement en tête de son train. La locomotive est accrochée et le machiniste exige l'essai réglementaire des freins. Ainsi, il gagnerait encore cinq minutes mais le surveillant affirme qu'un essai concluant a été effectué. Il faut partir.

A 16 h 50, le train s'ébranle avec déjà plus de 8 heures de retard. Verheggen confie au S/Chst Decoster que le train ne franchira jamais la frontière. Le message est transmis aux prisonniers.

Mais le commandant du train a encore une exigence. Il faut ajouter un wagon Flak en queue du train. Voilà un ordre qui tombe à pic. Rappelons, pour mémoire, qu'un wagon Flak est armé de canons antiaériens et de mitrailleuses pouvant prendre le train sous un feu en enfilade.

Ce fameux wagon se trouve à Forest. Quand il est accroché, Verheggen demande à pouvoir refaire le plein d'eau et il faut bien lui accorder satisfaction. En cours de route, le machiniste et le chauffeur feront tout pour perdre de la vapeur.

A 17 h 45, le départ est donné vers Bruxelles-Ouest et à 19 h 35, le train arrive à Schaerbeek. Il lui a fallu plus de 2 heures pour faire moins de 10 km.

A Schaerbeek, les signaux sont au passage et pourtant Verheggen s'arrête. Il prétend ne pas bien connaître la ligne et il descend de la machine pour aller demander un pilote. Les Allemands ne l'entendent pas ainsi et le contraignent à remonter au poste et l'avertissent : machine kaput, du kaput !

On repart vers Vilvorde où le signaleur retient le train au signal. Verheggen propose d'aller s'informer et de demander un ordre de dépassement. Le commandant du train lui ordonne de franchir le signal fermé et de continuer sa route. Verheggen se rebiffe, discute, évoque le règlement et la sécurité. Rien n'y fait. "Vorwärts".

On dépasse Epegem et à 23 heures on atteint le signal d'entrée de Malines qui est fermé. Les Allemands sont assez futés pour comprendre que franchir ce signal pourrait entraîner un déraillement.

Sous escorte Verheggen peut aller discuter. Le train sera finalement reçu sur une voie occupée, ce qui signifie qu'il ne pourra pas repartir de sitôt. Verheggen sait qu'il n'est plus possible de prendre de l'eau à Malines. Raison de plus pour en demander. Il pourra en obtenir s'il va la prendre à Muizen, c'est-à-dire sur un itinéraire dévié. Le train arrive à Muizen peu après minuit. A ce moment des coups de feu éclatent car la résistance du coin se manifeste.

Le commandant du train veut repartir immédiatement vers Malines mais il faut changer de front. De Malines à Muizen la ligne est posée en courbe et ce qui devait arriver à une locomotive du type 12 avec une forte charge arrive à cet endroit. Les roues motrices ont un diamètre de 2,100 m et elles patinent. Il faudrait sabler mais nous avons vu que les sablières avaient été sabotées. Devant l'impossibilité de repartir, Verheggen se déclare en détresse.

Une locomotive PACIFIC type 1 circule HLP d'Anvers à Bruxelles. On lui donne l'ordre d'aller remorquer la 1202 et son train.

Pendant ce temps, à Bruxelles, Jungclaus, soumis aux pressions internationales et au jeu habile des forces de l'intérieur, a finalement accepté que les prisonniers de Saint-Gilles soient libérés. En fait, ce criminel les croit bel et bien en route vers l'Allemagne. Cependant, les autorités allemandes du train ignorent l'accord de leur chef et le suspense continue.

La locomotive type 1 a été placée en tête du train. Son machiniste Gerardy et Verheggen se connaissent. Ils ont établi leur plan en peu de paroles.

Les Allemands ont cru comprendre qu'ils ne pourront pas atteindre la Hollande via Essen, ni Louvain via Muizen, car les tirs des résistants leur font croire la zone occupée. Ils veulent atteindre le Reich via Schaerbeek et Louvain et ordonnent le départ.

A Malines les Allemands toujours réglementaires, s'aperçoivent que le wagon Flak est en tête, derrière les deux locomotives. Ils exigent une manoeuvre pour remettre la Flak en queue. Cet ordre tombe à pic. Docilement, pour une fois, on effectue la manoeuvre. On décroche le train et on part garer la Flak sur une voie de garage. Les machines reviennent au train et l'ensemble devrait aller reprendre la Flak. Au lieu de cela, les deux machinistes ouvrent tout grand le modérateur et le train repart à vive allure vers Bruxelles. Quand les occupants du wagon Flak se rendent compte qu'ils sont abandonnés, le train est déjà trop loin pour entendre leur vociférations.

On pourrait se demander pourquoi les SS du train ne réagissent pas. Probablement ont-ils appris l'avance des Alliés et ils veulent atteindre l'Allemagne au plus vite. Ils savent qu'à Schaerbeek il y a une voie qui conduit vers Louvain et ils comptent bien que c'est la direction qu'a prise le train.

Mais à Schaerbeek, l'itinéraire tracé mène directement vers la Ceinture Ouest. Le 3 septembre à 10 h 15, le train s'immobilise à Bruxelles Petite-Ile. La gare est bourrée d'Allemands, de collaborateurs et de trains de blessés. Un train a été préparé pour évacuer des Allemands et leurs valets, mais ils n'ont pas de locomotive. Ils réquisitionnent la "type 1".

Verheggen descend de sa machine, se dirige innocemment vers les bureaux, dévale le talus de la Senne et quitte les installations. Il pense que les Allemands l'attendent chez lui, mais les voisins le rassurent. Pochet pourra également s'éclipser.

Les SS veulent absolument emmener leur proie en Allemagne. On essaie de les raisonner en faisant valoir qu'il vaudrait mieux rapatrier les combattants et les blessés. Ils ne démordent pas de leur idée. Alors la Résistance joue le grand jeu. Si les prisonniers ne sont pas libérés, les Allemands capturés et même les blessés seront massacrés. Dans l'autre alternative, ils bénéficieront du statut du prisonnier de guerre. Le marché va être conclu lorsque parvient l'ordre de Jungclaus de remettre les détenus en liberté, ce qui est fait à 13 h 30. Le soir, vers 19 heures, les Anglais et la brigade Piron entrent à Bruxelles.

Les Allemands avaient emporté les biens enlevés aux prisonniers. Un cheminot découvre les caisses et la restitution pourra se faire.

L'aventure est terminée.

Le train "fantôme" est entré dans l'histoire sous ce nom. Pourtant, on a toujours su où il se trouvait. En fait, on aurait pu l'appeler le train "miracle".

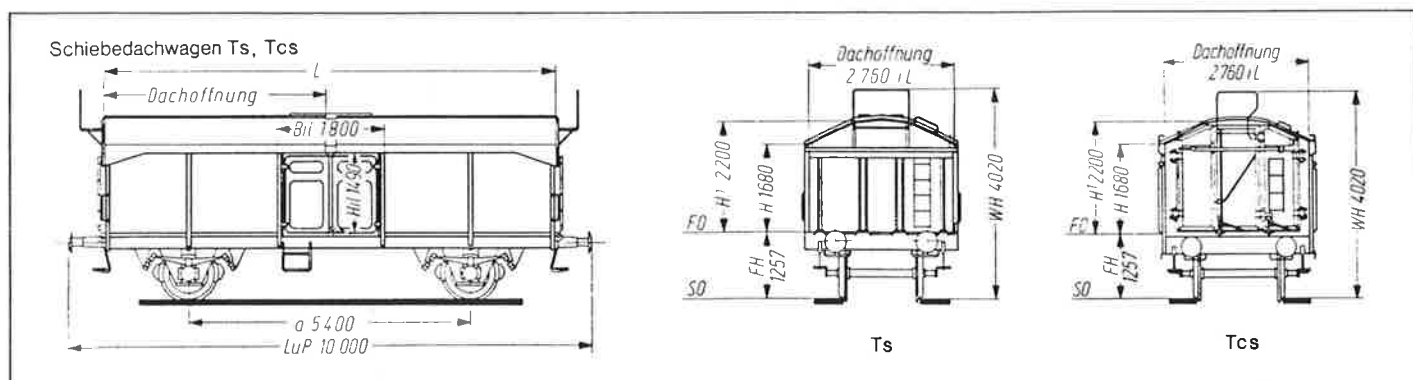
NDLR : A l'époque précitée, la remise de Bruxelles-Midi abritait des locomotives types 10, 33, 41, 57, 58 et 60 (la totalité des types 33, soit 8 machines et 60, soit 16 machines). Mais vu les bombardements fréquents par l'aviation alliée de la remise de Schaerbeek, cette dernière avait transféré à Bruxelles-Midi ses 6 type 12 et ses 29 type 1, et ce, pour les mettre à l'abri des raids aériens (le solde des type 1, soit 6 machines était affecté à la remise de Stockem).



# modélisme

## nouveautés

FLEISCHMANN tombereaux à toiture coulissante  
KLEIN Modellbahn



A l'annonce des nouveautés à paraître en '89, on pouvait craindre un "doublon" de plus. Il n'en est heureusement rien : les deux firmes ont choisi de reproduire des variantes d'un même type général.

La vieille firme de Nuremberg a sorti il y a quelques semaines la reproduction d'un modèle courant, déjà réalisé autrefois par Märklin et par Jouef. Les Viennois ont préféré quant à eux une variante moins répandue de ce même wagon, avec des parois de bout ouvrantes au lieu de basculantes. Ce modèle vient de faire son apparition chez les détaillants, en deux versions, allemande et autrichienne.

Intéressant donc, de comparer ces récentes productions entre elles et, pourquoi pas, avec celles qui les ont précédées.

### DIMENSIONS

	1/1	1/87	Fleischmann	Klein M.	Märklin	Jouef
long. h. t. (mm)	10 000	114,9	113,3	115	113,6	116,2
empattement (mm)	5 400	62,1	62,5	61,8	61,8	65,8

Les modèles KLEIN Modellbahn sont les plus respectueux de l'échelle. Seule la hauteur totale au-dessus du rail mérite une petite critique (déficit de 6 dixièmes de millimètre).

La mesure hors tampons ne rend pas assez compte de l'allongement excessif des modèles Märklin et, surtout, Jouef, dont les tampons sont trop courts. Au niveau des plateformes supérieures, on mesure une longueur de 109 mm seulement chez Fleischmann pour 115 chez Märklin et 120 (!) chez Jouef. La caisse du wagon Fleischmann est un peu courte. Et comme ce modèle est aussi un peu haut, il paraît anormalement trapu.

Classement : 1. KLEIN M. 2. FLEISCHMANN 3. MÄRKLIN 4. JOUEF

**GRAVURE** D'emblée, la comparaison est en faveur des deux modèles KLEIN Modellbahn : le toit, non fonctionnel, est très finement gravé, avec une belle reproduction des caillebotis et des poignées de manoeuvre et de verrouillage des demi-toitures. De même y a-t-il ici profusion de détails : butées, poignées au-dessus des échelles... Différents d'une version à l'autre (DB et ÖBB) ! Aucun de ces détails ne figure sur les autres modèles dont les toitures, ouvrantes, sont faites en tôle emboutie. Si les Jouef sont les plus détaillées, suivies de près par les Märklin, Fleischmann est nettement à la traîne, malgré l'heureuse idée d'utiliser un aimant pour le verrouillage. D'autant plus qu'ouverte, la toiture du wagon Fleischmann laisse apparaître des cloisons intérieures qui n'existent pas en réalité. L'option modéliste des autrichiens leur vaut un modèle qui, sur les rails, manifeste une nette supériorité sur ses concurrents. Pourtant, la gravure des détails de caisse est plus fine chez Fleischmann, et ces derniers sont en même temps plus robustes, malgré leur finesse ! Les deux autres modèles, plus anciens, se défendent mais restent en retrait. Le châssis très grossier du Jouef détonne vraiment.

Classement : 1. KLEIN M. 2. FLEISCHMANN 4. JOUEF  
MÄRKLIN

**INSCRIPTIONS** Nette supériorité de FLEISCHMANN : les inscriptions, à l'échelle, sont un régal sous la loupe. Celles sur le châssis sont très complètes, mais il manque les flèches jaunes (danger caténaire) près des échelles aux extrémités. Les marquages sont bien lisibles aussi chez Märklin (ils sont agrandis légèrement), mais il n'y en a ni sur le châssis ni sur les bouts. Chez Klein Modellbahn, les inscriptions sont un peu moins complètes sur le châssis, mais rien ne manque, en revanche, sur les parois de bout. Par contre, ces inscriptions sont empâtées et assez peu lisibles. Ce défaut, très perceptible à la loupe, se remarque moins une fois le wagon posé sur la voie.

Classement : 1. FLEISCHMANN 2. MÄRKLIN 3. KLEIN M. 4. JOUEF

Les nouveaux venus sont munis d'un dispositif d'attelage court à élongation variable. Le système adopté par FLEISCHMANN est le plus discret et permet une meilleure restitution des détails du dessous du wagon. Les tampons, un peu épais chez KLEIN Modellbahn, présentent aussi une tendance nette à remonter : défaut classique des wagons tombereaux de cette marque.

**CONCLUSION** Aucun de ces modèles n'est vraiment parfait. Les deux wagons KLEIN Modellbahn, en dépit d'inscriptions perfectibles, se détachent du lot par leurs détails fins et nombreux. Et comme on en a deux pour le prix d'un seul FLEISCHMANN...

## KLEIN Modellbahn tombereau suisse L7

Nième version du petit tombereau bien connu, avec les portes typiques des versions suisses. (A noter qu'on attend toujours la version italienne, souvent présente dans les convois).

Surprise : des flancs bien lisses. Ce wagon est dépourvu des bosses qui affectent ses congénères des autres réseaux et que KLEIN Modellbahn est encore seul à reproduire en HO. Les spécialistes des chemins de fer suisses éclaireront-ils notre lanterne : les tombereaux helvétiques passent-ils chez le carrossier se faire débosseler ? ou bien s'agit-il de flatter certain complexe "clean" ?

En tout cas, la petite firme viennoise pousse très loin le respect de ses clients étrangers : on est très loin ici de ces modèles "européens" passe-partout qui ne diffèrent entre eux que par les décalcomanies appliquées (par l'acheteur) !

A-M, D.

## Du belge chez FLEISCHMANN (J.P. Van Hoof)

À l'occasion d'une exposition du jouet qui s'est tenue à Malines et à laquelle participait la firme Fleischmann, cette dernière y a annoncé son programme "belge" pour 1989-1990. D'après les renseignements obtenus sur place, il s'agirait de la locomotive BR 50 (réf. 4174) transformée en type 25 et plus précisément de la 25.018 (prise de guerre 1944-1945) sans doute en couleurs SNCB vu qu'elle a été en réparation à l'AC Salzinnes. Quant aux voitures qui l'accompagneraient, il s'agit de la version SNCB des ex-KPEV à bogies et à portières latérales (références catalogue 5084-5087). Parmi les firmes de trains miniatures actuellement présentes sur le marché, n'oublions pas que Fleischmann fut la première à sortir un modèle belge. Il s'agissait de la diesel type 202 n° 202.016 apparue en 1961, modèle toujours repris au catalogue mais devenue série 52 n° 5201. En 1962, apparition de la diesel de manœuvres type 260 (série 80 en 1971) suivie en 1963 de la voiture II de 1ère classe (n° 11.110) et seulement en 1965 de la voiture II de 2ème classe (n° 12.213). Notons aussi les modèles "vapeur" sortis par après avec possibilité de les transformer pour obtenir les types 25, 64, 81 et 98 de la SNCB.

## Du belge chez KLEIN Modellbahn

Parmi les nouveautés dont on parle, plusieurs modèles belges :

Tout d'abord - car elle est très attendue - la locomotive diesel série 60 qui serait disponible au début de l'été prochain. Elle devrait logiquement recevoir plusieurs livrées successives. Espérons que le dépôt de Ronet ne sera pas oublié : qui ne se souvient avoir vu des '60' remorquer les trains de voyageurs entre Namur et Givet, ou des caboteurs sur les lignes 125 et 130 ?

Les locomotives déjà produites par KLEIN Modellbahn sont bien détaillées et finement gravées, au niveau des plus récentes productions de ROCO ou LIMA. Je ne dirai rien des motorisations, faute de les avoir essayées...

Des wagons de marchandises devraient aussi voir le jour :

- un Tbikks (toiture et parois coulissantes, à 2 essieux). Les wagons belges et allemands étant identiques, une version belge sera certainement produite. Notons qu'un Tbikks existe depuis longtemps chez MÄRKLIN et qu'une version belge a récemment vu le jour. Mais une nouvelle production sera la bienvenue, car ce "vieux" modèle est très critiquable...

- un Tms ou un Tems (selon les sources) est annoncé pour bientôt. Il s'agit là d'un tombereau à toiture enroulable. Espérons que ce sera un Tms, car tous les Tems de la SNCB (plus hauts que les Tms) ont été retirés en 1987.

- une trémie à 2 essieux pour le transport de coke (Fbl) : modèle typiquement belge qui se rencontre assez rarement dans notre région. On peut en voir quelques uns au milieu de rames de wagons semblables à bogies. Par contre, ces trémies circulent en rames homogènes pour l'alimentation de certaines centrales électriques.

A-M. D.

## publications

Désirez-vous tout connaître sur les locomotives diesel séries 52, 53, 54 de la SNCB, leurs soeurs luxembourgeoises série 1600 des CFL, leurs cousines nordiques séries MV-MY des DSB et séries Di3a - Di3b des NSB, leurs cousines hongroises à l'étoile rouge série M61 des MAV ? Alors n'hésitez pas à vous procurer le très intéressant ouvrage que viennent de publier aux éditions "De Bataafsche Leeuw" à Amsterdam, Hugo De Bot (très bien connu de nos membres par ses modèles réduits de ce type de locomotives) et Bert Van Reems. Ce livre bilingue est abondamment illustré par des photos N/B et en couleurs et peut être obtenu auprès du club. Si vous êtes amateur, il vous suffit de verser au compte 360-0053510-69 du RMM à Namur la somme de 900 FRF en indiquant comme motif de votre versement : livre H. De Bot.

# La signalisation lumineuse sncb

## Une gare avec peu de signaux

La gare d'**Hatrival** illustrée dans le n°38 comprenait trois voies à quai pour trains de voyageurs et une signalisation complète. L'exemple présenté ici - il s'agit de **Marche-les-Dames** - est celui d'une gare à l'activité "marchandises" prédominante, avec une signalisation plus réduite. Les installations "voyageurs" se limitent à deux quais encadrant les 2 voies principales à une extrémité de la gare : un cas très fréquent. A l'heure d'équiper leur réseau de signaux, les modélistes devraient trouver dans ces deux exemples la plupart des idées qui leur manquent encore...

Le signal (sans lettre d'identification) situé au-delà du quai, **voie A** est un signal de bloc automatique (signal combiné).

Le **signal KX** est précédé d'un avertisseur. Le **signal K** est, lui, précédé d'un signal combiné de bloc automatique. Ces deux signaux, non représentés sur le plan, pourront présenter e.a. le vert et le jaune à l'horizontale. La même situation se retrouve à l'autre extrémité de la gare, pour les signaux précédant respectivement **CX** et **C**.

Le **signal de voie normale C** autorise

- la continuation du parcours en **voie A**. Il répète le signal de bloc automatique situé après le quai. Feu vert ou deux feux jaunes à 45°.
- l'accès à la **voie B** (contrevoie) : feu vert seul (car le prochain signal rencontré sera un avertisseur) plus chevron (le prochain signal rencontré sera clignotant) plus chiffre lumineux de réduction de vitesse à 40km/h.
- l'accès en grand mouvement à la **voie 3**, sans répétition du signal **G** : deux feux jaunes à 45° plus chiffre lumineux de réduction de vitesse.

Le **signal de contrevoie CX** (clignotant) autorise :

- l'accès à la **voie A** (voie normale) : deux feux jaunes à 45° (le premier signal d'arrêt rencontré voie A n'est pas répété) plus chevron de changement de régime de signalisation (le prochain signal présentera des feux fixes) plus chiffre 4 lumineux.
- la continuation du parcours à contrevoie (**voie B**) : feu vert seul car le prochain signal rencontré sera un avertisseur (à feux clignotants).

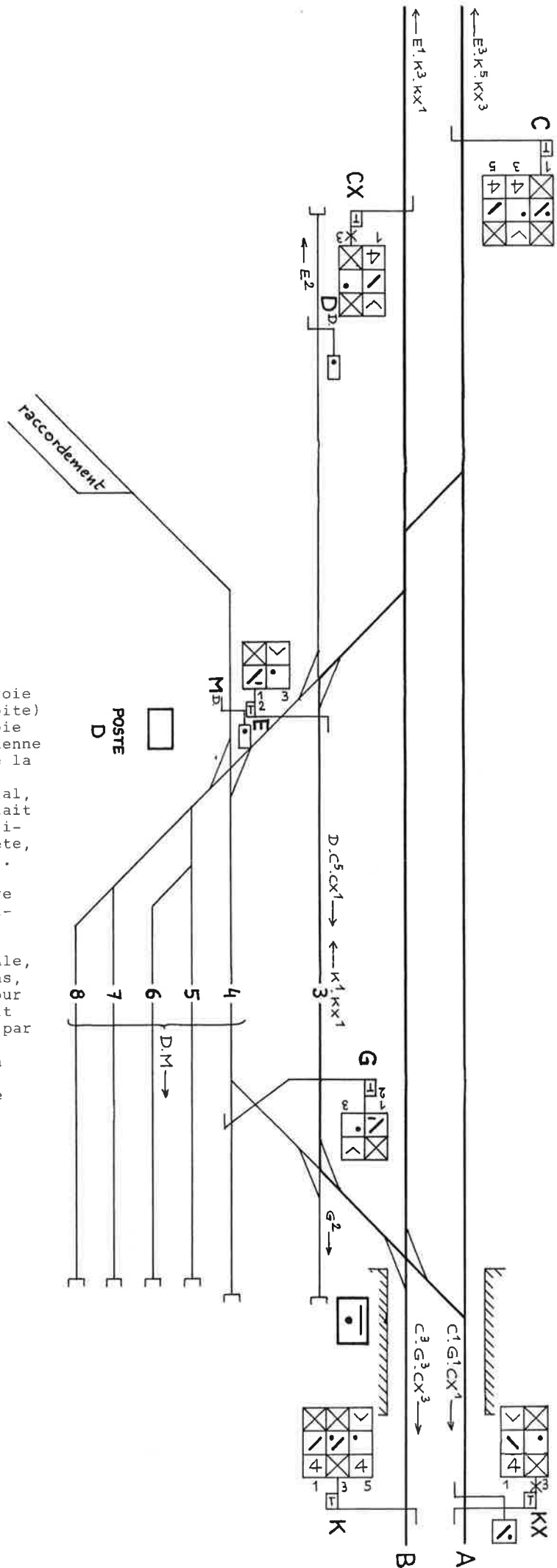
Le **signal d'arrêt simplifié D**, commandé depuis le poste D, autorise la sortie du tiroir en petit mouvement vers les voies **3** à **8**.

Le **signal d'arrêt simplifié M**, commandé lui aussi depuis le poste D, autorise la sortie du raccordement vers les voies **4** à **8**.

Le **signal d'arrêt G** permet la sortie des voies **3** et **4**; il autorise :

- la sortie à voie normale (voie A) : deux feux jaunes à 45° (pas de répétition du signal de bloc automatique situé après le quai).
- l'accès au tiroir de manoeuvre : feu rouge plus feu blanc lunaire.
- la sortie à contrevoie (voie B) : feu vert seul car le prochain signal rencontré sur cet itinéraire est un avertisseur, plus chevron (changement de régime de signalisation : le prochain signal sera à feux clignotants).

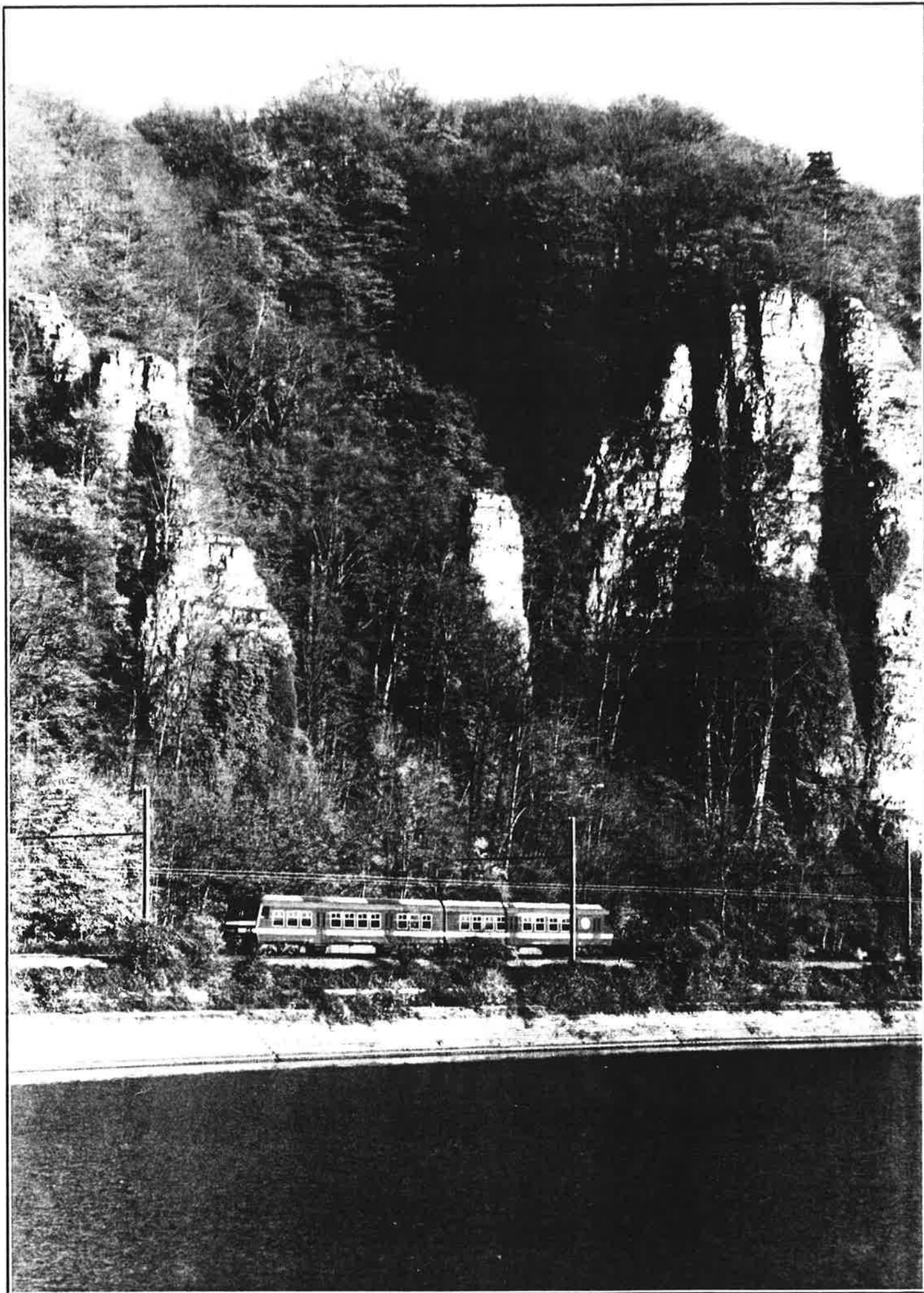
Dans l'autre sens, on retrouve les mêmes dispositions aux signaux **K**, **KX** et **E** qu'aux signaux **C**, **CX** et **G** respectivement.



**Remarques :**

Pour prendre la contrevoie en venant de Namur (droite) ou pour reprendre la voie normale en venant d'Andenne il faut traverser toute la gare à 40 km/h. Dans l'exemple d'Hatrival, cette perte de temps était évitée, au prix d'une signalisation plus complète, et donc plus coûteuse...

Cette installation offre pourtant bien des possibilités : prendre la contrevoie, reprendre la voie normale, et ce dans les deux sens, garer un train, soit pour la desserte locale, soit pour le faire dépasser par un autre train, etc... Il s'agit donc d'un bon exemple pour l'amateur d'exploitation réaliste en miniature...



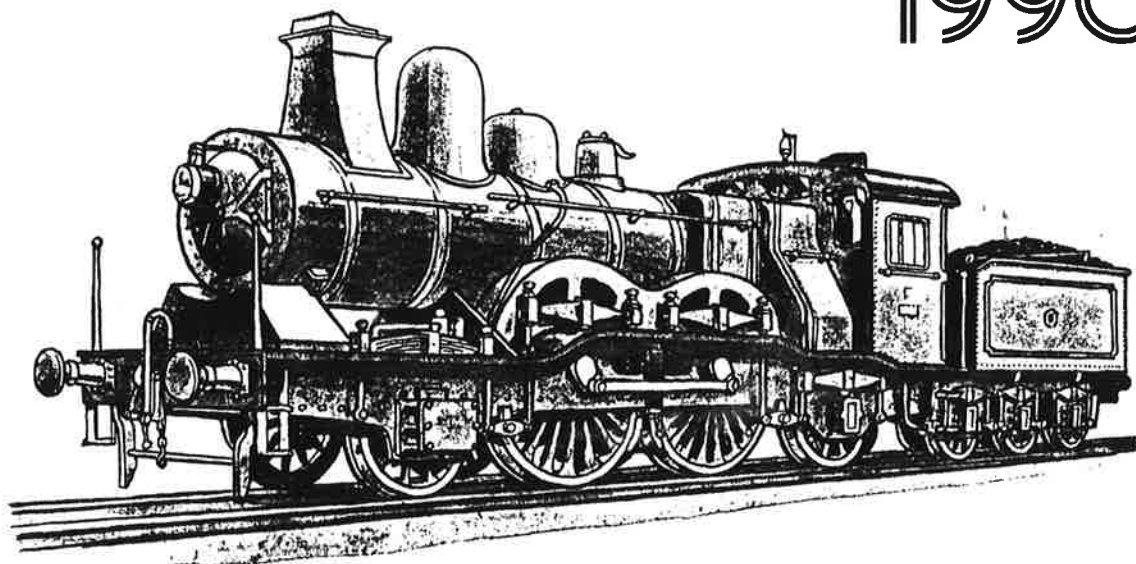
Marche-les-Dames - novembre 1989 - Photo A-M. Ducarme

## Au sommaire de notre numéro 40

<b>Vie du club :</b>	calendrier des réunions	page 1
	programme des prochaines réunions	page 1
	autour de notre réseau HO (A-M.Ducarme)	page 2
<b>Récréation ferroviaire</b>	proposée par M.Archambeau	page 3
<b>Actualité</b>	glanée par M.Herbiet	
	on disperse les vieux trams!	
	trains de luxe aux USA	page 4
	ça fume en Suisse	
	à noter dans votre agenda	
	le passage à niveau le plus long	page 5
	reverra-t-on des trains entre Dinant et Givet?	
	Namur-Dinant : projet d'horaire	page 6
	Star 21 - Le TGV belge payé par l'Europe	page 7
<b>Rétrorail</b>	(M.Herbiet)	
	il y a 50 ans... - perspicacité - errata	page 8
	nos vapeurs...	page 9
	la semaine du cheminot - les 83 (G12)	page 10
<b>Souvenirs...</b>	le train fantôme du 2/9/1944 (G.Feron)	pages 11-14
<b>Modélisme : nouveautés</b>	examinées par A-M.Ducarme	
	wagons Tms et Tcms	pages 15-16
	tombereau suisse	page 16
	nouveautés belges Fleischmann et Klein M.	page 17
<b>Publications</b>		page 17
<b>Documentation : la signalisation lumineuse sncb</b>		
	une gare avec peu de signaux	
	dernière partie de l'étude de	
	A-M.Ducarme	pages 18-19
<b>Photos :</b>	couverture ; Courrière - août '89 (A-M.Ducarme)	
	page 20 ; Marche-les-Dames - novembre '89 (id.)	

**Ferro Flash Namur n°41 paraîtra fin février.**

# 1990



	Janvier					Février					Mars					
Sem.	1	2	3	4	5	5	6	7	8	9	9	10	11	12	13	Sem.
Lu	1	8	15	22	29		5	12	19	26		5	12	19	26	Lu
Ma	2	9	16	23	30		6	13	20	27		6	13	20	27	Ma
Me	3	10	17	24	31		7	14	21	28		7	14	21	28	Me
Je	4	11		25		1	8		22		1	8		22	29	Je
Ve	5	12	<b>19</b>	26		2	9	<b>16</b>	23		2	9	<b>16</b>	23	30	Ve
Sa	6	13		27		3	10		24		3	10		24	31	Sa
Di	7	14	21	28		4	11	18	25		4	11	18	25		Di

	Avril						Mai					Juin					
Sem.	13	14	15	16	17	18	18	19	20	21	22	22	23	24	25	26	Sem.
Lu		2	9	16	23	30		7	14	21	28		4	11	18	25	Lu
Ma		3	10	17	24		1	8	15	22	29		5	12	19	26	Ma
Me		4	11	18	25		2	9	16	23	30		6	13	20	27	Me
Je		5	12		26		3	10		24	31		7	14		28	Je
Ve		6	13	<b>20</b>	27		4	11	<b>18</b>	25		1	8	15	<b>22</b>	29	Ve
Sa		7	14		28		5	12		26		2	9	16		30	Sa
Di		1	8	15	22	29	6	13	20	27		3	10	17	24		Di

	Juillet						Août					Septembre					
Sem.	26	27	28	29	30	31	31	32	33	34	35	35	36	37	38	39	Sem.
Lu		2	9	16	23	30		6	13	20	27		3	10	17	24	Lu
Ma		3	10	17	24	31		7	14	21	28		4	11	18	25	Ma
Me		4	11	18	25		1	8	15	22	29		5	12	19	26	Me
Je		5	12		26		2	9		23	30		6	13		27	Je
Ve		6	13	<b>20</b>	27		3	10	<b>17</b>	24	31		7	14	<b>21</b>	28	Ve
Sa		7	14		28		4	11		25		1	8	15		29	Sa
Di		1	8	15	22	29	5	12	19	26		2	9	16	23	30	Di

	Octobre					Novembre					Décembre							
Sem.	40	41	42	43	44	44	45	46	47	48	48	49	50	51	52	1	Sem.	
Lu		1	8	15	22	29		5	12	19	26		3	10	17	24	31	Lu
Ma		2	9	16	23	30		6	13	20	27		4	11	18	25	Ma	
Me		3	10	17	24	31		7	14	21	28		5	12	19	26	Me	
Je		4	11		25		1	8	15		29		6	13		27	Je	
Ve		5	12	<b>19</b>	26		2	9	16	<b>23</b>	30		7	14	<b>21</b>	28	Ve	
Sa		6	13		27		3	10	17		25		1	8	15	29	Sa	
Di		7	14	21	28		4	11	18	25		2	9	16	23	30	Di	