

Ferro Flash Namur

La ligne de la Lesse par autorails

Améliorons nos M4

Les anciens wagons de Liliput

La 26.005 de Märklin



Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 et d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

Membre junior (- de 18 ans) _____ : 500 fr.

Sympathisant (abonné)
(uniquement le service Ferro Flash) : 600 fr.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Ferro Flash Namur

Rédaction et éditeur responsable : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Tél : 071 - 72.95.61. Téléfax : 071 - 72.95.62. Cellulaire : 075 - 48.62.60.

Diffusion : Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET.
Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

"FERRO FLASH NAMUR" est le bulletin bimestriel du RAIL MINIATURE MOSAN.

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction.

Les réflexions du Rédac'chef

L'équipe se demande si les lecteurs de Ferro Flash Namur se rendent compte des difficultés à surmonter pour réaliser 6 numéros fournis et attrayants par an !

Difficultés engendrées par :

- le manque d'articles en tous genres et entre-autres de modélisme;
- le non respect des délais pour la réception des rubriques essentielles : éditorial, activités du club, des autres clubs, etc...
- les nombreuses données pour la confection des tableaux en tous genres...
- le nombre de pages qu'il est bon de maintenir;
- la qualité qu'il faut optimiser...

Il y a pourtant dans le club des spécialistes en transformation et en construction de matériel, en peinture, en montage de kits, et autres techniques modélistiques...

Pratiquement, les seuls articles reçus concernent le H0. Faut-il en déduire que l'équipe du N se passe des tuyaux sous le manteau ou sous le réseau sans en faire profiter la collectivité ?

Les Märklinistes ne nous fournissent jamais rien. N'ont-ils rien à dire ? Se contentent-ils des modèles vendus tels qu'ils sont ?

Pourquoi ne nous décrivent-ils pas leur façon de procéder ??? Qu'importe l'orthographe et le style : l'équipe de rédaction (3 membres) compte un spécialiste de la tournure de style et de l'orthographe de la langue française ainsi qu'un historien chevronné.

Alors, s'il vous plaît, jetez vous à l'eau et écrivez-nous !

Nous avons l'impression d'être seuls dans le désert.

Croyez-vous que nous allons pouvoir continuer au même rythme ?

Quand on lit les revues des autres clubs écrites en très grands caractères pour remplir les pages, remplies de publicités pour augmenter l'épaisseur, pour arriver en finale à 15 ou 24 pages...

Ferro Flash Namur a toujours essayé de se tenir à 28-34 pages après avoir même dépassé les 40 pages pour certains numéros !

Nous avons en fin de compte décidé de définitivement réduire à maximum 26-30 pages.

Mais le manque d'articles ne va-t-il pas bientôt réduire notre si belle revue à un simple feuillet d'information.

Claude Carpet

Programme des réunions au RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs"
(informations réunies par Michel Foulon)

OCTOBRE

- 10 : Réunion réseaux + parution de FFN 86, distribution dans la semaine.
11/12 : Expo à Sedan, avec évolution de matériel. (200 BEF)
12 : A.L.A.F. bourse, rue Delbrouck, salle du Centre R à Ougrée.
12 : A.M.F.L. bourse, centre Prince Henri, Walferdange, 10-18 heures.
17 : Réunion mensuelle du RMM : démonstration de peinture de figurines;
"Chemins de fer en Hongrie" par Jean-François Huart.
19 : Bourse au Woluwé Shopping Center, à partir de 8h.
26 : Bourse d'échange à Oud-Heverlee
26 : Bourse à Steinsel (Luxembourg), ancien hall du basket.

NOVEMBRE

- 1 : Modelspoorvrienden, Brugge. Centre "De Koepel", G. Davidstraat, 10.
2 : CFC Houdeng : animation en gare "les chemins de fer allemands".
7 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : époques IV et V, CFF + ÖBB
8 au 11 : Exposition de l'A.L.A.F. rue de la Gare, 77, Ougrée.
10 : Bourse au Woluwe shopping center.
14 : Réunion réseaux.
15-16 : A.M.F.L. expo, centre Prince Henri, Walferdange, 10-18 heures.
16 : Bourse d'échange à Vilvoorde, de Brauwerestraat.
16 : Bourse à Sclayn, route de Namur-Huy, salle de Sclayn.
16 : Bourse au Woluwe shopping center.
21 : Réunion mensuelle du RMM : programme non communiqué.
28 : Réunion réseaux.

DECEMBRE

- 5 : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : époque IV et V, SNCF + CFL.
7 : Bourse à Hoeselt.
7 : Bourse au Woluwe shopping center.
12 : Réunion réseaux.
19 : Réunion mensuelle du RMM : programme non communiqué.
21 : Bourse à Mechelen, Nekkerspoel, 21.
26 : La réunion au RMM est annulée.

Les 8 heures du modélisme du 20 septembre

La réunion réseaux du 12 avait déjà été consacrée à la préparation des locaux en vue de la journée portes ouvertes du 20.

La réunion mensuelle du 19 s'est transformée en déménagement, aménagement, nettoyage des locaux (!) qui en avaient bien besoin, mise en place et essais des rames devant circuler le lendemain.

Telles ont été les principales activités des présents hormis les indécrottables qui ont préféré lire plutôt que d'aider leurs amis. Par contre, Michel Foulon n'a pas hésité à revêtir ses habits de travail pour rafraîchir les peintures du hall gravement salies par les scouts d'en-face. Il n'a même pas hésité à manipuler le torchon avec Liliane.

La démonstration de l'amélioration de la voiture M4 prévue pour le 19 a été reportée au lendemain.

Dans les ateliers de modélisme, nous avons pu assister à des démonstrations attrayantes :

Daniel Braibant et Didier Delfosse présentaient la photogravure sur plaques de laiton;

Jean-Claude Botspoel réalisait des moulages au silicone;

Olivier De Nato peignait avec beaucoup de talent un paysage pouvant servir de fond de décor pour le réseau N du club;

Christophe Hollange améliorait des motrices de la série 20;

Claude Carpet montrait une M4 en cours de super détaillage de la face d'about formant fin de convoi. Feux rouges bien allumés, une voiture M4, en livrée pourpre, circulait en bout d'une rame de 5 voitures sur le réseau H0 du club;

Etienne Dehasse présentait des modèles suisses, sa spécialité. Il a reçu de nombreux visiteurs intéressés.

Le réseau H0 supervisé par Claude Riguelle et Michel Archambeau a vu de nombreuses circulations très diversifiées. Mathieu Pluymackers gardait le poste 2 aidé d'un écran TV qu'il avait lui-même installé pour permettre la vision des rames quittant le faisceau derrière le décor. Un écouteur dans l'oreille lui permettait de connaître les ordres lancés depuis le poste de répartition, via le micro de la caméra.

Le réseau N a rencontré son succès habituel. Il s'était enrichi cette année d'un module supplémentaire en cours de finition.

Le bar n'a pas désempilé. Jules Falque proposait ses cafés et douceurs, Liliane, Françoise, Claudine et Carole tenaient les liquides à l'oeil et les distribuaient aux nombreux visiteurs.

Comme personne n'a prêté une partie de ses photos au rédac'chef, nous ne pouvons rien publier à notre plus grand regret.

Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda à la page 2.

Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.

Les mentions n'ont aucun caractère publicitaire. Elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de FFN.

Historique de la ligne Tamines - Dinant - Jemelle

Documents d'époque : les projets,
la construction, l'évolution,
les raccordements privés, le déclin, l'avenir
226 pages en noir et blanc.

Une belle étude très détaillée
par Robert Belle

700 francs au compte du RMM.

responsable de la distribution : Gérard Jochum

Abréviations télégraphiques et appellations symboliques

des stations, haltes, gares, gares pri-
vées, dépendances et points d'arrêt
en 1925 et en 1991.

par Jean Dubuffet, édition CFFL

92 pages A4 en noir et blanc avec photos.
Tri alphabétique par gares et par abrégia-
tions. Un très beau et intéressant travail.

Vu le succès, une seconde édition est déjà
prévue

Les commandes s'effectuent auprès du
secrétariat du RMM, lors des réunions
hebdomadaires

Calendrier "Loco"

Comme chaque année, le PFT nous propose son
calendrier "Loco" il se composera pour 1998 de :

- Locomotive électrique 1805 (couleurs)
- Vapeur 7.005 à Braine-le-Comte
- Locomotive électrique n°13 de l'ARBED
- Locomotive électrique 1505 à Thuin (couleurs)
- Vapeur 29.062 à Marche-les-Dames
- Diesel 5184 à Schulen
- Autorail 4410 + 4407 et une remorque 734 à
Hastièrre (couleurs)
- 204.003 sur la plaque tournante du dépôt de
Köln-Deutz (couleurs)
- Vapeur 41.122 à Schaerbeek
- Diesel 212.103 à Denderleew
- Vue de la gare de Liège-Guillemins en 1953
- Automotrice type 96 (couleurs)

Parution prévue 15 novembre, prix 395
francs + 65 pour frais d'envoi.

Compte PFT Bruxelles 001-1201789-35

André Lemoine nous signale l'existence de
cassettes vidéo sur des thèmes ferroviaires :

- DB : la 41 et la 01 1100.
- PKP : la Pt 47.
- Afrique du Sud et Zimbabwe : Garrat et 25 NC.
- USA : Challenger, la 8444, la Daylight.
- ÖBB : la 33, la 310.
- DR : 18201.
- FS : la 685 196.
- E444 : la Tartaruga (la Tortue) la locomotive
de 200 km/h.
- E428 014 testimone di una leggenda.

Locomotive diesel SNCB type 230 (origine anglaise) et

231 (origine allemande)

hors série n°3, édition du PFT

450 francs jusque 1/11/97

001-1201789-35

(parution fin octobre)

Deux capitales reliées par le TGV

Dans FFN 85, page 6, nous vous communiquons les horaires provisoires des TGV reliant Namur à Paris. Nous sommes en possession des horaires définitifs que nous reproduisons ci-après :

Sens Namur - Paris-Nord :

Namur	07.25	14.22 (*)
Charleroi-Sud	07.53	14.50 (*)
Mons	08.21	15.18 (*)
Paris-Nord	09-41	16.38 (*)

Sens Paris-Nord - Namur

Paris-Nord	10.58 (*)	19.07
Mons	12.21 (*)	20.27
Charleroi	12.52 (*)	20.58
Namur	13.20 (*)	21.26

(*) Ne circule pas les samedis, dimanches et jours fériés.

Pour rappel : cette relation est mise à l'essai par la SNCB pour une période de deux ans. Un taux minimum d'occupation de 60% sera le critère de maintien de cette relation fort intéressante au demeurant.

Une rame TGV tricourant de la SNCF sera utilisée pour cette nouvelle relation. Elle sera exposée en gare de Namur, quai n°1, ces 28, 29 et 30 novembre.

SNCB plan voyageurs pour 1998

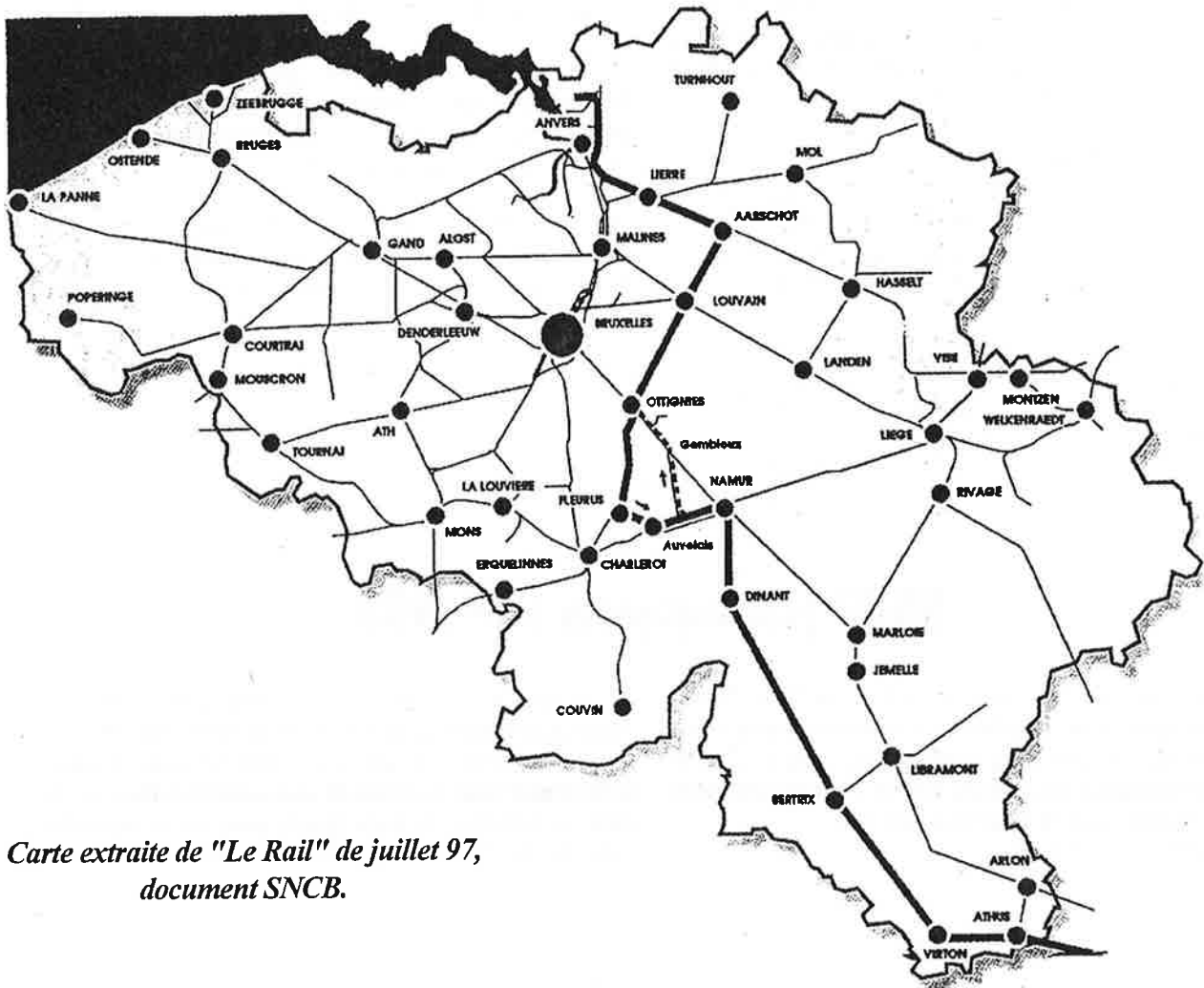
Dans son plan voyageurs pour 1998, la SNCB annonçait que la relation Gent-Sint Pieters - Dinant serait remplacée par une relation Bruxelles - Namur - Huy - Liège - Liers et que les voyageurs de la ligne 154 ne disposeraient plus d'une relation directe Bruxelles - Dinant. Voir notre FFN 83, page 6.

Il n'en est heureusement rien, et cela confirme ce que nous disions dans la NDLR en fin de ce même article. Il est maintenant certain que cette nouvelle relation comportera deux tranches et sera scindée à Namur : la tranche 1 continuera vers Dinant avec les arrêts habituels, la tranche 2 continuera vers Liers.

Matériel à vendre

Märklin 4730 : wagon SNCB à toit et parois coulissants,
 Märklin 4447 : wagon citerne "Solvay" à 2 essieux,
 Märklin 4656 : wagon tombereau, transport de minerais,
 Jouef 5489 (actuellement 115306) : autorail double SNCF (motrice + remorque)
 offre au secrétariat qui transmettra.

L'axe marchandises Nord - Sud



Carte extraite de "Le Rail" de juillet 97, document SNCB.

Dans son numéro "Le Rail" de juillet 1997, la SNCB porte à notre connaissance deux cartes de Belgique détaillant les principaux axes empruntés par les convois de marchandises.

Celle que nous vous présentons indique plus précisément le tracé qui nous intéresse : Antwerpen - Aarschot - Leuven - Ottignies - Fleurus - Auvélais - Namur - Bertrix - Athus.

Dans le sens Sud-Nord, les trains rejoindront Antwerpen au départ de Namur via Gembloux soit par la ligne 161, soit par les lignes 130 et 144 via la bifurcation de Jemeppe.

Actuellement, les travaux de modernisation se poursuivent sur l'Athus-Meuse en ce qui concerne, entre autres, l'électrification. Celle-ci nécessite des travaux importants en divers points, notamment des ouvrages d'art et des tunnels :

- Viaduc d'Anseremme sur la Meuse
- Vallée de la Lesse : 5 tunnels et 6 ponts.
- Tunnel de Pondrôme (702 mètres).
- Viaduc de Thanville.
- Tunnel de Vonêche (260 mètres).
- Tunnel de Gedinne (675 mètres).
- Viaduc de Lacuisine sur la Semois.
- Tunnel de Lahage (172 mètres).

La modernisation de cette ligne et son électrification permettront aux convois de marchandises, minéraliers et pétroliers d'atteindre le Luxembourg et la Suisse via les lignes 166 et 165 composant l'Athus-Meuse.

Si, d'après l'article de "Le Rail", elle s'avère profitable aux voyageurs, elle l'est avant tout pour le port d'Antwerpen... Le sort des voyageurs, on en reparlera plus tard suivant les habituelles évolutions des mentalités !

La ligne de la Lesse exploitée par autorails

Dans son excellent ouvrage consacré à l'histoire de la ligne Tamines - Dinant - Jemelle, Monsieur Robert Belle nous apprend :

En septembre 1939 (indicateur d'hiver), les trains à vapeur ont été supprimés sur la section de Jemelle à Houyet et ont été remplacés par des autorails Brossel type 551 [NDLR : à l'époque dénommés : type 622] (à 2 essieux et offrant 90 [NDLR : 50] places assises et 30 places debout), le nombre de services demeurant inchangé.

Le matin, deux locomotives type 8 partaient haut-le-pied de Jemelle (vers 6 heures) pour aller assurer les trains au-delà de Houyet.

Le soir, les rames de voitures étaient garées à Houyet et les locomotives rentraient à vide à Jemelle. Aux heures de pointe, et notamment le matin, deux autorails circulaient à intervalle de block entre Jemelle et Houyet, ou vice versa, pour pouvoir acheminer tous les voyageurs, mais dans quelles conditions ! Cette organisation provoqua une belle pagaille et le mécontentement des usagers qui devaient à chaque fois changer de mode de transport à Houyet. Le service des voyageurs sur la section Jemelle - Houyet fut assuré dans ces conditions jusqu'en mai 1940.

A la reprise du service en octobre 1940, les trains à vapeur ont été rétablis et ont subsisté jusqu'à la fermeture de la ligne (14 avril 1959).

Le projet d'exploitation par autorails de la ligne de la Lesse, suite aux mesures d'économie décrétées par la direction de la SNCB, datait déjà de 1932 ainsi que le relève l'auteur dans le numéro 187 du journal «Vers l'Avenir» de cette année :

"Bientôt on va instaurer un service de 'Michelines' sur la ligne de la Lesse Dinant- Houyet - Jemelle.

Des essais concluants ont été pratiqués.

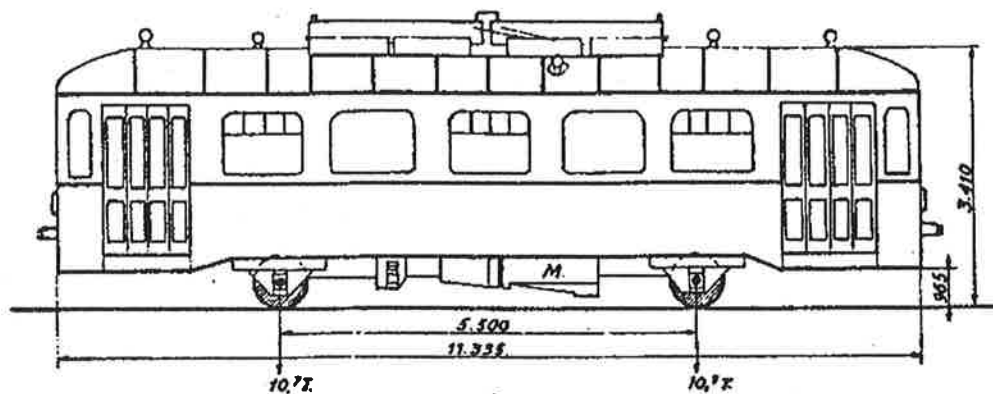
Les gares de Villers-sur-Lesse et Wanlin seront transformées en haltes. De nombreux postes d'agrées et d'ouvriers ont été supprimés sur la ligne."

Le même journal, dans son numéro 23 de 1935, notait qu'en ce qui concerne le trafic voyageurs, le déclin se faisait de plus en plus sentir et que des mesures de suppression étaient à prendre :

"En suite d'une descente sur les lieux des hautes autorités du Chemin de fer, on projette la suppression des haltes de Hour-Havenne, Wanlin et Villers-sur-Lesse.

Les haltes de Vignée et Eprave, et la station de Rochefort seraient maintenues".

Ce point d'histoire de nos chemins de fer nous a conduit à compiler les indicateurs concernant les horaires en vigueur durant la période envisagée.



Autorail type 551. Document SNCB : dir. MA. bur.22-52 n°106.

Horaires valables du 15 mars 1940 au 5 octobre 1940.

L'indicateur au 15 mars 40 fait bien mention d'un service d'autorails entre Jemelle et Houyet-Ardenne. Les trains à vapeur ont comme point d'arrivée et point de départ la gare de Houyet-Ardenne. Cette situation durera jusqu'au 10 mai 1940, jour de l'invasion de la Belgique par l'armée allemande.

150 Tamines - Warnant - Dinant - Jemelle 150												
K		TT 2259	4313	TT 2265	TT 2139	TL 831	TT 2267	TL 833	TT 2277	4317	TT 2261	T 1568
		3	3	3	3		3		3		3	2-3 ✕
0	Tamines.....	D	-	-	-	5.28	-	7.40	-	11.15	-	13.21
2	Falissolle.....		-	-	-	5.32	-	7.45	-	11.20	-	13.25
5	Aisémont.....		-	-	-	5.36	-	7.50	-	11.25	-	13.29
10	Fosse.....		-	-	-	5.43	-	7.58	-	11.33	-	13.35
13	Bambois.....		-	-	-	5.48	-	8. 3	-	11.38	-	-
17	St-Gérard.....		-	-	-	5.53	-	8. 8	-	11.43	-	-
20	Mettet.....	A	-	-	-	5.58	-	8.13	-	11.48	-	-
		D	-	-	-	5.59	-	8.13	-	11.48	-	-
24	Furmann.....		-	-	-	6. 3	-	8.18	-	11.53	-	-
25	Ermeton-sur-Blert.....	A	-	-	-	6. 5	-	8.20	-	11.55	-	-
		D	-	-	-	6. 5	-	8.21	-	11.55	-	-
28	Maredret.....		-	-	-	6. 9	-	8.25	-	11.59	-	-
30	Dendé-Maredsous.....		-	-	-	6.12	-	8.28	-	12. 2	-	-
31	Sosoye.....		-	-	-	6.14	-	8.31	-	12. 5	-	-
33	Falaën.....		-	-	-	6.17	-	8.34	-	12. 8	-	-
38	Warnant.....	A	-	-	-	6.22	-	8.40	-	12.14	-	-
		D	-	-	-	6.22	-	8.42	-	12.15	-	-
0	Anhée.....		-	-	-	6.25	-	8.46	-	12.19	-	-
7	Bouvignes (Etat).....		-	-	-	6.30	-		-	12.25	-	-
9	Dinant.....	A	-	-	-	6.34	-	8.54	-	12.29	-	-
		D	-	4.48	-	7. 2	-	9.41	-	13.46	-	-
3	Anseremme.....		-	4.56	-	7.10	-	9.49	-	13.54	-	-
7	Walzin.....		-		-	7.15	-	9.54	-	13.59	-	-
10	Gendron-Celles.....		-	5. 7	-	7.22	-	10. 1	-	14. 6	-	-
15	Houyet-Ardenne.....	A	-	5.14	-	7.28	-	10. 7	-	14.12	-	-
		D	-	-	5.26	7.21	-	7.40	-	10.38	-	14.14
19	Hour-Havenne.....		-	-	5.31	7.26	-	7.45	-	10.43	-	14.19
20	Wanlin.....		-	-	5.34	7.29	-	7.48	-	10.46	-	14.22
22	Vignée.....		-	-	5.37	7.32	-	7.51	-	10.49	-	14.25
25	Villers-s Lesse-Jamb.....		-	-	5.42	7.37	-	7.56	-	10.54	-	14.30
29	Eprave.....		-	-	5.47	7.42	-	8. 1	-	10.59	-	14.35
33	Rochefort (Grottes).....		5.37	-	5.53	7.48	-	8. 7	-	11. 5	-	14.41
37	Jemelle.....	A	5.44	-	6. 0	7.55	-	8.14	-	11.12	-	14.48

150 Tamines - Warnant - Dinant - Jemelle 150												
K		TT 2143	TL 839	TT 2263	TT 2149	TL 841	TL 843		TL 845	TL 849	TL 828	
		3		3	3		✕			✕	2-3 †	
0	Tamines.....	D	-	14. 3	-	-	16. 7	17.14	-	18.24	23.17	23.44
2	Falissolle.....		-	14. 8	-	-	16.12	17.19	-	18.29	23.22	23.49
5	Aisémont.....		-	14.13	-	-	16.17	17.24	-	18.34	23.27	23.54
10	Fosse.....		-	14.21	-	-	16.25	17.32	-	18.42	23.35	0. 2
13	Bambois.....		-	14.26	-	-	16.30	17.37	-	18.47	23.40	0. 7
17	St-Gérard.....		-	14.31	-	-	16.35	17.42	-	18.53	23.45	0.12
20	Mettet.....	A	-	14.36	-	-	16.40	17.47	-	18.58	23.50	0.17
		D	-	14.36	-	-	16.40	17.47	-	18.58	23.50	0.17
24	Furmann.....		-	14.41	-	-	16.45	17.52	-	19. 3	23.55	0.22
25	Ermeton-sur-Blert.....	A	-	14.43	-	-	16.47	17.54	-	19. 5	23.57	0.24
		D	-	14.43	-	-	16.47	17.54	-	19. 5	-	-
28	Maredret.....		-	14.47	-	-	16.51	-	-	19. 9	-	-
30	Dendé-Maredsous.....		-	14.50	-	-	16.54	-	-	19.12	-	-
31	Sosoye.....		-	14.53	-	-	16.57	-	-	19.14	-	-
33	Falaën.....		-	14.56	-	-	17. 0	TL	TT	19.17	TT	-
38	Warnant.....	A	-	15. 2	-	-	17. 6	861	2279	19.22	2285	-
		D	-	15. 5	-	-	17. 6	-	3	19.22	3	-
0	Anhée.....		-	15. 9	-	-	17.10	-	-	19.26	-	-
7	Bouvignes (Etat).....		-		-	-	17.16	-	-	19.31	-	-
9	Dinant.....	A	-	15.17	-	-	17.20	-	-	19.34	-	-
		D	-	16. 2	-	-	17.21	-	18.48	19.35	-	-
3	Anseremme.....		-	16.10	-	-	17.29	-	18.56	19.43	-	-
7	Walzin.....		-	16.15	-	-	17.34	-	19. 1	19.48	-	-
10	Gendron-Celles.....		-	16.22	-	-	17.41	-	19. 8	19.53	-	-
15	Houyet-Ardenne.....	A	-	16.28	-	-	17.47	-	19.14	19.59	-	-
		D	16. 4	-	16.31	-	-	-	19.18	-	20. 2	-
19	Hour-Havenne.....		16. 9	-	16.36	-	-	TT	19.23	-	20. 7	-
20	Wanlin.....		16.12	-	16.39	-	-	2151	19.26	-	20.10	-
22	Vignée.....		16.15	-	16.42	-	-	3	19.29	-	20.13	-
25	Villers-s Lesse-Jamb.....		16.20	-	16.47	-	-	-	19.35	-	20.18	-
29	Eprave.....		16.25	-	16.52	-	-	-	19.41	-	20.23	-
33	Rochefort (Grottes).....		16.31	-	16.59	17.33	-	19. 5	19.46	-	20.29	-
37	Jemelle.....	A	16.38	-	17. 6	17.41	-	19.12	19.53	-	20.36	-

150 Jemelle - Dinant - Warnant - Tamines 150												
K		TT 2256	TL 832	TT 2266	TL 834	TT 2140	TT 2142	TT 2260	TL 848	4314	T 1569	
		3		3		3	3	3			2-3	
0	Jemelle	D	5.21	-	6.26	-	6.44	9.40	9.59	-	-	2-3
4	Rochefort (Grottes) ...		5.27	-	6.31	-	6.49	9.45	10.4	-	-	2-3
8	Eprave		-	-	6.36	-	6.54	9.50	10.9	-	-	2-3
12	Villers-s/Lesse-Jamb.		-	-	6.41	-	6.59	9.55	10.14	-	-	2-3
15	Vignée		-	-	6.46	-	7.4	10.0	10.19	-	-	2-3
17	Wanlin		-	-	6.49	-	7.7	10.3	10.22	-	-	2-3
18	Hour-Haverne		-	-	6.52	-	7.10	10.6	10.25	-	-	2-3
22	Houyet-Ardenne	A	-	-	6.58	-	7.16	10.12	10.31	-	-	2-3
		D	-	5.39	-	7.1	-	-	10.34	11.5	-	2-3
27	Gendron-Celles		-	5.45	-	7.7	-	-	10.40	11.12	-	2-3
30	Walzin		-	-	7.13	-	-	-	10.47	11.19	-	2-3
34	Anseremme		-	5.55	-	7.18	-	-	10.52	11.24	-	2-3
37	Dinant	A	-	6.3	-	7.27	-	-	11.0	11.34	-	2-3
		D	-	6.4	-	7.41	-	-	-	11.38	-	2-3
2	Bouvignes (Etat)		-	6.8	-	7.44	-	-	-	11.41	-	2-3
7	Anhée		-	6.14	-	7.50	-	-	-	11.47	-	2-3
9	Warnant	A	-	6.18	-	7.54	-	-	-	11.51	-	2-3
		D	-	6.18	-	7.54	-	-	-	11.51	-	2-3
5	Falaën		-	6.24	-	8.0	-	-	-	11.57	-	2-3
7	Sosoye		-	6.28	-	8.4	-	-	-	12.0	-	2-3
8	Denée-Maredsous		-	6.31	-	8.7	-	-	-	12.3	-	2-3
10	Maredret		4312	6.34	-	8.10	-	-	-	12.6	-	2-3
13	Ermeton-sur-	A	-	6.40	-	8.16	-	-	-	12.11	-	2-3
	Biert	D	5.4	6.40	-	8.16	-	-	-	12.11	-	2-3
14	Furieux		5.8	6.43	-	8.18	-	-	-	12.14	-	2-3
18	Mettet	A	5.17	6.49	-	8.24	-	-	-	12.20	-	2-3
		D	5.18	6.49	-	8.24	-	-	-	12.20	-	2-3
21	St-Gérard		5.25	6.54	-	8.29	-	-	-	12.24	-	2-3
25	Bambois		5.31	6.59	-	8.34	-	-	-	12.29	-	2-3
28	Fosse		5.37	7.3	-	8.38	-	-	-	12.33	13.41	2-3
33	Aisémont		5.44	7.8	-	8.44	-	-	-	12.38	13.46	2-3
36	Falisolle		5.50	7.13	-	8.48	-	-	-	12.43	13.50	2-3
38	Tamines	A	5.56	7.18	-	8.53	-	-	-	12.48	13.55	2-3

150 Jemelle - Dinant - Warnant - Tamines 150												
K		TT 2258	TT 2262	TL 838	TT 2268	TL 846	TT 2148	TT 2152	TT 2264	TL 842	TT 2276	
		3	3		3		3	3	3		3	
0	Jemelle	D	13.30	15.2	-	16.51	-	17.18	18.55	19.17	-	22.13
4	Rochefort (Grottes) ...		13.36	15.7	-	16.58	-	17.25	19.0	19.22	-	22.19
8	Eprave		13.42	15.12	-	17.3	-	-	-	19.27	-	22.25
12	Villers-s/Lesse-Jamb.		13.47	15.17	-	17.8	-	-	-	19.34	-	22.30
15	Vignée		13.52	15.22	-	17.13	-	-	-	19.39	-	22.35
17	Wanlin		13.55	15.25	-	17.16	-	-	-	19.42	-	22.38
18	Hour-Haverne		13.58	15.28	-	17.19	-	TL	-	19.45	-	22.41
22	Houyet-Ardenne	A	14.4	15.34	-	17.25	-	840	-	19.51	-	22.47
		D	-	-	15.38	-	17.32	18.11	-	-	19.53	-
27	Gendron-Celles		-	-	15.44	-	17.38	18.17	-	-	19.59	-
30	Walzin		-	-	15.51	-	17.45	-	-	-	20.6	-
34	Anseremme		-	-	15.56	-	17.50	18.27	-	-	20.11	-
37	Dinant	A	-	-	16.4	-	17.58	18.35	-	-	20.19	-
		D	-	-	16.11	-	-	18.52	-	-	21.4	-
2	Bouvignes (Etat)		-	-	16.14	-	-	18.55	-	-	21.7	-
7	Anhée		-	-	16.20	-	-	19.0	-	-	21.13	-
9	Warnant	A	-	-	16.24	-	-	19.4	-	-	21.17	-
		D	-	-	16.24	-	-	19.4	-	-	21.17	-
5	Falaën		-	-	16.30	-	-	19.9	-	-	21.23	-
7	Sosoye		-	-	16.33	-	-	19.12	-	-	21.27	-
8	Denée-Maredsous		-	-	16.36	-	-	19.15	-	-	21.30	-
10	Maredret		-	-	16.39	-	-	19.18	-	-	21.33	-
13	Ermeton-sur-	A	-	-	16.44	-	-	19.22	-	-	21.39	-
	Biert	D	-	-	16.44	-	-	19.22	-	-	21.39	-
14	Furieux		-	-	16.47	-	-	19.25	-	-	21.42	-
18	Mettet	A	-	-	16.53	-	-	19.31	-	-	21.48	-
		D	-	-	16.53	-	-	19.35	-	-	21.48	-
21	St-Gérard		-	-	16.57	-	-	19.40	-	-	21.53	-
25	Bambois		-	-	17.2	-	-	19.45	-	-	21.58	-
28	Fosse		-	-	17.6	-	-	19.49	-	-	22.2	-
33	Aisémont		-	-	17.12	-	-	19.54	-	-	22.7	-
36	Falisolle		-	-	17.16	-	-	19.59	-	-	22.12	-
38	Tamines	A	-	-	17.21	-	-	20.4	-	-	22.17	-

150 Tamines - Warnant - Dinant - Jemelle 150										
(2. 3. Klasse / classe)										
K		1854	1804	1860	1868	1876	1820	1880	1824	1890
0	Tamines.....	-	7.15	-	-	-	15.13	-	17.30	-
2	Falisolle.....	-	7.23	-	-	-	15.21	-	17.38	-
5	Aisémont.....	-	7.29	-	-	-	15.27	-	17.44	-
10	Fosse.....	-	7.38	-	-	-	15.36	-	17.53	-
13	Bambois.....	-	7.44	-	-	-	15.42	-	17.59	-
17	St-Gérard.....	-	7.50	-	-	-	15.48	-	18.05	-
20	Mettet.....	A	7.55	-	-	-	15.53	-	18.10	-
			7.56	-	-	-	15.54	-	18.11	-
24	Furieux.....	-	8.02	-	-	-	16.00	-	18.17	-
25	Ermeton-sur-Biert.....	A	8.04	-	-	-	16.02	-	18.19	-
			8.12	-	-	-	16.03	-	18.20	-
28	Maredret.....	-	8.17	-	-	-	16.08	-	18.25	-
30	Denée-Maredsous.....	-	8.21	-	-	-	16.12	-	18.29	-
31	Sosoye.....	-	8.25	-	-	-	16.16	-	18.33	-
33	Falaën.....	-	8.29	-	-	-	16.20	-	18.37	-
38	Warnant.....	A	8.35	-	-	-	16.26	-	18.43	-
			8.36	-	-	-	16.27	-	18.44	-
2	Anhée.....	-	8.41	-	-	-	16.32	-	18.49	-
7	Bouvignes (Etat).....	-	8.49	-	-	-	16.40	-	18.57	-
9	Dinant.....	A	8.53	-	-	-	16.44	-	19.01	-
			-	9.49	10.41	-	-	16.50	-	19.35
3	Anseremme.....	-	-	9.56	10.48	-	-	16.57	-	19.42
7	Walzin.....	-	-	10.05	10.57	-	-	17.06	-	19.51
10	Gendron-Celles.....	-	-	10.11	11.03	-	-	17.12	-	19.57
15	Houyet-Ardenne.....	A	-	10.17	11.09	-	-	17.18	-	20.03
			7.00	-	10.18	16.20	-	17.19	-	20.04
19	Hour-Havenne.....	-	7.07	-	10.25	16.27	-	17.26	-	20.11
20	Wanlin.....	-	7.12	-	10.30	16.32	-	17.31	-	20.16
22	Vignée.....	-	7.17	-	10.35	16.37	-	17.36	-	20.21
25	Villers-s/Lesse-Jamb.....	-	7.24	-	10.42	16.44	-	17.43	-	20.28
29	Eprave.....	-	7.31	-	10.49	16.51	-	17.50	-	20.35
33	Rochefort (Grottes).....	-	7.39	-	10.57	16.59	-	17.58	-	20.43
37	Jemelle.....	A	7.48	-	11.06	17.08	-	18.07	-	20.52

Horaires valables
du 6 octobre 1940
au 14 décembre 1940.

Attaquée le 10 mai 40, la Belgique capitule le 28 (campagne des 18 jours).

Il faudra attendre le 14 août 40 pour voir la reprise du trafic voyageurs sous l'autorité de la W.V.D. (*)

Cette dernière édition des fascicules reprenant les horaires des trains remis en circulation sur les lignes non endommagées ou réparées

L'indicateur du 6 octobre 1940 est le premier édité durant l'occupation allemande sous la forme des indicateurs antérieurs de la SNCB. Il porte le sigle W.V.D.

Le service est de nouveau assuré par trains vapeur.

(*) Wehrmachtsverkehrsdirektion-Brüssel.

Tous les tableaux horaires de cet article sont des extraits recopiés des indicateurs de l'époque.

150 Jemelle - Dinant - Warnant - Tamines 150									
(2. 3. Klasse / classe)									
K		1803	1855	1861	1815	1875	1881	1829	1991
0	Jemelle.....	-	6.20	8.37	-	11.20	15.26	-	19.15
4	Rochefort (Grottes) ...	-	6.28	8.45	-	11.28	15.34	-	19.23
8	Eprave.....	-	6.34	8.51	-	11.34	15.40	-	19.29
12	Villers-s/Lesse-Jamb.....	-	6.40	8.57	-	11.40	15.46	-	19.35
15	Vignée.....	-	6.45	9.02	-	11.45	15.51	-	19.40
17	Wanlin.....	-	6.49	9.06	-	11.49	15.55	-	19.44
18	Hour-Havenne.....	-	6.53	9.10	-	11.53	15.59	-	19.48
22	Houyet-Ardenne.....	A	6.58	9.15	-	11.58	16.04	-	19.53
			7.00	9.20	-	12.00	16.05	-	-
27	Gendron-Celles.....	-	7.08	9.28	-	12.08	16.13	-	-
30	Walzin.....	-	7.13	9.34	-	12.14	16.19	-	-
34	Anseremme.....	-	7.19	9.40	-	12.20	16.25	-	-
37	Dinant.....	A	7.29	9.50	-	12.30	16.35	-	-
			5.36	-	-	11.22	-	18.22	-
2	Bouvignes (Etat).....	-	5.40	-	-	11.26	-	18.26	-
7	Anhée.....	-	5.48	-	-	11.34	-	18.34	-
9	Warnant.....	A	5.52	-	-	11.38	-	18.38	-
			5.53	-	-	11.39	-	18.39	-
5	Falaën.....	-	6.00	-	-	11.46	-	18.46	-
7	Sosoye.....	-	6.06	-	-	11.52	-	18.52	-
8	Denée-Maredsous.....	-	6.10	-	-	11.56	-	18.56	-
10	Maredret.....	-	6.14	-	-	12.00	-	19.00	-
13	Ermeton-sur-Biert.....	A	6.19	-	-	12.05	-	19.05	-
			6.20	-	-	12.06	-	19.06	-
14	Furieux.....	-	6.23	-	-	12.09	-	19.09	-
18	Mettet.....	A	6.29	-	-	12.15	-	19.15	-
			6.30	-	-	12.16	-	19.16	-
21	St-Gérard.....	-	6.36	-	-	12.22	-	19.22	-
25	Bambois.....	-	6.42	-	-	12.28	-	19.28	-
28	Fosse.....	-	6.47	-	-	12.33	-	19.33	-
33	Aisémont.....	-	6.54	-	-	12.40	-	19.39	-
36	Falisolle.....	-	6.59	-	-	12.45	-	19.45	-
38	Tamines.....	A	7.04	-	-	12.50	-	19.50	-

Les autorails Brossel type 622

Construits au nombre de 56 unités à partir de 1939 (6 par Brossel à Bruxelles et 50 par C.W. Mechelen), ils furent répartis comme suit :

1. Au service du 8 octobre 1939 :
(16 autorails pris en écritures),
 - groupe de Gent : 6 pour les remises d'Aalst et Merelbeke;
 - groupe de Mons : 3 pour la remise de Saint-Ghislain;
 - groupe de Namur : 7 pour la remise de Bertrix.
2. Au service du 15 mars 1940 :
(56 autorails pris en écritures),
 - groupe d'Antwerpen : 1 pour la remise de Berchem;
 - groupe de Charleroi : 6 pour la remise de Walcourt;
 - groupe de Gent : 23 pour les remises de Aalst, Brugge, Ieper, Kortrijk et Merelbeke;
 - groupe de Liège : 9 pour les remises de Gouvy et Liège;
 - groupe de Mons : 6 pour les remises de Saint-Ghislain et Tournai;
 - groupe de Namur : 8 pour la remise de Bertrix;
 - A.C. Luttre : 3 autorails en parc.

Aucun autorail n'ayant été affecté à la remise de Jemelle, c'est celle de Bertrix qui était chargée

d'assurer le service-autorails entre Jemelle et Houyet-Ardenne. Des parcours haut-le-pied étaient donc prévus entre Bertrix et Jemelle.

Il est à noter qu'aucun train de la ligne 166 (Bertrix-Houyet-Ardenne) n'était assuré par autorail.

Appellation type 551 depuis quand ?

Les 56 autorails construits recurent l'appellation type 622 et furent numérotés 622.01 à 622.56.

Le 622.23 fut détruit à Veurne en mai 1940.

Durant l'occupation, et vu la pénurie de carburant, les 55 autorails restants furent munis d'un gazogène. En mai 1941, les 27 autorails munis d'un gazogène «Brossel» reçurent l'appellation type 550 et furent numérotés 550.01 à 550.27.

Quant aux 28 autorails munis du gazogène «Bernard», ils reçurent l'appellation type 551 et furent numérotés 551.01 à 551.12 et 551.14 à 551.29.

En septembre 1947, après démontage des derniers gazogènes, les 54 autorails 550 et 551 en écritures furent tous désignés type 551. Le 551.20 ex-622.34 emmené en Allemagne lors de la retraite de septembre 1944, n'en est jamais revenu.

Michel Herbiet.

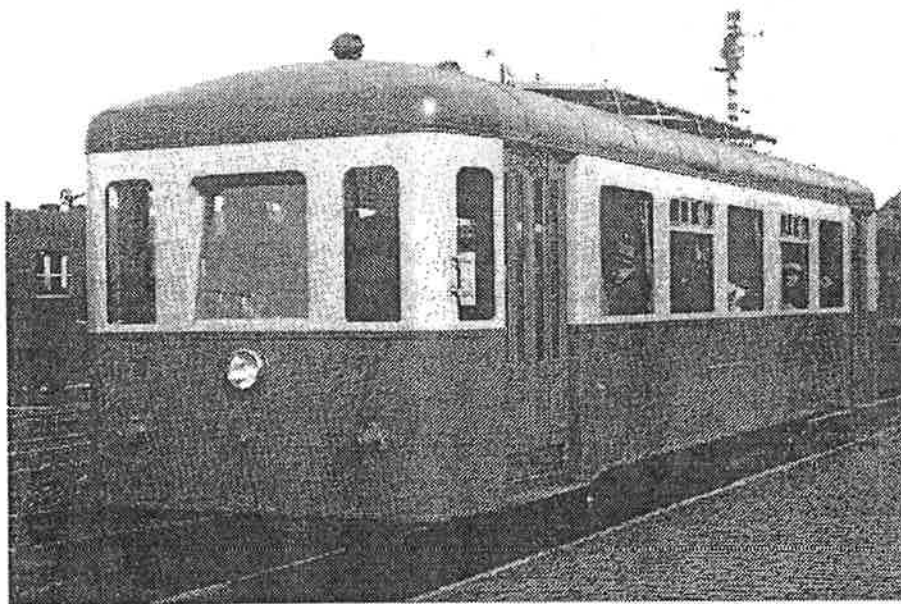
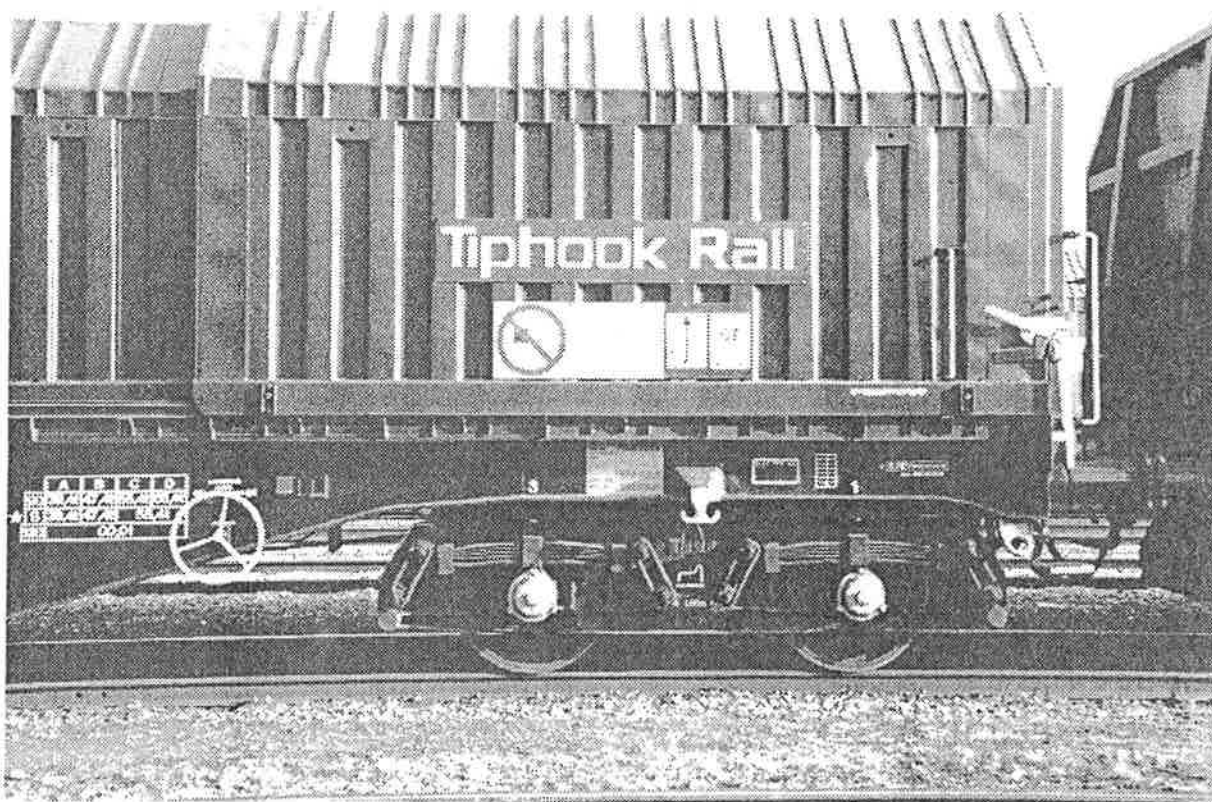


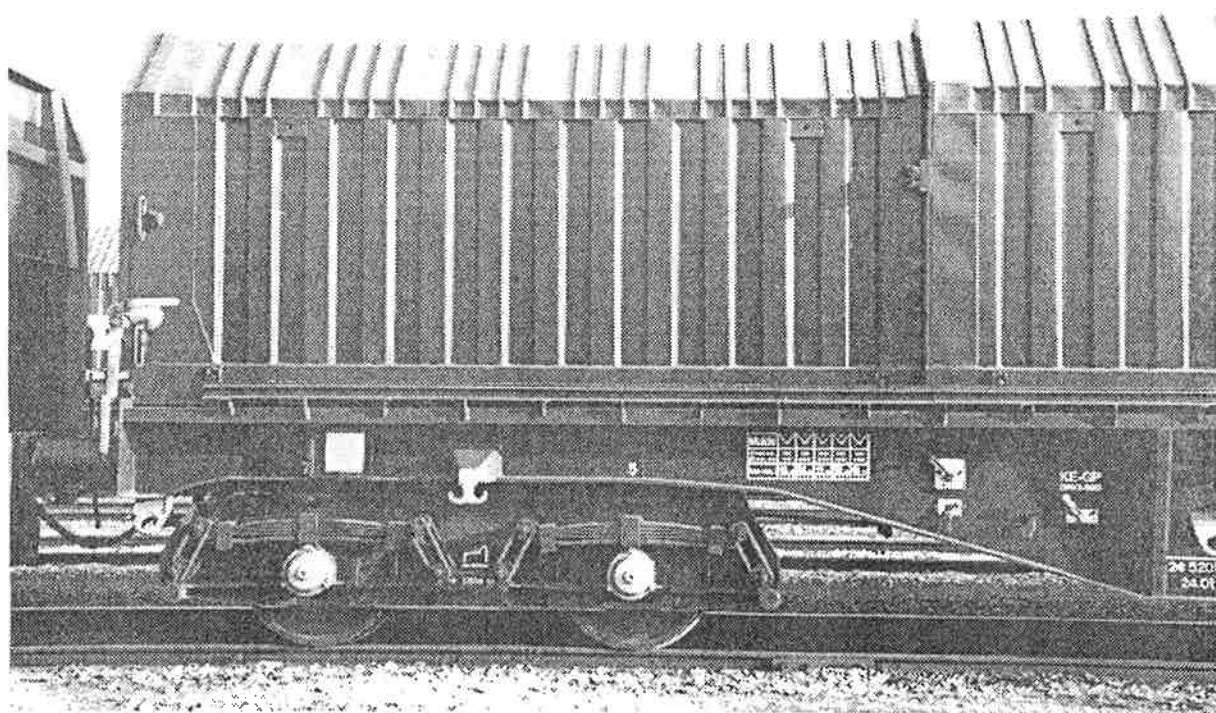
Photo SNCB, collection M. Herbiet

L'autorail 622.10 (futur 551.06), dans sa belle livrée bleue et beige d'avant 1948, tel qu'il a pu circuler entre Jemelle et Houyet-Ardenne. Comme tout le matériel peint dans cette livrée, il reçut, à partir de 1948, deux tons de vert.

Tiphook Rail (of England)



Faisceau de triage de Châtelet le 2 octobre 1997 : immatriculé 33 80 466 7 006-7, ce wagon, bien qu'appartenant à une compagnie privée anglaise est immatriculé à la DB et basé à "Bahnhof Hamburg-Süd". (photos Claude Carpet)



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

La 0-6-0 type 28 de 1865 (Six Coupler, Six Wheel Switcher ou Bourbonnais)

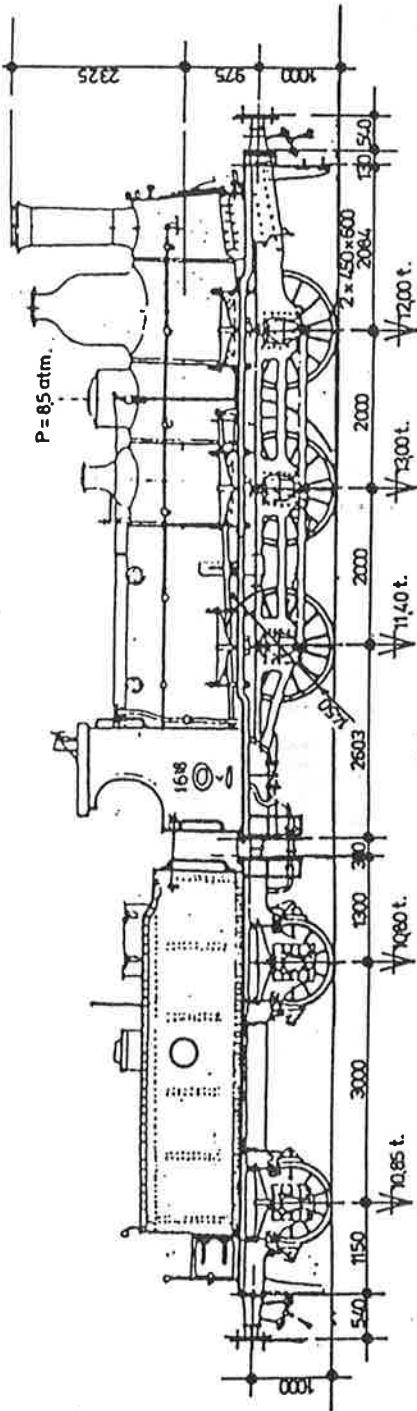
De la création de la SNCB en septembre 1926
aux dernières mises hors-écritures en 1931

*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique, (tome 1, pages 94 et 95)
les caractéristiques (tome 2, page 325) et la numérotation (tome 2 page 332).*

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :							Nombre de locomotives			
	ATH	FT	FCO	FY	FTL	FR	LML	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
15-05-26	3	1	6	6	3	-	-	19	4	23	45
02-10-26	3	1	6	6	3	-	-	19	4	23	41
01-02-27	6	-	5	4	3	1	1	20	4	24	37
15-05-27	6	-	5	1	3	1	1	17	3	20	36
02-10-27	6	-	5	1	3	1	1	17	3	20	31
01-02-28	6	-	5	1	3	1	1	17	3	20	28
15-05-28	-	-	6	2	-	-	1	9	2	11	24
07-10-28	-	-	6	2	-	-	1	9	2	11	22
01-02-29	-	-	7	2	-	1	-	10	2	12	18
15-05-29	-	1	7	2	-	1	-	11	2	13	14
06-10-29	-	1	5	-	-	1	-	7	1	8	10
03-02-30	-	-	1	-	-	1	-	2	1	3	6
15-05-30	-	-	1	-	-	3	-	4	1	5	5
05-10-30	-	-	1	-	-	1	-	2	1	3	3
02-02-31	-	-	-	-	-	1	-	1	0	1	2
15-05-31	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	2
04-10-31	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	2

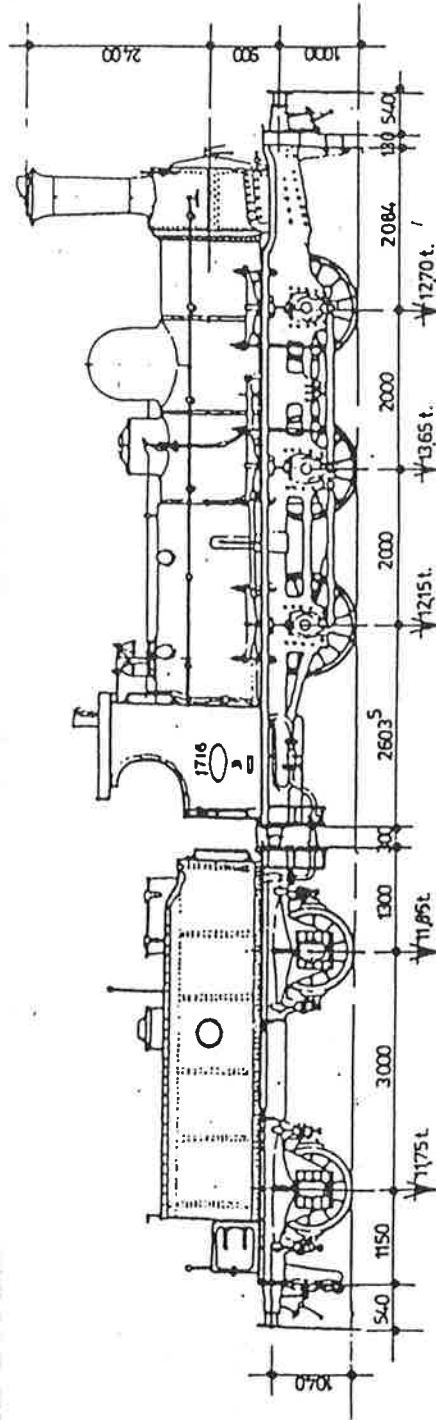
Abréviations télégraphiques utilisées :

ATH	=	Ath
FT	=	Dendermonde
FCO	=	Eeklo
FY	=	leper
FTL	=	Tienen
FR	=	Brugge
LML	=	Mol



Etat. Type 28, n° 1618, Cockerill, 1883.
Tender type 5; 7,5 m³ d'eau.

Dessin J. Van Lierde.



Etat. Type 29; n° 1716, Tubize, 1884, avec nouvelle chaudière type 1899-1900.
Tender type 6; 9 m³ d'eau.

Dessin J. Van Lierde.

La 0-6-0 type 29 de 1875

(Six coupler, six wheel switcher ou Bourbonnais)

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande en mai 1940

*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 1 page 96 à 98),
les caractéristiques (tome 2 page 325) et la numérotation (tome 2 page 332).*

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :																				Nombre de locomotives													
	FLS	ATH	FVSU	FR	FBSM	FHS	FY	FC	LKM	FKR	LML	LNC	GMN	FMC	LT	LPT	FOR	FEO	FSR	FTG	FTY	FGNF	FRST	FDD	FTK	FLD	FGH	FCO	FNS	FNDM	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
15-05-26	1	3	4	4	5	13	2	3	1	10	2	6	1	3	2	6	14	2	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	86	17	103	209
02-10-26	1	2	4	4	5	4	2	3	1	2	2	6	1	3	2	6	10	2	2	1	1	8	-	-	-	-	-	-	-	72	14	86	198	
01-02-27	-	1	2	4	3	3	-	5	-	2	-	2	2	3	-	6	10	-	1	-	1	7	-	-	-	-	-	-	52	10	62	181		
15-05-27	-	1	2	4	4	-	-	9	-	5	-	2	1	3	-	5	11	-	-	1	1	6	1	1	1	1	-	-	58	12	70	180		
02-10-27	-	1	2	4	4	-	-	10	-	4	-	3	3	3	2	1	-	-	-	-	1	6	-	-	-	2	11	-	54	11	65	175		
01-02-28	-	1	1	5	4	-	-	7	-	3	-	1	-	3	-	1	-	-	-	-	-	5	-	-	1	9	-	-	41	8	49	159		
15-05-28	3	2	1	5	4	2	1	9	-	7	-	1	-	3	2	2	-	-	-	-	-	5	-	-	1	9	-	57	11	68	155			
07-10-28	3	1	-	5	2	2	1	9	-	7	-	2	-	3	3	2	-	1	-	-	-	5	-	-	1	10	-	57	11	68	144			
01-02-29	1	1	-	3	2	-	1	6	-	5	-	2	-	3	1	1	-	-	-	-	-	7	-	-	-	10	1	-	44	9	53	130		
15-05-29	3	1	-	5	3	-	2	8	-	6	1	2	-	4	2	2	-	-	-	-	1	8	-	1	-	11	-	60	12	72	120			
06-10-29	3	1	-	5	3	-	2	8	-	6	-	2	-	2	2	2	-	-	-	-	-	8	-	-	-	11	-	57	11	68	114			
03-02-30	3	1	-	6	3	4	2	8	-	-	-	2	-	1	-	1	-	-	-	-	-	8	-	-	-	12	-	53	11	64	106			
15-05-30	2	1	-	6	4	6	1	8	-	-	-	2	-	1	-	1	-	-	-	-	-	8	-	-	-	9	-	52	10	62	99			
05-10-30	2	1	-	4	3	3	1	6	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	-	-	6	-	-	-	10	-	40	8	48	86			
02-02-31	1	1	-	3	5	2	1	6	-	-	-	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	6	-	-	-	9	-	39	8	47	82			
15-05-31	2	1	-	-	3	5	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	1	-	20	4	24	79			
04-10-31	-	-	-	-	-	3	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	11	2	13	38			
01-02-32	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	5	1	6	34			
22-05-32	-	-	-	1	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	9	2	11	22			
02-10-32	-	-	-	1	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	7	1	8	21			
05-02-33	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4	1	5	19			
15-05-33	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	3	1	4	17			
08-10-33	-	-	-	2	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	6	1	7	16			
04-02-34	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4	1	5	14			
15-05-34	-	-	-	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	4	1	5	14			
07-10-34	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	1	3	13			
03-02-35	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	1	3	13			
15-05-35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	1	3	11			
06-10-35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	1	3	8			

La 0-6-0 type 29 de 1875

(Six coupler, six wheel switcher ou Bourbonnais)

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :																				Nombre de locomotives													
	FLS	ATH	FSU	FR	FBM	FHS	FY	FC	LKM	FKR	LML	LNC	GMN	FMC	LT	LPT	FQR	FEO	FSR	FTG	FTY	FGNF	FRST	FDD	FTK	FLD	FGH	FCO	FNS	FNDM	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Efficatif
02-02-36	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	3	8
15-05-36	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	5	8
04-10-36	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	8
01-02-37	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	7
22-05-37	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	6
03-10-37	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	5
01-02-38	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	5
15-05-38	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	5
02-10-38	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	5
16-04-39	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	4
08-10-39	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	4
15-03-40	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	4

Rectificatifs concernant le type 29 de 1875

FFN 70, page 19, remise d'Ottignies
 Il y a
 15-05-26 06-10-29 15-05-26 02-10-26
 - - - - -
 - - - - -
 15-05-26 02-10-27
 - - - - -
 - - - - -
 FFN 75, page 21, remise de Schaerbeek
 Il y a
 15-05-26 01-02-27 15-05-26 01-02-27
 07-10-28 - 07-10-28 -
 08-10-33 - - - - -
 FFN 76, page 19, remise de Merelbeke
 Il y a
 15-05-26 06-10-29 15-05-26 06-10-29
 03-02-33 15-03-40 05-02-33 15-05-34
 - - - - -
 - - - - -
 03-02-35 15-03-40

Abréviations télégraphiques utilisées :

FLS = Aalst
 ATH = Ath
 FSU = Baulers
 FR = Brugge
 FBM = Bruxelles-Midi
 FHS = Hasselt
 FY = leper
 FC = Kortrijk
 LMK = Maaseik
 FKR = Merelbeke
 LML = Mol
 LNC = Monceau
 GMN = Montzen
 FMC = Mouscron
 LT = Ottignies

LPT = Piéton
 FQR = Quaregnon
 FEO = Ronet
 FSR = Schaerbeek
 FTG = Tongeren
 FTY = Tournai
 FGNF = Gent-Zeehaven
 FRST = Aarschot
 FDD = Denderleeuw
 FTK = Kortemark
 FLD = Landen
 FGH = Saint-Ghislain
 FCO = Eeklo
 FSN = Sint Niklaas
 FNDM = Antwerpen-Dam

Améliorons nos voitures M4

Suite de FFN 84 pages 22 à 28

Dans cet article, je vous avais décrit les divers travaux à effectuer pour apporter à nos voitures M4 un perfectionnement non négligeable.

Comme je devais présenter le sujet à la réunion mensuelle de septembre (le 19), je m'étais attelé à perfectionner le maintien de la brillance des diodes électro-luminescentes (LED en anglais ou DEL en français).

J'avais en effet rencontré quelques difficultés dues principalement au manque de place pour loger le condensateur de maintien de charge.

Deux possibilités s'offraient à moi :

- coller des condensateurs complémentaires dans la toiture,
- comprendre pourquoi la tension ne se maintenait pas et trouver une réponse valable.

Coller des condensateurs complémentaires est très facile : dans la toiture. Quatre condensateurs de 470 µf peuvent aisément y prendre place. Il faut les relier en parallèle. On obtient alors une valeur complémentaire de $4 \times 470\mu\text{f} = 1.880 \mu\text{f}$.

Ils sont suffisamment fins pour ne pas être vus de l'extérieur de la voiture, toiture remise en place.

Il y a une meilleure solution.

La réponse était simple, mais il fallait y penser...

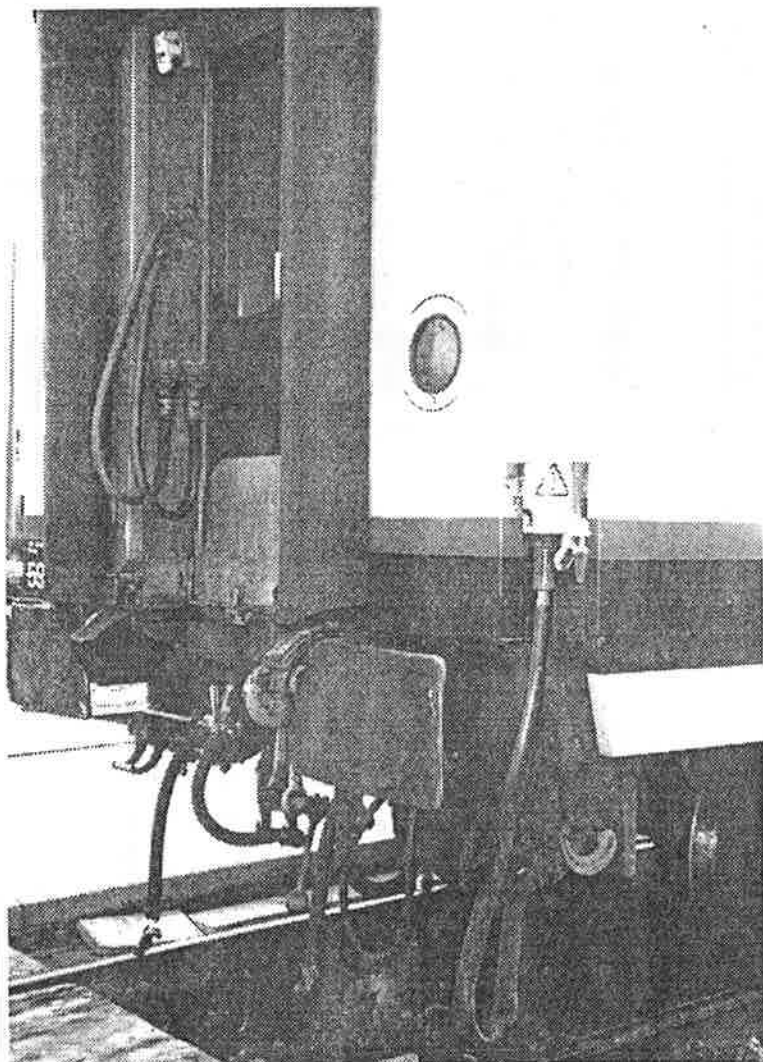
Lors de la mise en place de la tubulure en laiton de 3mm sur l'axe, il est indispensable (!) de donner un coup de lime ou de papier de verre pour éliminer le vernis qui recouvre l'axe de l'essieu.

Nous mettons alors le métal conducteur à nu et le courant passe merveilleusement bien au travers du tube qui pose sur toute la longueur de l'axe d'essieu.

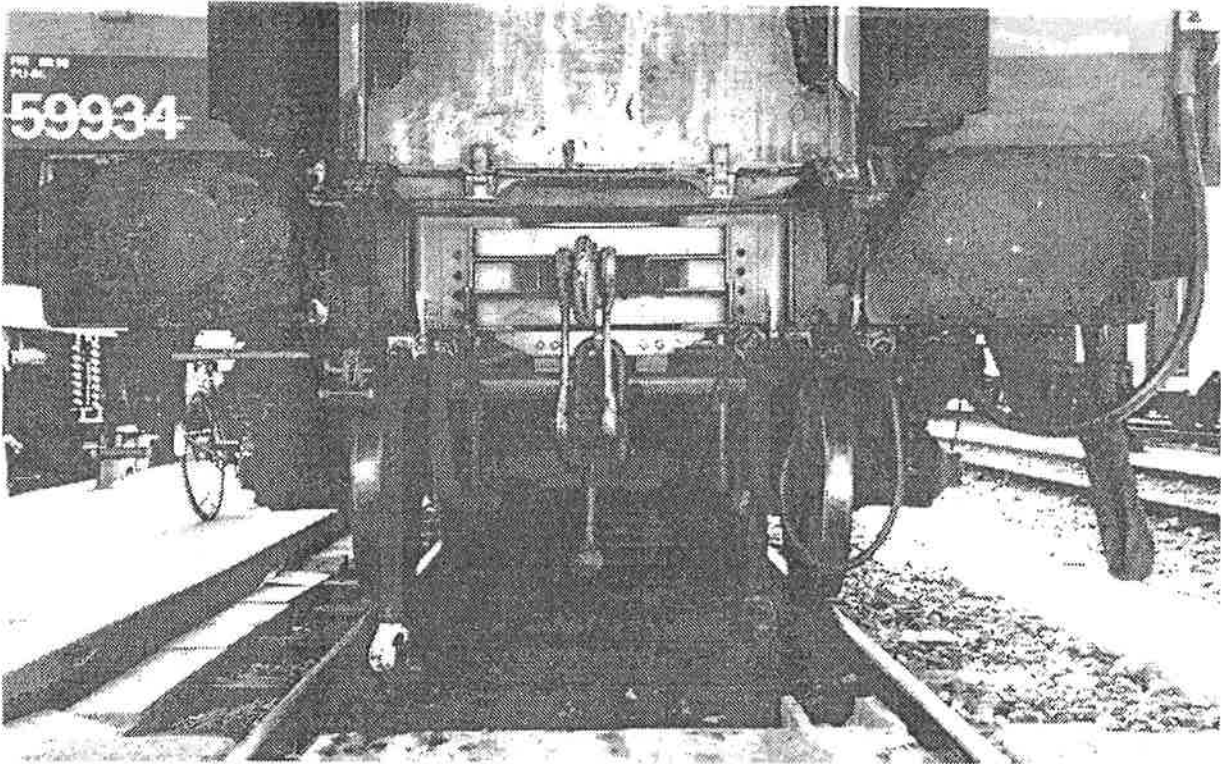
Il ne faut pas oublier d'débarber les bords du tube et de passer un petit coup de fine lime dans le tube pour bien le nettoyer.

J'avais réalisé une super prise de courant tellement bonne qu'il n'était même plus nécessaire de mettre de condensateur ! Je vous conseille néanmoins d'en laisser au moins un, car un réseau n'est pas toujours parfaitement propre. Le faux contact viendrait alors de la voie elle-même et non plus de la prise de courant aux roues.

Un truc : lorsque vous soudez le fil de contact sur le tube, ne le mettez pas au milieu du tube mais décalez-le vers un bord. Au montage, il se situera du côté de la roue fixée à l'axe. Il indiquera ultérieurement que l'autre côté est celui de la roue isolée. Choisissez le bogie raccordé à la file de rail de droite dans le sens de la marche (par définition le rail gauche dans le sens de la marche est le "-", le droit le "+"). Les deux essieux d'un bogie sont reliés au même fil (un ou deux

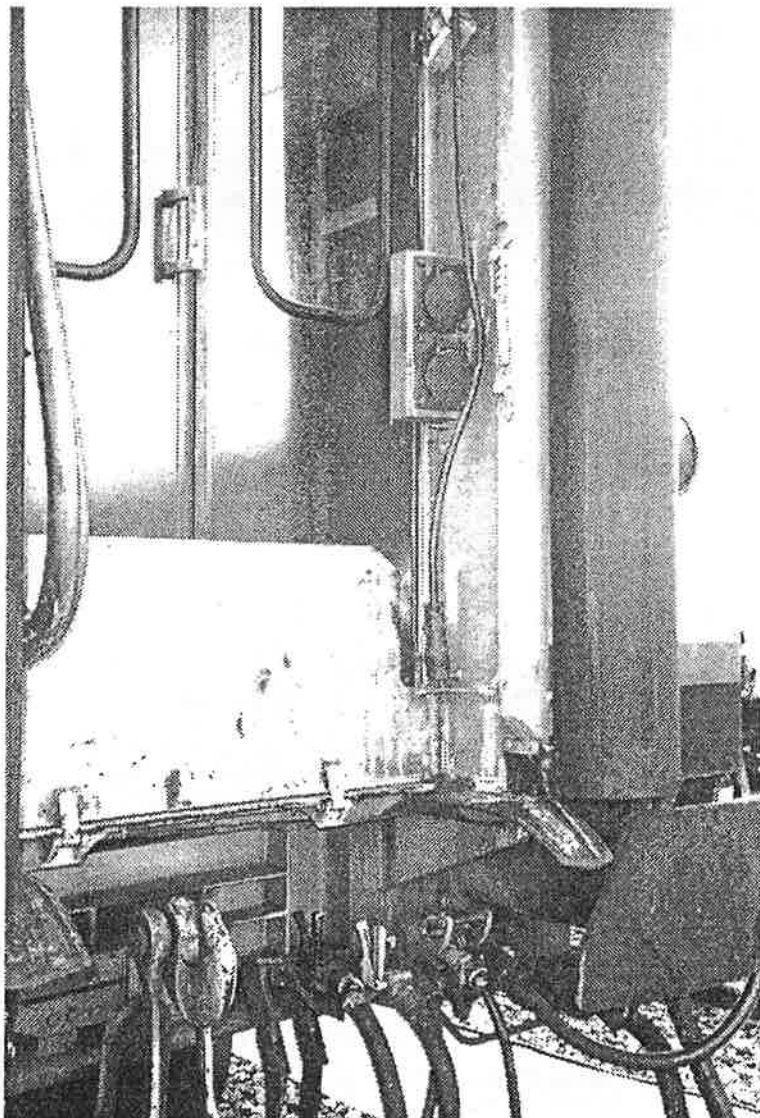


*Voiture M4 transformée en fourgon par FM (CW Mechelen). Vue arrière droite montrant la position du câble de coin et des deux câbles situés dans l'ébrasement de la double porte. Remarquons la présence d'une boîte avec prise femelle dans le haut de l'encoignure.
(photo Claude Carpet)*



Garage de Châtelet : face d'about arrière côté fourgon de la voiture M4 repeinte par C.W.Mechelen en 08-96 (n°59934 : numérotation technique propre à la SNCB en vigueur avant la numérotation UIC et qui ne tient pas compte de celle-ci). Remarquons la position des conduites de frein par rapport au crochet d'attelage à vis et à l'articulation de la passerelle d'intercirculation. A droite de la 4me conduite un câble et, au coin de la voiture, le câble de raccord de la conduite de train. Sous le tampon gauche nous apercevons la roue arrière du vélo emprunté par un membre du personnel pour ses déplacements sur les longs trottoirs bétonnés.

Photos Claude Carpet



Autre vue de la même face : un boîtier avec 2 prises femelles sur la partie droite de l'ébrasement de la double porte, elles correspondront aux 2 câbles situés face à elles sur l'autre voiture. Au-dessus du boîtier pend un autre câble. Nous pouvons voir le détail des robinets des conduites d'air : le robinet près du crochet est noir, l'autre blanc. A la droite de ce dernier, la poignée de la prise de courant est rouge.

brins d'un câble standard pour trains électriques suffisent amplement).
Je reproduis à nouveau le schéma électronique de câblage (figure 1) et son adaptation derrière les sièges de la voiture (figure 2) les pièces correspondent aux chiffres () dans le texte ci-dessous.

Le fil (8) sortant du bogie arrière (le plus près des feux de fin de convoi) sera raccordé directement à la diode 1N4148 (1). Les résistances 330 ohms (3) et 47 ohms (5) sont soudées à la tête marquée de la diode Zener (4). Les condensateurs de 220 µf/25 volts (2) sont reliés en parallèle, tout comme les LED's rouges (6). Le fil (7) est relié au "-" des condensateurs au "-" des LED's et au bogie branché sur la file gauche du rail.

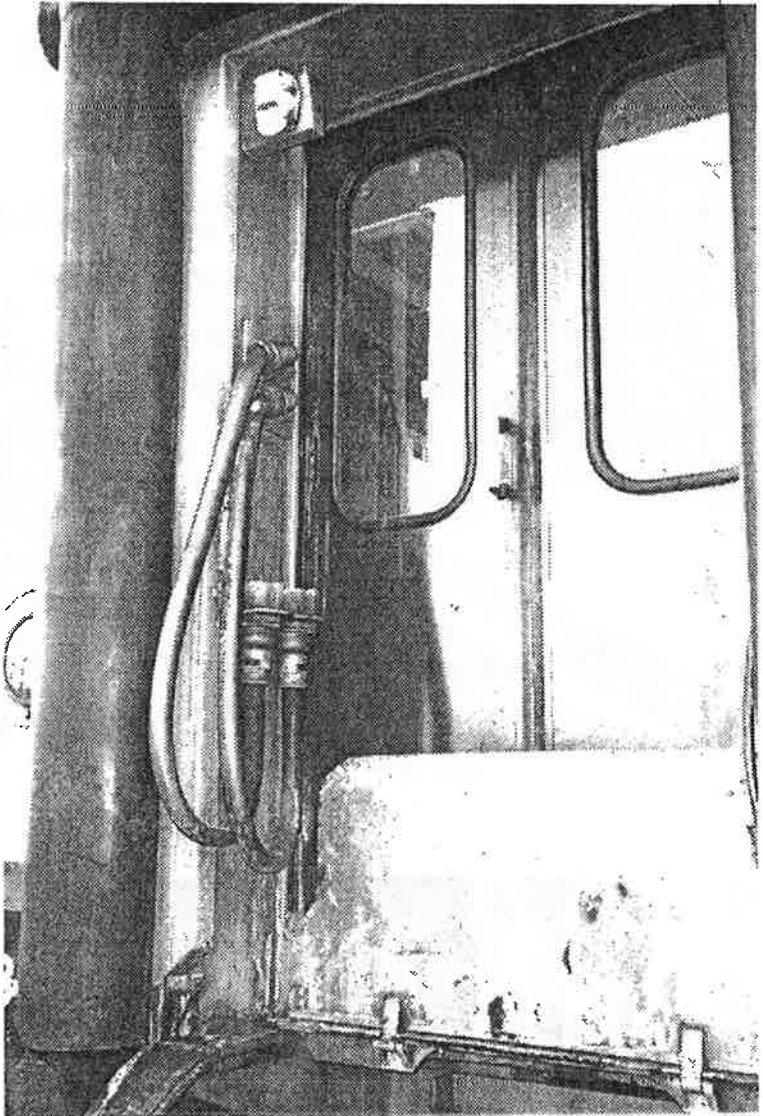
Lors des 8 heures du modélisme (le 20 septembre), j'ai effectué devant ceux qui m'ont fait la joie de s'intéresser au sujet, la démonstration de réalisation de feux de fin de convoi sur une M4 de seconde classe en nouvelle livrée (référence LIMA n°309485). Je préfère sacrifier (en cas de maladresse) celle qui est fournie séparément du coffret de 4 voitures référencé LIMA n°149747.

En cas de catastrophe, elle sera plus avantageusement et aisément remplacée (si elle est toujours de stock).

Le plus grand danger est le fraisage des trous des LED's par l'intérieur de la paroi d'about. Il faut choisir des LED's de 3mm, celles du diamètre inférieur sont trop minces.

La face d'about arrière de la voiture en H0 sera munie de ses câblots, conduites de frein et attelage réalistes (accessoire ROCO n°40014).

Chers amis modélistes, cette amélioration spectaculaire prendra environ 5 heures de votre temps. Comptez deux heures de plus pour la peinture éventuelle des sièges, des contours de portes, de la grille de ventilation et la patine extérieure. Claude Carpet



Détail de la même face d'about : les deux câbles et le capot de la prise femelle (blanche barrée horizontalement de rouge). Voiture immatriculée : 50 88 87-78 034-6.

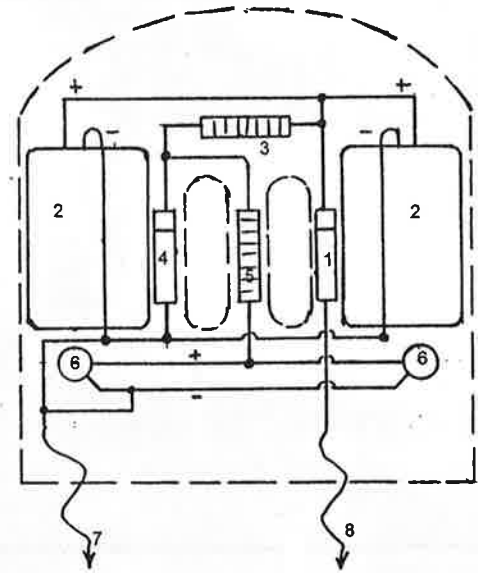


Figure 1 : schéma de positionnement et de raccordement. Dessin échelle 2:1 de M. Archambeau

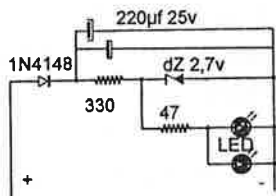


Schéma électronique de base, la valeur des résistances est exprimée en ohms



Figure 2 : position de l'électronique derrière les sièges contre la paroi d'about arrière.

Récréation ferroviaire

1

E A R R B I R E D

VOTRE SCORE ► (8)

2

N T F E I E R R O

VOTRE SCORE ► (9)

3

V I T A E N E R G

VOTRE SCORE ► (8)

4

M L N S R I P B O

VOTRE SCORE ► (7)

5

V N U D R A B C A

VOTRE SCORE ► (6)

6

H N I D G L E O R

VOTRE SCORE ► (9)

7

C L S T A M O B A

VOTRE SCORE ► (7)

8

H C E V O C R A T

VOTRE SCORE ► (7)

9

N U E T D N I O C

VOTRE SCORE ► (8)

10

A E E C O T T R L

VOTRE SCORE ► (7)

Le jeu des lettres

Les lettres données pour chaque problème permettront de composer un mot du vocabulaire ferroviaire.

Votre score sera calculé en comptant 1 point par lettre du mot trouvé. Le score de l'équipe de rédaction est inscrit ().

Solution du jeu des huit erreurs paru dans FFN 85



La 26.005 de Märklin est sur les rayons

Märklin est-il un paradoxe ?

C'est la question que l'on se pose quand on regarde, même de loin, la nouvelle production belge de Märklin.

Certes, "Märklin Belgium sa." fait d'énormes efforts pour faire produire par l'usine de Göppingen des modèles à destination des marchés belge et luxembourgeois. Preuve en est la nouvelle locomotive à vapeur type 26 de la SNCB, issue du modèle CFL produit l'année dernière.

Equipé en 2 rails, j'ai acquis le modèle HAMO n°34156 2R.

La peinture verte vient des pots de la SNCF ! Rien à voir avec le vert SNCB comme nous l'avons déjà écrit dans FFN 85, page 19.

Se moquerait-on du client et du bel argent si difficilement rassemblé pour pouvoir s'offrir un modèle de prix ? Nous nous trouvons devant une faute professionnelle grave de la part de Märklin (on a déjà licencié des coupables pour moins que ça). Et de plus, il paraîtrait qu'ils ont des conseillers techniques belges spécialisés dans le matériel belge (!)... Drôles de conseillers, mais quelle est donc leur expérience ?

Nous retournerons donc à nos pinceaux et nos aéroglyphes pour rattraper cette lamentable erreur !

Mais comment est-ce possible d'en arriver là avec l'expérience qu'ils ont des productions belges ?

Que fera le modéliste qui n'a ni l'habileté, ni le temps nécessaire pour effectuer cette modification. Modification qui, en fait, n'est que la correction d'une incompétence quelque part dans la chaîne de décision d'une firme aussi renommée et qui, paraît-il, fait tout pour soigner cette renommée...

La mise aux normes NEM

Deux boîtiers d'attelage NEM équipent la locomotive. Un attelage est fixé au tender.

Lors du premier essai sur le réseau du club, ce vendredi 3 octobre, la machine "tressaute" sur un aiguillage. Le calibre NEM est présenté sur les roues. Depuis le bissel jusqu'au dernier essieu du tender, aucun des 10 essieux n'est conforme aux normes ! Il faut donc retoucher l'écartement des roues. Une malencontreuse pesée sur l'essieu central de la locomotive pour écarter la roue et voici

l'axe plié (serait-il en plastique ?) et la roue "voile" lors du roulement... Heureusement les spécialistes sont là et tout rentre dans l'ordre. Mais bon sang, celui qui n'a pas la dextérité que doit-il faire ?

La prise de courant

La conversion du modèle originel 3 rails en version HAMO 2 rails donne satisfaction au niveau du roulement. La prise de courant s'effectue sur les 4 essieux du tender aussi bien sur l'axe que sur la roue isolée.

J'ai néanmoins modifié la prise de courant en employant comme d'habitude les tubes en laiton. Mon système gagnera en longévité.

De plus, j'ai ajouté des pointes d'essieux en laiton afin d'éviter que l'axe ne tourne dans la matière plastique du flan de bogie.

Dans le cas présent, la pointe d'essieu ne doit pas être enfoncée à ras comme pour les bogies de voitures, l'essieu aurait trop de jeu.

Un bogie aura ses deux essieux raccordés au fil rouge. Ses roues seront conductrices sur le rail droit (+ dans le sens de la marche). L'autre bogie aura ses roues conductrices raccordées au fil brun (rail gauche '-' dans le sens de la marche).

La modification de la peinture

Le travail sera beaucoup plus délicat et requiert de la part du modéliste une livre de patience et une once de talent. Mais rien n'est impossible et il serait déplaisant de laisser la 26.005 côtoyer ses consœurs bien habillées.

Nous pouvons nous inspirer de la photo parue en page 55 du livre "SNCB Couleurs 1961-1970" de Max Delie. Elle représente la 26.038 de la remise de Latour vue le 11 novembre 1966 à Halanzy en attente de ferrailage. Elle ne possède malheureusement plus son embiellage complet. Néanmoins, les bielles étaient peintes en rouge. La rive de passerelle (le long de la chaudière) ainsi que les membrures de châssis sous la cabine sont également rouges. Si les traverses d'about doivent effectivement être en rouge, les boisseaux de tampon doivent être noirs. Si la photo qui a servi de modèle à la réalisation de la 26.005 indique une

autre robe, il ne peut s'agir que de dérives réalisées à la "fin de la vapeur".

Se procurer

- du Maskol : produit qui permet de masquer les parties qui ne sont pas à peindre tout en les protégeant.
- un pot de peinture "vert SNCB".

Procéder avec un fin pinceau et appliquer le Maskol sur les inscriptions.

Dégraisser parfaitement les surfaces à peindre.

Préparer son aérographe et sa peinture.

Bien laisser sécher avant d'enlever le Maskol et de remonter le modèle.

Claude Carpet

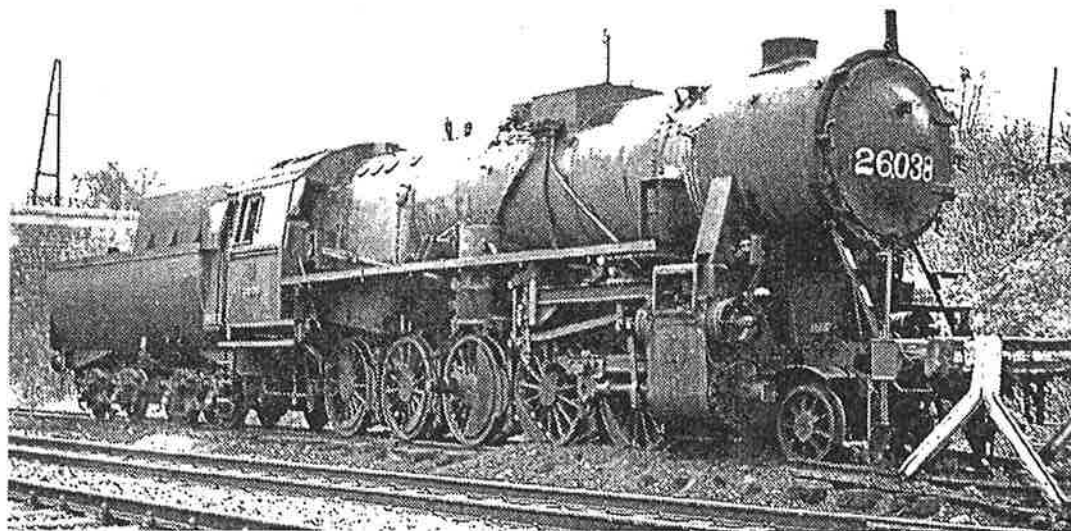
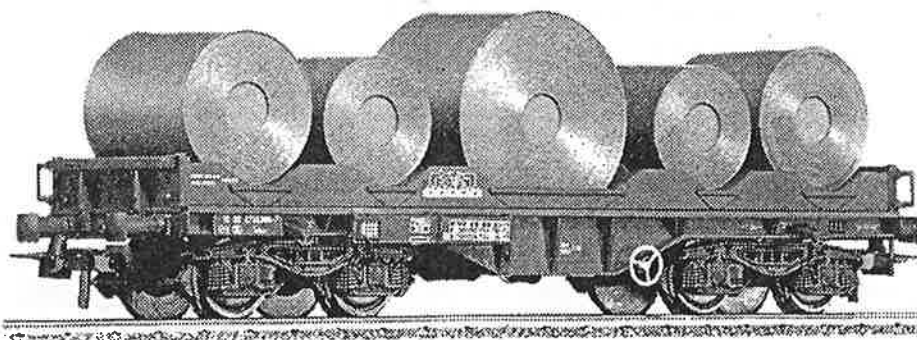


Photo (en couleurs) parue en page 55 du livre "SNCB Couleurs 1961-1970" de Max Delie. Elle représente la 26.038, démunie de ses pare-fumée et ses bielles, de la remise de Latour. Vue le 11 novembre 1966 à Halanzy, elle y est garée en attente de ferrailage. Photo Max Delie.

Catalogue Roco 97-98



Comme recommandé dans le catalogue Roco, il s'agit de disposer les rouleaux de tôle de telle façon à ne pas dépasser la charge utile du wagon qui est fixée à 62 tonnes.

Le nouveau catalogue ROCO 97-98, page 227, nous annonce que le wagon plat SNCB à berceaux et à bogies de deux essieux réservé au transport de rouleaux de tôles (référence 46304) est un modèle fin de série qui ne sera plus fabriqué et ne sera donc plus disponible dès épuisement des stocks.

Photo extraite du catalogue 96-97 page 257. A côté de celle-ci, 3 dispositions différentes sont proposées. D'autres peuvent être exécutées si l'on dispose de rouleaux de rechange que l'on trouve dans le commerce ou que l'on exécute soi-même à l'échelle.

Les anciens wagons de Liliput

Les anciennes références 2xx xx

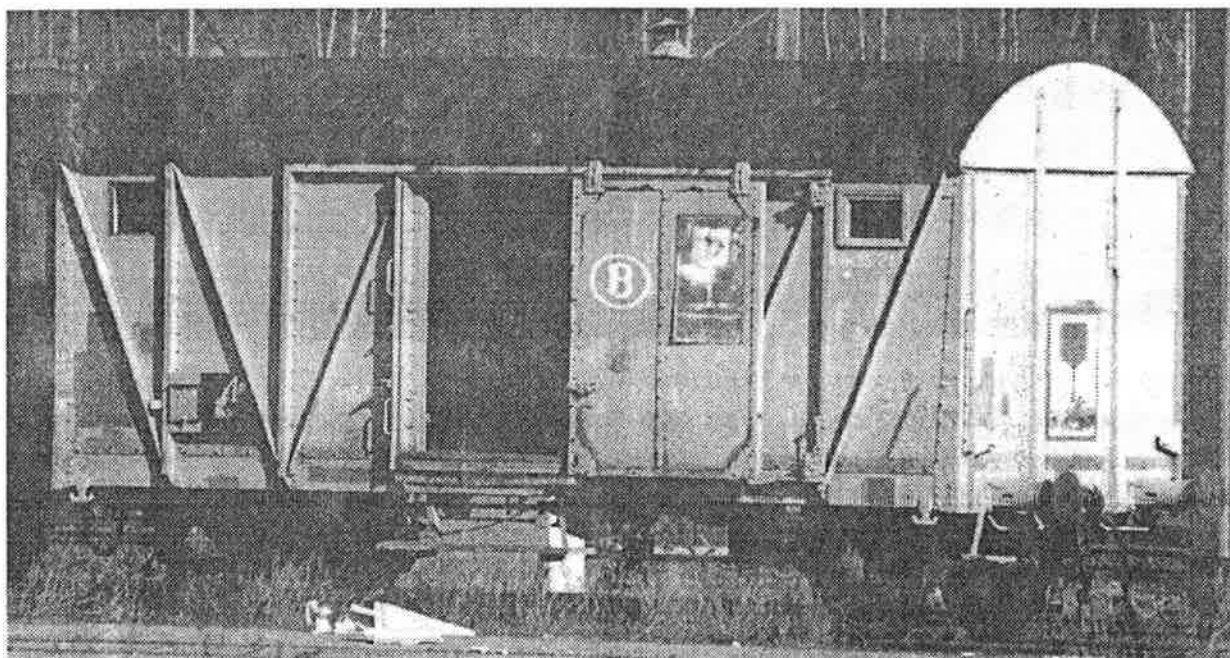
Nombre d'entre-nous possèdent des wagons couverts à toits arrondis et portes coulissantes figurées dans le moulage de la caisse.

Ils ont été produits en grande quantité par Liliput avant les remous financiers et industriels que la marque autrichienne a connus. Ils ont été réalisés dans les modèles Glms, Gbs, lbdes. (transport de poissons, wagon atelier, transports divers...)

La plupart de ces wagons (époque III et époque IV) possèdent un timon d'attelage fixe se limitant à un boîtier NEM faisant partie intégrante du moulage du châssis. Impossible, sauf en ligne droite, de les faire circuler sur nos réseaux lorsqu'ils sont munis des attelages courts généralement employés.

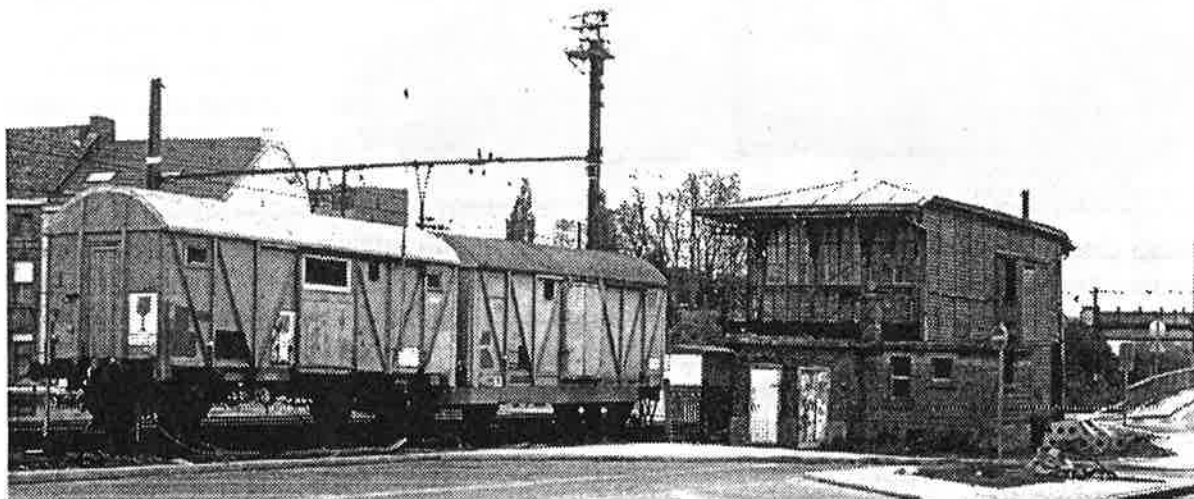
Ils étaient dès lors condamnés à servir d'exposition en vitrine ou sur des voies de garage.

Qu'à cela ne tienne, en longs ou en courts convois, mais il faut les faire circuler.

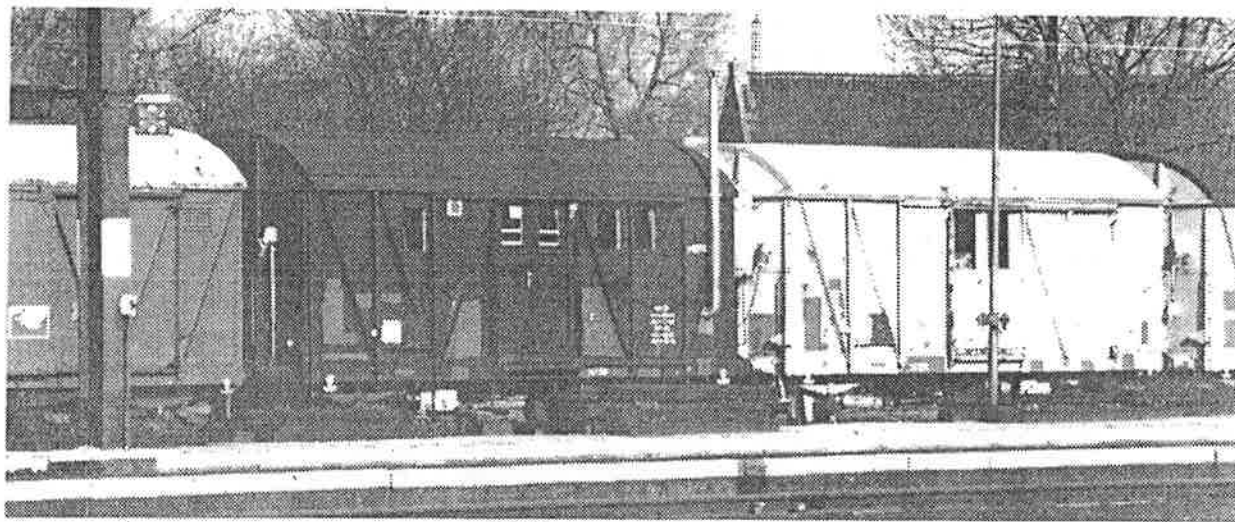


Wagon "atelier" au garage à Charleroi, photographié avant les travaux d'aménagement du site situé derrière la rue de Couillet à Marcinelle.

Wagon au toit noir + taches de rouille et cheminée à chapeau, caisse ton "vert d'eau", retouches en "brun wagon" (Photo Claude Carpet)



Deux autres wagons "atelier" au garage à Leuze-en-Hainaut. Sur la droite, une ancienne cabine de signalisation. (photo Claude Carpet, 1996)



Exemple de wagons transformés en atelier. Le plus foncé est en vert wagon avec une cheminée sur le flan, l'autre est en gris clair avec retouches en brun. (Photo Claude Carpet, 1996)

Nous devons nous atteler à modifier au moins les attelages.

Les attelages

L'attelage existant sera remplacé par un dispositif d'attelage court. Il faudra choisir le SYMOBA K 101 100 dont la largeur permet de l'insérer entre les roues.

La modification est simple, mais, comme d'habitude, le modélisme demande du soin.

Il faut :

- Enlever les essieux.
- Enlever l'attelage universel.
- Enlever le boîtier NEM existant.
- Régler (présenter) les nouveaux dispositifs d'attelage court, suivant normes NEM, en veillant bien qu'il n'y aura pas d'interférence avec l'essieu.
- Araser le plancher du châssis suivant besoin pour une bonne application du boîtier.
- Fixer le boîtier par collage sous le plancher.

- Enficher les boîtiers NEM sur la tige du dispositif.
- Régler la hauteur du boîtier NEM.
- Enficher l'attelage de votre choix (je vous conseille d'opter pour le "Profi" de Fleischmann).
- Remonter les essieux.

C'est le travail minimum pour pouvoir circuler dans des courbes raisonnables à tampons pratiquement joints.

Le processus en détails

Pour vous aider dans vos travaux, je me suis livré à l'adaptation de plusieurs d'entre-eux.

Quelques photos de la progression montrent les détails dont tout modéliste est friand.

Photo n°1 : le châssis du wagon tel qu'il sort de la boîte.

Photo n°2 : les attelages existants ont été enlevés et les nervures du plancher ont été arasées.

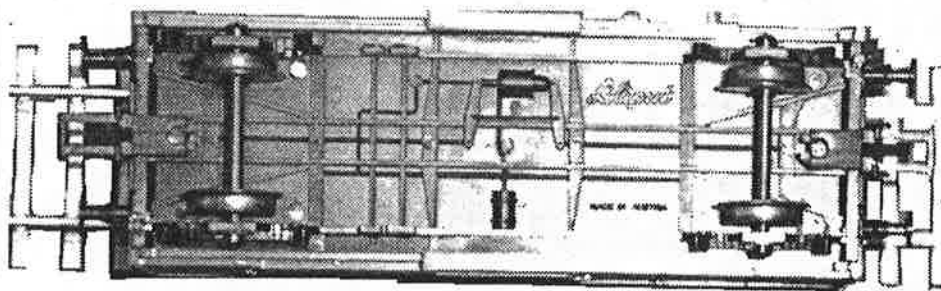


Photo 1.

Photos 2 et 3 page suivante.

Photo n°3 : le wagon dans sa disposition finale : les dispositifs d'attelage court (ici le Fleischmann "Profi") ont été mis en place et les essieux sont munis de buselures de 3mm de diamètre pour la prise de courant mettant en service une résistance de

10 Kohms logée dans la caisse et destinée à la détection des véhicules sur mon réseau.

Claude Carpet.

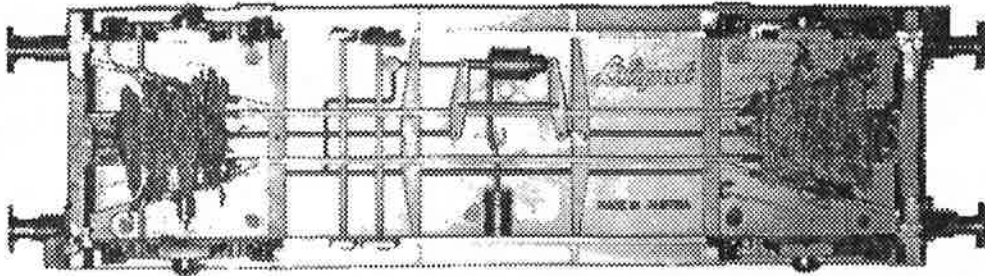


Photo 2.

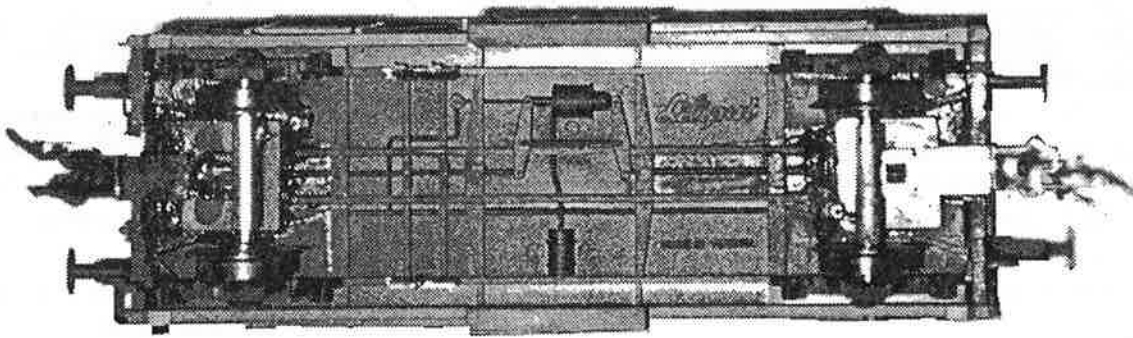


Photo 3.



Vue arrière de l'automotrice 840 en provenance de Bruxelles-Midi, quitte la gare de Marchienne-au-Pont en direction de Charleroi-Sud. Photo Claude Carpet.

L'automotrice série 800 de la SNCB

Cette automotrice a été produite en son temps par LIMA dans sa version originelle en tons gris et orange.

mêmes et les deux véhicules de têtes se ressemblent toujours. De même, la distance entre caisses est toujours immense.



Face avant d'une automotrice de la série 800 en gare de Marchienne-au-Pont. L'inclinaison est due au dévers existant dans la gare.

(Photo Claude Carpet)

Certes, les deux véhicules de "tête" étaient issus du même moule, le fabricant n'ayant pas voulu, pour raisons économiques, représenter la voiture pilote 1 classe-fourgon.

Cette regrettable option avait eu pour conséquence directe que certains modélistes n'avaient pas acheté le coffret.

LIMA a remis le couvert en produisant à nouveau la même série mais en teinte pourpre. Malheureusement, les moules sont restés les

Cette fois, je me suis quand même décidé à faire l'investissement en me disant que tôt ou tard j'effectuerais la modification qui donnerait à mon automotrice le nom de "modèle".

Les attelages

Pour commencer, j'ai modifié les attelages et les prises de courant aux bogies. Car pour installer des attelages corrects, il faut modifier le bogie. Sur-tout dans les 2 voitures intermédiaires !

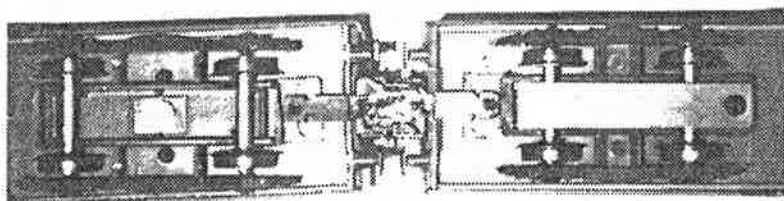
Pour les deux véhicules de tête, il suffit d'aser le support d'attelage existant jusqu'au bord de la lame

métallique.

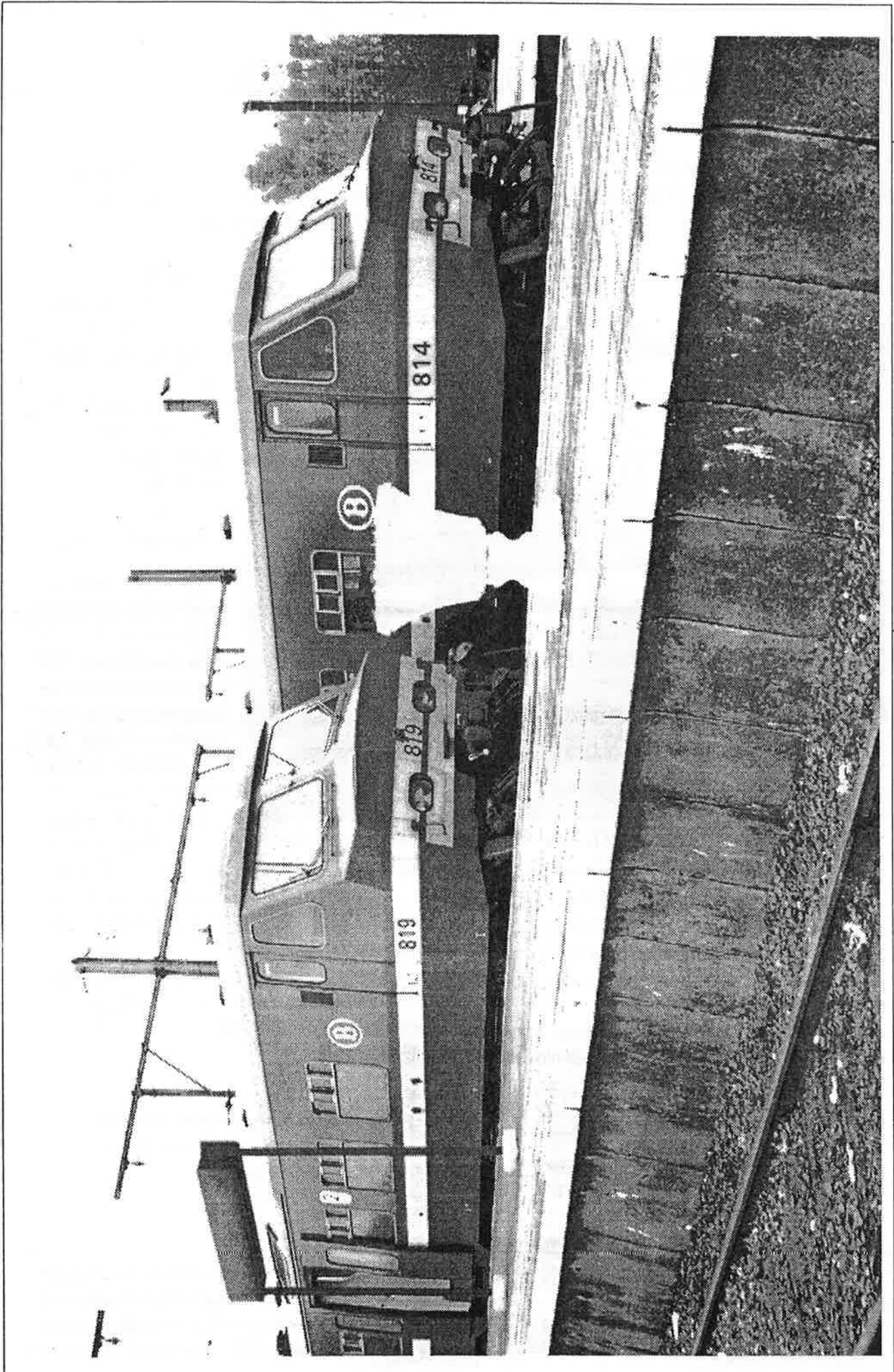
Pour les bogies des deux voitures intermédiaires il est nécessaire d'enlever complètement les deux traverses d'extrémité.

A suivre....

Photo de la page suivante : parallèle de deux automotrices série 800 à quai.



Vue de dessous des nouveaux attelages permettant de rapprocher les voitures à une distance correcte. Le bogie de droite a été amputé de ses traverses d'about.



Trains internationaux

Composition de la rame Oostende - Köln



*Train 313, Oostende - Köln, assuré en matériel belge Eurofima et tractée par la BB 2227.
Photo parue dans "Rail Magazine" n° 95 de mars 1985.*

La composition suivante nous est proposée par notre ami Georges Martin.

Composition du train 313, le 6 octobre 1985 à 17 heures à Liège-Guillemins dans le sens Oostende - Köln:

	<i>Matériel correspondant à l'échelle H0</i>
Locomotive 1608	Märklin n°3363
Voiture DB 2 classe, turquoise/beige	Roco n°44746 ou Lilliput n°89604
Voiture SNCB 2 classe, verte	Fleischmann n°5152
Voiture SNCB 2 classe, Eurofima	Roco n°54237D
Voiture SNCB 2 classe, Eurofima	Roco n°54237D
Voiture SNCB 2 classe, Eurofima	Roco n°54237D
Voiture SNCB 2 classe, Eurofima	Roco n°54237D
Voiture SNCB 1 classe/restaurant livrée Eurofima	Fleischmann n°5153 transformée
Voiture SNCB 1 classe, Eurofima	Roco n°54236F
Voiture SNCB 1 classe, Eurofima	Roco n°54236F
Voiture SNCB 2 classe, Eurofima	Roco n°54237D
Fourgon SNCB, Eurofima	A réaliser ou LS.Models.

La traction de ce train peut aussi être assurée par une :

locomotive série 22	Lima n°208025 LG
locomotive série 27	Lima n°208023 LGP

A partir de Aachen, la traction est assurée par une loco DB, en principe par une :

locomotive BR 111	Roco n°041338
-------------------------	---------------

Vie du club

Les réflexions du Rédac'chef	1
Programme des réunions du RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs"	2

D'ici et d'ailleurs

Les 8 heures du modélisme au RMM	3
Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	4

Actualité ferroviaire

Deux capitales reliées par TGV - SNCV plan voyageurs pour 98	5
L'axe marchandises Nord - Sud	6

Histoire

La ligne de la Lesse exploitée par autorails	7
Les autorails Brossel type 622	12

Documentation

Tiphook Rail	13
Trains internationaux	29

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite)	14
--	----

Modélisme

Améliorons les voitures M4 (suite)	18
La 26.005 de Märklin est sur les rayons	22
Les anciens wagons de Liliput	24
Les automotrices série 800 de la SNCB	27

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	21
-------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n°86, 1997-5.

Ce cinquième numéro de l'année 1997 est en votre possession grâce à la collaboration et au dévouement inlassable de l'équipe de rédaction et ses collaborateurs occasionnels (qui ne sauraient être trop remerciés) : Michel Archambeau, Claude Carpet, Michel Foulon, Michel Herbiet, Georges Martin, et les autres ...

Photo de couverture : garage de Châtelet, 2 octobre 1997, la locomotive 2106 de la remise d'Oostende vient d'abandonner sa rame de voitures I 11 + fourgon M4 en nouvelle livrée. Le conducteur, resté aux commandes, va déplacer sa machine et la garer pour la nuit hors des voies réservées aux voitures et à leur entretien (photo Claude Carpet).