

Rail Miniature Mosan (Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise)

Ferro Flash Namur

Nouveautés de Nürenberg
Les minéraliers 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.
Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves.

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.

Nous voici lancés sur une nouvelle année ferroviaire, qui verra au sein du club la réalisation de quelques activités importantes avec comme consécration à l'automne 98 notre exposition triennale.

Le temps et l'habitude faisant leur oeuvre, il devient difficile d'innover en ce domaine afin de conserver l'intérêt du public pour ce type de manifestation.

Les améliorations apportées à nos réseaux étant perceptibles, principalement par des initiés, le grand public qui constitue la majorité de nos visiteurs ont besoin de changements plus importants.

Nous souhaitons de nombreuses idées dans ce sens et des bras, bien sûr, pour les réaliser.

Je profite de l'occasion afin de vous mettre à l'aise au sujet des nombreuses sollicitations dont vous faites l'objet en temps que membres du club.

Il est bien connu que nous vivons grâce à la collaboration du plus grand nombre.

Il ne faut toutefois pas que vous vous sentiez agressé par ces multiples demandes, nous sommes conscients, en effet, que vous venez en grande partie afin de partager votre passion et qu'il n'entre pas toujours dans vos objectifs de vous engager plus avant.

Votre liberté est respectée et votre présence est bien sûr appréciée.

Sachez seulement qu'un tout petit coup de main donné par un plus grand nombre peut faire des miracles et cela se fait en plus dans la bonne humeur : ce qui en fait un régal pour tous, l'expérience l'a prouvé.

Afin de respecter cette liberté, nous essayons de mettre tout en oeuvre afin de valoriser les possibilités de chacun afin d'en faire profiter tout le monde.

Par exemple, lors des démonstrations mensuelles, une collaboration d'un membre "reporter" et d'un membre "technicien" du modélisme peut aboutir à un article qui profite à tous.

Allez de l'avant avec vos possibilités en étant conscients que vous êtes respectés dans vos choix et appréciés par votre présence dès que vous en avez la possibilité.

Merci pour l'avenir du RMM.

Bon amusement à tous, pas trop de travail aux habitués bénévoles afin qu'ils continuent à rester parmi nous sans être dégoûtés par un effort non librement consenti.

Jean-Claude Botspoel, président.

*Un tout petit coup de main,
donné par un plus grand
nombre, peut faire des
miracles et tout cela dans la
bonne humeur*

Rappel : horaire d'ouverture du local

Suite aux plaintes non dissimulées **des volontaires qui se sacrifient tous les vendredis soir** pour que les membres puissent s'adonner librement à leur plaisir ferroviaire, le comité rappelle que **l'heure normale de fermeture du local du club a été fixée à 23 h 30.**

Ceux qui voudraient poursuivre la réunion sont instamment invités à le faire en dehors du local ou dans un établissement encore ouvert à cette heure tardive et qui ne demanderait pas mieux que de les accueillir. Suggestion : à Jambes, un établissement a créé une ambiance ferroviaire. Assis sur des banquettes de voitures M1, vous pouvez y admirer la circulation d'un train LGB. Mais il est fermé à cette heure tardive...

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

FEVRIER

- 15 : Parution de Ferro Flash Namur n°88.
 20 : Réunion mensuelle du RMM : "Vapeur en Hongrie" par Jean-François Huart
 22 : Bourse d'échange à Sart-Saint Laurent, salle omnisport.
 27 : Réunion réseaux.
 27, 28 ... : Exposition du MOBOV au Kultureel Centrum à Wilrijk. Avec la participation du RMM.

MARS

- 1 : Exposition du MOBOV au Kultureel Centrum à Wilrijk. Avec la participation du RMM.
 6 : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : DB, époques IV et V.
 8 : Bourse du feu à Anhée-sur-Meuse, complexe sportif.
 13 : Réunion réseaux.
 20 : Réunion mensuelle du RMM : Dias sur le "South Africa Railway" et le Zimbabwe Railway" par Etienne Dehasse.
 21 - 22 .. : Salon du modélisme et de la maquette au Heysel, palais 2, avec la participation de Febelrail, de clubs avec leur réseau, des importateurs et artisans...
 27 : Réunion réseaux.

AVRIL

- 3 : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : trains internationaux, époques IV et V
 4 au 13 .. : Salon International du Modélisme, porte de Versailles, Paris.
Le club des Utilisateurs du JAO-Système expose sur le stand de l'AFAN.
 10 : Réunion réseaux.
 12 : Bourse d'échange à Sart-Saint-Laurent. (Week-end de Pâques.)
 15 : Parution de Ferro Flash Namur n°89.
 17 : Réunion mensuelle du RMM :
 24 : Réunion réseaux.
 26 : Bourse d'échange de l'AS.MO.CO. salle St Raphaël à Aywaille

MAI

- 1 : Réunion annulée.
 1 au 3 ... : Festival de la vapeur à Maldegem avec la participation de la 1.002 de la SNCB.
 8 : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : SNCB, époque III.
 10 : 3 ème bourse à Antwerpen-Zuid : Hangar 15, Scheldekaai.
 15 : Réunion mensuelle du RMM :
 22 : Réunion réseaux (week-end d'Ascension).
 25 - 26 .. : 6 ème salon du modélisme au Palais des Expositions de Charleroi.
 29 : Réunion réseaux.

JUIN

- 5 : Réunion réseaux + circulation sur le réseau H0 : SNCB, époques IV et V.
 12 : Réunion réseaux.
 15 : Parution de Ferro Flash Namur n°90.
 19 : Réunion mensuelle du RMM :
 20 - 21 .. : Expotrain + Bourse à Arlon.
 26 : Réunion réseaux.

JUILLET

- 3 : Réunion réseaux.

L'assemblée générale du 16 janvier

C'est souvent le prétexte des retrouvailles... Elle nous a permis de revoir des "têtes" chères que l'on n'avait plus vues depuis bien longtemps !

Le président ouvre l'assemblée générale. Le trésorier présente le résultat détaillé de son travail de l'année écoulée. Ce dernier a été vérifié par deux commissaires aux comptes : Michel Archambeau et Jean-Pierre Lobet. Lilliane nous fait rapport de l'activité du bar et des bénéfices engendrés, en légère diminution. Au passage, elle est vivement applaudie.

Au nom des deux commissaires aux comptes, Michel Archambeau fait rapport de la vérification des pièces comptables et prie l'assemblée générale de bien vouloir donner décharge aux administrateurs.

En respect des statuts, un nouveau commissaire aux comptes est désigné pour remplacer Michel Archambeau dont le mandat est arrivé à terme. C'est Jean-François Huart qui accepte cette charge pour deux ans.

Le trésorier présente son budget pour l'année 1998. Celui-ci tient compte de l'exposition triennale qui aura lieu au dernier trimestre de cette année.

Quelques points des statuts sont modifiables suite à une consultation juridique. Les textes sont présentés point par point à l'assemblée générale qui débat du sujet et prend position. Les textes amendés sont approuvés.

Il est rappelé ici que toute personne, de par son inscription volontaire au Rail Miniature Mosan, est censée connaître les statuts et règlement d'ordre intérieur et y adhérer.

Ces derniers sont d'ailleurs affichés en permanence aux valves du club pour consultation. Un exemplaire peut être demandé au secrétaire.

Un règlement pour la bibliothèque a été approuvé, en décembre, par le comité du club. Ce règlement est également affiché et consultable.

En l'absence regrettable de candidatures nouvelles, le comité a été reconduit dans ses fonctions.
Jean-Claude Botpsoel . président
Michel Herbiet vice-président
Daniel Braibant secrétaire
Didier Delfosse trésorier

Jean-Marie Burton membre
Etienne Dehasse membre
Claude Carpet membre, éditeur responsable de la revue du club.

La date de l'exposition du club n'a pas encore été retenue. Elle dépend essentiellement de la disponibilité du local de l'étage (en dehors des tournois officiels de tennis de table).

Aucun point ne figurant plus à l'ordre du jour, le président lève l'assemblée générale.

L'exposition triennale

En octobre prochain, le club organise son exposition triennale. A cette occasion, une tombola est prévue. Les organisateurs lancent donc un appel à tous les membres afin qu'ils apportent beaucoup de lots.

Ces derniers seront amenés au bar du club le vendredi soir où Lilliane les prendra en charge. Eventuellement, si des difficultés de transport sont rencontrées, le secrétariat peut se charger d'aller enlever ces lots à domicile.

Secrétariat : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98; 5544 Agimont. 082-64.54.33.

Bibliothèque

La bibliothèque s'est enrichie de deux nouveaux ouvrages :

- "Vapeur SNCF année 1960" par Marc Dahlström, ce magnifique livre retraçant l'histoire de la vapeur en France nous a été offert par Jean Dubuffet.
- "L'Orient-Express" est un ouvrage abondamment illustré qui nous retrace les voyages vers Istanbul.

Un appel urgent est lancé à tous les membres du club.

Afin de pouvoir relier les différentes revues, le bibliothécaire invite tous les membres qui ont emprunté une (des) revue(s) à la (les) **rapporter le plus vite possible**. Les revues visées sont :

- "Le Journal du Chemin de Fer" n° 32, 34, 81, 83.
- "Model Railroader : 05-95, 10-95, 11-96, 12-96, 04-97, 11-97, 12-97.
- "Voies ferrées" n°89 (05/06-95)
- "Loco Revue" n°590(03-96), 592(05-96), 597(11-96), 606(09-97), 609(12-97).
- "R.M.F." n°369(06-95), 371(09-95), 373(11-95), 374(12-95), 375(01-96), 384(12-96), 385(12-96).

Les amis nous informent

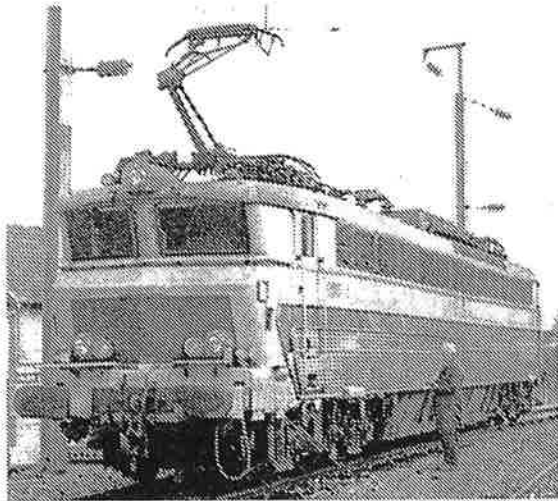
Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda à la page 2.

Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.

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

Le samedi 4 avril 1998 en gare de Namur

Train spécial organisé par l'AMFPN (Association des Modélistes Ferroviaires de Paris-Nord). Il s'agit d'un train spécial Paris-Nord - Namur. Arrivée à Namur vers 11h30, retour vers Paris vers 16h30. (communiqué par J. Dubuffet). Cette association s'est rendue propriétaire de la CC n°40110 et l'a restaurée. Une circulation haut-le-pied a été organisée, entre Paris-Nord et Ormoy-Villers, pour fins d'agrément auprès de la SNCF.



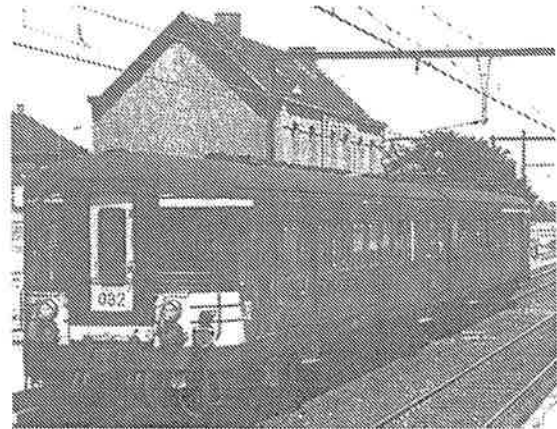
Les 150 ans du rail à Walcourt

C'est pour cette année !

Commémoration officielle en gare de Walcourt du 15 au 18 octobre, avec exposition sur le thème du chemin de fer et des modèles réduits, bourse. Présentation de gros matériel SNCB et de documents réunis par le cercle d'histoire de l'entité.

Nouvelle acquisition du PFT :

Le PFT vient d'acquérir l'automotrice 082. Elle fut mise en service au dépôt de Kinkempois sous le n°228.082. Elle fait partie du lot d'automotrices type 54 déclassées. Arrêtée le 24 septembre 1995 au dépôt de Saint-Ghislain elle a été retirée définitivement de l'exploitation le 1 novembre 1995.



L'automotrice 082, le 4 août 1994, en gare de Neufvilles sur la ligne Mons - Bruxelles-Midi.

"Bons baisers de Ferbach" de Jacques Le Plat

Les 26 articles parus dans Locorevue
+ 5 chapitres additionnels
156 pages, 302 illustrations
dont 270 photos couleurs,
environ 1.380 francs à la parution vers Pâques.
Liste d'inscription lors des réunions au club

A posséder absolument dans sa
bibliothèque et s'en inspirer !

PFT

"En Lignes" hors série n°4
les locomotives diesel de manoeuvres
série 92 , ex-type 232
545 F + 65 F port = 610 francs.
001-1201789-35 PFT - Bruxelles

Vu sur les rayons chez Jocadis : superbe wagon à 2 essieux, à trémie à déchargement latéral, sur base Roco 46130, châssis noir, caisse verte. Epoque III, immatriculé à la SNCB 91820. Service MA groupe de Bruxelles. Wagon trémie. Retour immédiat au mélangeur de Schaarbeek (écrit tel que et non Schaerbeek). Le modèle a été exécuté sur base de photos du wagon réel. Référence Jocadis n°52030. Prix par pièce 1.380 francs, prix spécial par 6 pièces.

Les nouveautés belges(*) de Nürnberg

par notre envoyé spécial : André Witmeur

Arnold (N)

2982 ... Tram Düwag "De Lijn" de Gent
3655 ... Voiture-lits type MU

Busch (H0)

44350 . Autobus Mercedes 507D "De Lijn"
47380 . Peugeot boxer "Service 100"

Fleischmann (H0)

934155 Locomotive vapeur type 81
935787 Wagon plat à bogies, à ranchers

Jocadis - Sachsenmodelle (H0)

[Programme étalé sur 3 ans]

xxxxx ... Voiture I4 B
xxxxx ... Voiture I4 AB
xxxxx ... Voiture I5

Lemaco - Jocadis (H0)

097/2 .. Loco. électrique série 18, version d'origine
097/3 .. Loco. électrique série 18, version actuelle

Märklin 3 rails (H0)

33632 . Loco. électrique n°1601 "Memling"
34883 . Loco. vapeur 25.021 ex-BR44
48032 . Wagon Habins à parois coulissantes
..... "B CARGO-Nord Wagon"
48444 . Coffret de 3 wagons minéraliers

Roco (H0)

43268 . Loco. vapeur 25.021 ex-BR44
45588 . Wagon Kangourou TRW "HYUNDAI"
46917 . Wagon débach'vite "B CARGO"

Sachsenmodelle - L.S. Models

[programme étalé sur 3 ans]

14060 .. Voiture USI 1ère classe Y24C,
..... rouge/blanc ex-SNCF
14061 .. Voiture USI 2ème classe Y16S,
..... rouge/blanc, ex-SNCF
14062 .. Voiture USI 2ème classe Y24C,
..... rouge/blanc, ex-SNCF
14063 .. Voiture USI 2ème classe Y28D,
..... rouge/blanc ex-SNCF
14495 .. Voiture-lits type P époque V
14546 .. Voiture I10 C1 2ème classe époque IV/V
14547 .. Voiture I10 C1 2ème classe époque IV/V +
..... air conditionné
14548 .. Voiture I10 C1 1ère classe époque IV/V
14549 .. Voiture I10 2ème classe livrée "Memling" +
..... air conditionné
14550 .. Voiture I11 1ère classe époque V
14551 .. Voiture I11 2ème classe époque V
14611 .. Fourgon Dms C1 époque IV/V
14612 .. Fourgon Dms rouge/blanc époque V
14613 .. Fourgon Dms livrée I11 époque V
14614 .. Fourgon Dms "Railtour" époque IV
14615 .. Fourgon Dms "Railtour" époque V
14616 .. Fourgon Dms avec logo "Vélos" époque V
14617 .. Voiture bar livrée "Memling" époque V
14618 .. Voiture bar dancing "Railtour" époque IV
14619 .. Voiture bar dancing "Railtour" époque V

Sachsenmodelle (H0)

16188 .. Wagon Uais transport de vitres époque V
16205 .. Wagon citerne "POLYCLEAR" époque V

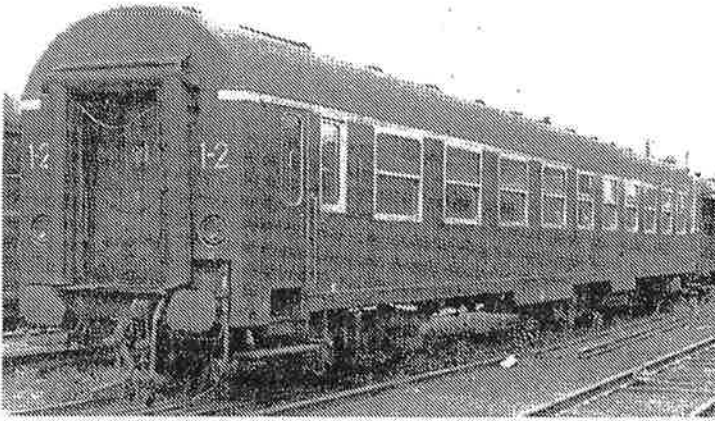
Tillig (TT)

15554 .. Wagon Kangourou + 2 conteneurs épo-
..... que IV

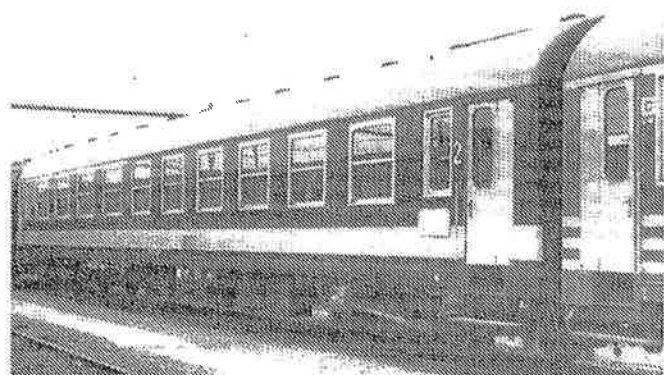
(*) Notre aimable informateur s'est concentré sur le matériel belge. Nous présentons nos excuses à nos lecteurs de ne pouvoir leur communiquer les nouveaux modèles des autres pays. Nous leur conseillons de consulter les publicités qui paraîtront prochainement.

La description ci-dessus vous permettra d'établir votre budget sur... 3 ans. D'autre part, il est vivement conseillé d'effectuer vos réservations en temps opportun afin d'éviter le "coup des minéraliers".

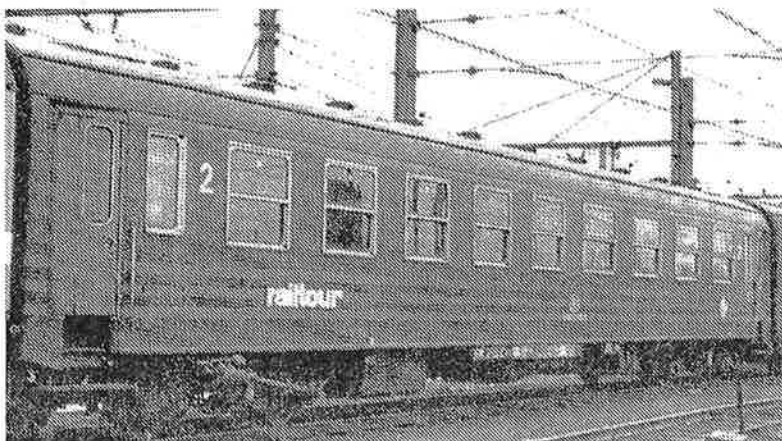
Voitures internationales



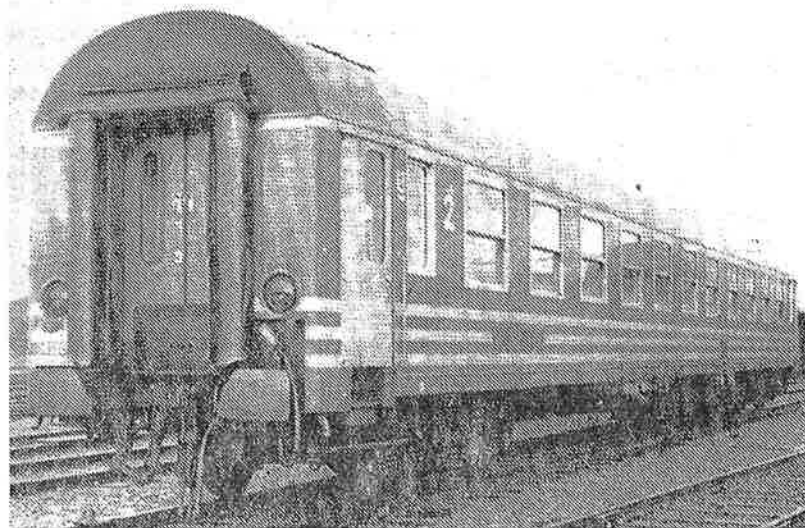
Voiture I4, 1ère/2ème classes



Voiture I4, 1ère/2ème classes, affectée au service Benelux, livrée bleue à bandeau jaune



Voiture I4, 1ère/2ème classes, livrée "Railtour"



Voiture I5 de 2ème classe-couchettes

Source photographique : "50 ans de transport voyageurs" par G. Close et M. Thiry



La relation Thalys Namur - Paris-Nord

Elle a deux ans pour convaincre a décrété la SNCB. S'il faut se baser sur les faits, le taux d'occupation dépasse, certains jours, les 100% pour la relation du matin !

Mardi 20 janvier, la gare de Charleroi-Sud me place en "surréservation" pour le départ du samedi 24 en "confort 2".

Je voyagerai donc sur les strapontins de plate-forme...

Heureusement, après l'arrêt de Mons, le contrôleur invite les occupants de la plate-forme à gagner les places de "confort 1". Il en restait tellement peu qu'il a fallu chercher sa place !

Si la relation de l'après-midi en semaine n'obtient qu'un succès très mitigé cela est essentiellement dû au fait que c'est le wallon qui se déplace à Paris, au lieu du parisien qui vient en Wallonie... C'était pas difficile à prévoir... La relation Paris - Namur et retour

ne permet pas, elle, le voyage d'un jour du parisien à Namur.

Mais peut-être prévoit-on que le parisien doit aller à Bruxelles...

Par l'installation des Thalys PBA et PBKA, les relations internationales sont modifiées :

- Köln - Liège - Bruxelles - Paris-Nord (7 liaisons / jour, durée 4h02, 3h10 en 2005).
- Namur - Charleroi - Mons - Paris-Nord : (Charleroi - Paris-Nord en moins de 2 heures).
- Amsterdam - Antwerpen - Bruxelles - Paris-Nord (Bruxelles - Paris-Nord en 1 h25)

deux relations internationales assurées par train "normal" ont disparu :

- L'Eurocity 30/31 "Molière"
- L'Eurocity 32/33 "Parsifal"

Cette suppression sonne le glas des locomotives électriques belges des séries 15 et 18.

"Molière" et "Parsifal" chassés par "Thalys"

Les deux paires de trains Eurocity 31 / 30 "Molière" et 33 / 32 "Parsifal" effectuant la liaison Paris - Köln ne sont plus visibles depuis le 14 décembre 97.

En effet, l'ouverture à cette date de la ligne à grande vitesse en Belgique et l'installation d'un service "Thalys" entre Paris et Namur ont eu pour conséquence leur suppression.

Ces quatre trains étaient visibles dans les gares belges où ils s'arrêtaient suivant les horaires ci-après (voir pages suivantes).

Quand "Molière" et "Parsifal" portaient le label Trans Europ Express



"Molière"

Nom d'emprunt de Jean-Baptiste Poquelin (1622-1673), auteur dramatique français et ensuite nom attribué le 3 juin 1973 au TEE jusque là dénommé "Paris-Ruhr".

C'est le 23 mai 1954 qu'une relation rapide fut mise en service entre Paris et Dortmund (609 kilomètres). Cette paire de trains fut dénommée "Paris-Ruhr" et était assurée par une rame diesel "VT08" de la DB. Ces trains étaient numérotés :

- 185 (Paris-Nord : départ 17h40, Dortmund à 0h45)
- 168 (Dortmund : départ 05h33, Paris-Nord : 12h45).

Le 2 juin 1957, cette relation était incorporée dans le groupement TEE.

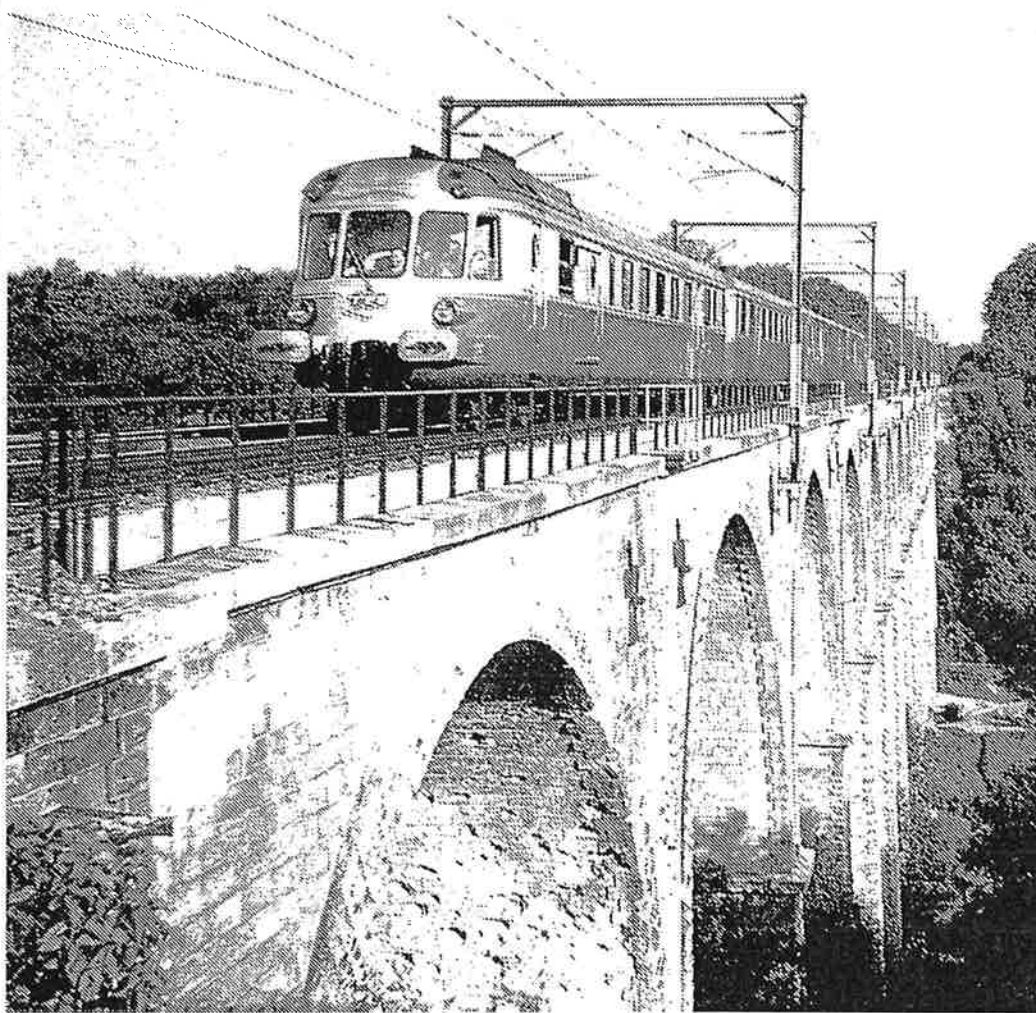
Jusqu'en novembre 1957, elle restera assurée comme auparavant, vu le retard dans la livraison du matériel TEE de la DB.

C'est seulement à partir de décembre 57, qu'elle fut assurée par les très belles rames TEE "VT11" de la DB.

Les horaires étaient les suivants :

- TEE 185 (Paris-Nord : départ 17h42, Dortmund : 0h31)
- TEE 168 (Dortmund : départ 05h29, Paris-Nord : 12h30)

Au service du 29 mai 1960, cette relation est assurée par la SNCF avec les rames TEE "RGP".



Assuré par une rame SNCF "RGP", le TEE 185 Paris-Ruhr" franchit le viaduc de Commelles dans la forêt de Chantilly. (photo Marc Dahlström, mai 1961, extrait de "TEE" de Maurice Mertens)

Horaire des dernières relations internationales "Parsifal" et Molière"

Km	Gare	EC 33 "Parsifal"		EC 31 "Molière"	
		Arrivée	Départ	Arrivée	Départ
0	Paris-Nord	-	07:25	-	16:34
270	Charleroi-Sud	09:52	09:54	18:51	18:53
307	Namur	10:21	10:23	19:20	19:22
367	Liège-Guillemins	10:59	11:09	19:59	20:09
392	Verviers-Central	11:27	11:28	20:27	20:28
492	Köln-Hbf	12:48	-	21:48	-

Remarque : ces trains, assurés par rames «Corail» SNCF, ne comportaient pas de compartiment fourgon.

Il s'agit d'une permutation de matériel avec la DB qui dès cette date assurera le "Parsifal".

Mais au service du 30 mai 1965, la relation est de nouveau assurée par des rames VT11 de la DB, car à cette date, le matériel SNCF "RGP" fut définitivement retiré du service TEE.

Au service du 28 mai 1967, changement de numéros : les TEE 185 et 168 deviennent respectivement les TEE 41 et 42.

C'est au service du 1 juin 1969 que la paire de trains "Paris - Ruhr" sera assurée par une rame tractée se composant de voitures TEE SNCF du type "Mistral 69" en inox (avec longue bande rouge en rive de toiture).

Nouveau changement de numéro au service du 23 mai 1971, mais uniquement pour le TEE 42 qui devient le TEE 40.

Pour le service du 26 septembre 71, la DB a revu le plan des trains TEE circulant en Allemagne et décide de limiter cette relation à Düsseldorf.

S'étant rendu compte (2 ans après !) que cette relation ne desservait plus la région de la Ruhr, la DB obtient au service du 3 juin 73 un changement de dénomination et le "Paris - Ruhr" devient "Molière".

Pour raison d'occupation insuffisante entre Köln et Düsseldorf, la DB obtient au service du 1 juin 75, la limitation de cette relation à Köln.

Au service du 30 mai 76, le TEE "Molière" ne circule plus les samedis et, au service du 22 mai 77, en plus des samedis, il ne circule plus les dimanches et jours fériés.

Horaire des dernières relations internationales "Parsifal" et Molière"

Km	Gare	EC 30 "Molière"		EC 32 "Parsifal"	
		Arrivée	Départ	Arrivée	Départ
0	Köln-Hbf	-	08:14	-	17:08
100	Verviers-Central	09:30	09:32	18:20	18:21
125	Liège-Guillemins	09:49	09:59	18:37	18:47
185	Namur	10:37	10:39	19:23	19:25
222	Charleroi-Sud	11:06	11:08	19:53	20:08
492	Paris-Nord	13:29	-	22:35 (1)	-

(1) Dimanches et jours fériés : arrivée 22:38.

Remarque : ces trains, assurés par rames «Corail» SNCF, ne comportaient pas de compartiment fourgon.

C'est la diminution de la clientèle sur cette relation qui est la cause de la restriction des jours de circulation.

C'est surtout la SNCF qui avait demandé le maintien de cette relation alors que la DB et la SNCB étaient pour la suppression.

Deux ans plus tard, au service du 27 mai 1979, le "Molière" perdait son label TEE et devenait un train international de première et deuxième classes.

C'est au service du 31 mai 87 que le label EC (Eurocity) lui fut appliqué.

"Parsifal"

Titre donné par le compositeur allemand Richard Wagner (1813-1883), à l'une de ses oeuvres et ensuite attribué le 3 octobre 1957 à une seconde relation entre Paris et Dortmund (609 km).

Les trains de cette relation étaient numérotés :

-TEE 155 (Paris-Nord : départ 07h33, Dortmund : 14h15)

-TEE 190 (Dortmund : départ 16h44, Paris-Nord : 23h37).

Elle était assurée par une rame RGP TEE de la SNCF.

Au service du 31 mai 1959, le "Parsifal" abandonne son trajet dans la Ruhr et est limité à Düsseldorf.

Au service du 29 mai 60, cette relation est prolongée jusqu'à Hamburg et est assurée par une rame diesel VT11 de la DB (permutation avec la SNCF qui assure le Paris - Ruhr).



Charleroi-Sud, le 27 décembre 1958 voie 6, en provenance de Namur, le "Ruhr-Paris" assuré par un des superbes autorails VT 11.5 de la DB, tels qu'ils circulaient sur notre réseau pour assurer, entre autres, les relations "Paris-Ruhr" et "Parsifal". Voie 5, une rame de M1, voie 7 un fourgon L, à sa droite : un fourgon GCI. (Photo Jacques Bazin, collection M. Herbiet)

Cette mutation de matériel tenait compte des compensations kilométriques entre la DB et la SNCF. En effet, la distance entre Köln et Hamburg était de 460 kilomètres, soit une distance de 952 kilomètres pour le trajet Paris - Hamburg.

Les horaires étaient pour :

- le TEE 155 (Paris-Nord : départ 07h33, Hamburg : 17h07)
- le TEE 190 (Hamburg : départ 14h02, Paris-Nord : 23h35).

Au service du 28 mai 1967, les TEE 155 et 190 changent de numéro et deviennent respectivement les TEE 43 et 44.



Rame VT08 telle qu'elle était lorsqu'elle assurait la relation "Paris-Ruhr", dans l'attente de la livraison des rames VT11.

C'est au service du 1 juin 69 que la paire de trains "Parsifal" sera assurée par une rame tractée se composant de voitures TEE DB (livrée rouge et crème).

Nouveau changement de numéro au service du 23 mai 71 : les TEE 43 et 44 deviennent respectivement les TEE 33 et 32.

Changement d'horaire le 26 septembre 71 pour le TEE 32 en vue d'assurer de meilleures correspondances à Köln et une arrivée moins tardive à Paris (Hamburg-Hbf : départ 12h40, Paris-Nord : 21h46).

Au service du 27 mai 79, le "Parsifal" tout comme le "Molière", et pour la même raison, perdait son label «TEE» et devenait un train international de première et deuxième classes. Ce dernier n'atteignait plus Hamburg et était limité à Köln. C'est au service du 31 mai 87 que le label EC (Eurocity) lui fut attribué.

Les arrêts belges des Paris-Ruhr / Molière et Parsifal

Ces trains ont toujours fait arrêt à Charleroi-Sud, Namur et Liège-Guillemins. Ils ont également marqué l'arrêt à Huy-Nord, Verviers-Central et Herbesthal, mais seulement à certaines époques et pas nécessairement dans les deux sens au cours d'une même époque.

En compulsant certains indicateurs reprenant les horaires de ces trains, nous avons noté :

A. "Paris-Ruhr"

- Lors de sa création le 23 mai 54 et jusqu'au 2 juin 56, il marquait l'arrêt à Huy-Nord.
- L'arrêt à Verviers-Central a toujours été respecté.
- L'arrêt à Herbesthal est repris à l'indicateur du 31 mai 59 et subsistera jusqu'au 21 mai 66.

B. "Ruhr-Paris"

- Lors de sa création le 23 mai 54 et jusqu'au 2 juin 56, il marquait l'arrêt à Huy-Nord.
- L'arrêt à Verviers-Central ne figure pas à l'indicateur du 27 mai 62 mais il est repris à celui du 30 mai 65.
- L'arrêt à Herbesthal ne figure pas à l'indicateur du 27 mai 62 mais bien à celui du 30 mai 65.

C. "Parsifal"

- Depuis sa création le 3 octobre 57 et jusqu'au 26 mai 62, ce train marque l'arrêt dans les 2 sens à Verviers-Central.
- Dans le sens Allemagne-France, l'arrêt sera rétabli à partir du 26 septembre 65, et dans le sens France-Allemagne à partir du 22 mai 66.
- L'arrêt à Herbesthal est assuré depuis le 3 octobre 57 jusqu'au 31 mai 58. Il sera rétabli à partir du 31 mai 59 jusqu'au 26 mai 62. Ensuite, il sera de nouveau rétabli à partir du 26 septembre 65 mais uniquement dans le sens Allemagne-France.

Changement de locomotive à Namur : la traction diesel prend la relève

Comme nous l'avons vu, c'est au service du 1 juin 1969 que les TEE "Paris-Ruhr" et "Parsifal" ont été assurés par rame tractée, les premiers par voitures

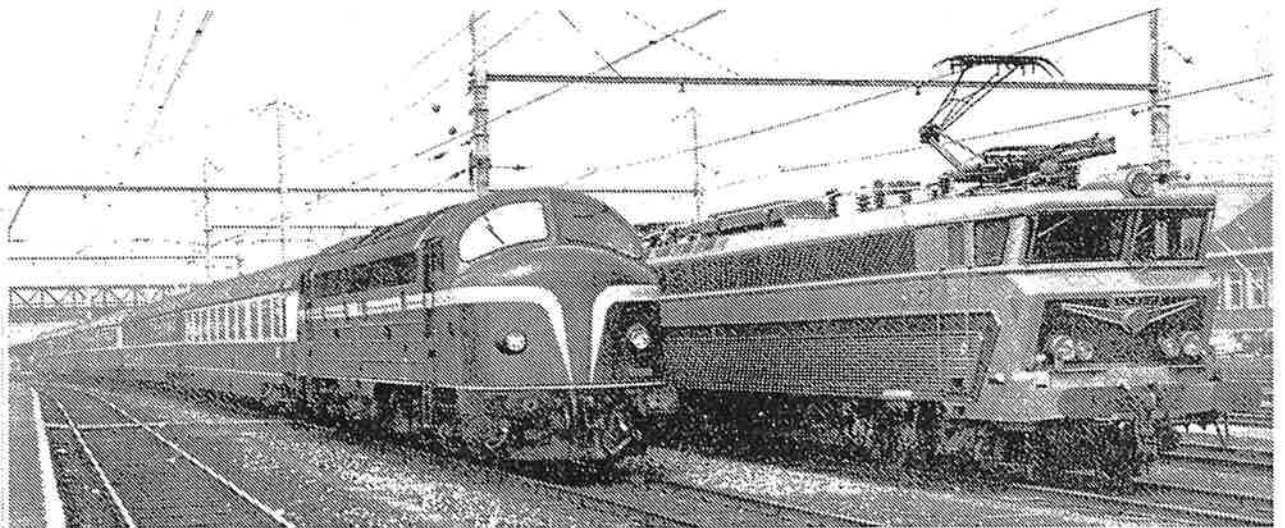


Marche-les-Dames, le 17 août 1966, passage du TEE Parsifal Paris - Dortmund. (Photo Guy Radelet, calendrier Ediblanchart, août 1993)

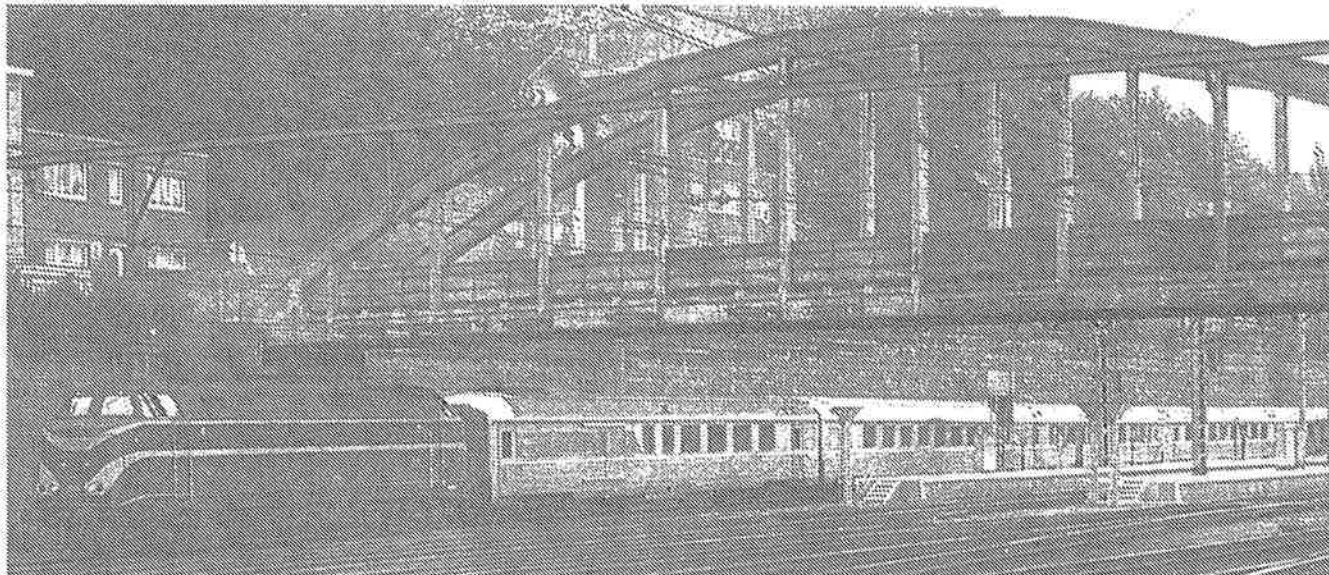
TEE SNCF du type Mistral 69 en inox et les seconds par voitures TEE de la DB à la livrée rouge/crème.

Suite à des retards dus aux problèmes techniques rencontrés lors de l'électrification de certains tronçons de voies et à la construction de nombreux ouvrages d'art pour remplacer les passages à niveau, l'électrification de la ligne 125 Namur - Liège n'était pas terminée à cette date. Aussi, jusqu'au service du 27 septembre 1970 (la caténaire de la ligne Namur - Liège fut mise sous tension le 17 septembre 70), les TEE "Paris-Ruhr" et "Parsifal" devaient changer de locomotive à Namur. Les rames TEE arrivaient ou repartaient vers Paris tractées par des CC 40100 de la SNCF, ou des type 150 (série 15 en 1971) de la SNCB. Ce sont des locomotives diesel qui assuraient la traction entre Namur et Liège et vice versa.

L'arrêt de ces trains en gare de Namur lorsqu'ils étaient assurés par les RGP TEE de la SNCF et VT11 TEE de la DB était de 1 minute. Suite à la mise en service des rames tractées, le changement de locomotive demandait un arrêt de 8 à 9 minutes.



Namur, 3 août 1970, la locomotive SNCF CC 40103 vient d'amener le Parsifal depuis Paris. Au départ, la 202.008 qui prend le relais jusque Liège-Guillemins (Photo M. Mertens)



*Le 1 juin 1969, au départ de Liège-Guillemins, la rame composée de voitures TEE inox type "Mistral 69" du "Ruhr-Paris" est tractée jusque Namur par une locomotive diesel du type 210, future série 60.
(Photo Roger Vissers, JCF n°84)*

Train	Relation	Parcours	Arrivée	Départ
41	Paris-Ruhr	Paris-Dortmund	20:40	20:49
42	Ruhr-Paris	Dortmund-Paris	09:42	09:50
43	Parsifal	Paris-Hamburg	10:13	10:22
44	Parsifal	Hamburg-Paris	20:28	20:36

Etude et documentation : Michel Herbiet.

FFN n°86, page 11, deuxième tableau horaire :

Le train partant de Jemelle à 19h15 doit porter le numéro **1891** au lieu de n°1991, tel qu'indiqué dans l'indicateur officiel ! Cette erreur est indépendante de notre volonté...

Je cherche

Des plans et renseignements sur les anciennes gares de Lustin et Tailfer avant l'électrification de la ligne
à communiquer au secrétariat qui transmettra
(Coordonnées en page 2 de couverture)

Des renseignements concernant la circulation des trains à l'époque III sur l'axe ferroviaire "Paris - Köln" : horaires et composition des rames en matériel DB ainsi que les modèles réduits correspondants produits en H0
Transmettre les données à la rédaction de Ferro Flash Namur qui fera paraître les réponses (qui intéressent d'ailleurs tous les lecteurs). Coordonnées en page 2 de couverture.

354,6 km/h : nouveau record de vitesse sur le réseau de la SNCB

Avant la mise en service définitive de la nouvelle ligne à grande vitesse (LGV 1) entre Lembeek et la frontière française, la SNCB y a, du 31 octobre au 7 novembre 97, procédé à des parcours d'essais avec des rames "Thalys" et "Eurostar".

Au cours des essais qui précédaient la mise en service définitive le 14 décembre de la ligne à grande vitesse, la rame "Thalys" SNCB n°4301 (*) a atteint la vitesse record de 354,6 km/h.

Sur le plan de la technique, la ligne convient pour des vitesses allant jusqu'à 320 km/h.

Pour l'homologation, la vitesse commerciale devait être dépassée de 10%. Une vitesse de 330 km/h était donc suffisante. La rame a été poussée jusqu'à 350 et même 354,6 afin, d'une part de vérifier l'influence d'une telle vitesse sur le confort des voyageurs, et d'autre part de procéder à l'essai de trois types différents de caténaire.

Avant 1995, les deux capitales étaient reliées, dans le meilleur temps, en 3 heures.

A partir de 1995, l'apparition des rames TGV Réseau SNCF réduit la durée du parcours à 2 heures 15.

Le 2 juin 1996, par la mise en service du tronçon Antoin - frontière française, le parcours est ramené à 2 heures 03 et ensuite à 1 heure 58.

L'ouverture, le 14 décembre, de la ligne à grande vitesse sur le parcours belge a permis de relier

Bruxelles à Paris en 1 heure 25 (le train d'inauguration du 10 décembre l'a parcouru en 1 heure 17). Après la période de rodage, il est possible que les deux capitales soient reliées en moins d'une heure 25.

Sources SNCB.

La mise en service de la LGV 1 a également permis de relier Bruxelles à London en 2 heures 40 minutes. Auparavant, il fallait 3h15.

Lorsque la ligne à grande vitesse sera construite entre le tunnel et London, Bruxelles sera à 1 heure 59' de la capitale de la Grande-Bretagne.

Cette ligne est prévue pour 2003, mais à ce jour, les travaux n'ont pas encore commencé. Beaucoup d'argent est nécessaire car la construction de cette ligne est particulièrement coûteuse en raison du nombre de tunnels à prévoir dans le Kent, car le jardin de l'Angleterre ne peut être défiguré par une ligne à grande vitesse... De plus il faut tenir compte de l'aménagement d'une gare TGV à Saint Pancrace au nord de London.

() La répartition des 17 rames Thalys PBKA entre les 4 sociétés de chemins de fer intéressées est la suivante : 7 à la SNCB (4301 à 4307), 6 à la SNCF (4341 à 4346), 2 aux NS (4331 et 4332) et 2 à la DB (4321 et 4322). Ces deux dernières sont entretenues par la SNCB.*

M. Herbiet

Mariages, rapprochements et cotation en bourse

GEC-Alsthom en bourse

Les partenaires GEC (General Electric Company) et la française ALCATEL Alsthom, qui s'étaient unis en 1989 pour fonder GEC-Alsthom, ont décidé d'introduire en bourse 52% des parts de la société et de s'en réserver chacun la moitié des 48% restants.

En avril 1998, le constructeur GEC ALSTHOM sera coté en bourse face au n°1, le constructeur allemand ADtranz.

GEC-Alsthom renforce sa position sur le marché mondial en remportant de nouveaux succès : modernisation des 284 voitures du métro de Chicago, construction de 10 locomotives diesel pour le Sri-

Lanka, etc... Pour les 9 premiers mois de 97, le chiffre d'affaires a progressé de 21,8% (300 milliards).

Les rapprochements entre DB ag et SNCF pour le marché de Taiwan et entre GEC-Alsthom et Siemens pour le marché du TGV en Asie sont-ils les prémices de nouveaux mariages ?

ADtranz joue et gagne

En partenariat avec le tchèque MSV, ADtranz a remporté le marché de construction de 400 wagons plats de fret à 4 essieux pour le marché allemand. Une option de 200 wagons supplémentaires a été posée. Livraison entre 05-98 et 07-99.

La DB ag est bénéficiaire !

Pour 1997, la DB ag réalisera les mêmes bénéfices qu'en 1996: 721 millions de DEM !
Qui dit mieux ?

Belgique

L'European Intermodal Association (EIA) (siège à Bruxelles) est considérée comme une "organisation non gouvernementale" par la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT). Elle sera consultée lorsque des décisions ministérielles traitant de ses préoccupations seront en préparation.

Depuis le 1 janvier, ABX-transport a absorbé la branche routière de "Edmond Depaire". La société représente ainsi l'entité "Transport routier, stockage et logistique" de la SNCB.

"Expéditions et logistique ferroviaire" sera constitué par la fusion de la société "Interferry", de "Ferry-Boats" appartenant à la SNCB et de l'activité ferroviaire d'Edmond Depaire. On escompte pour cette entité un chiffre d'affaires de 2,5 milliards en 1998.

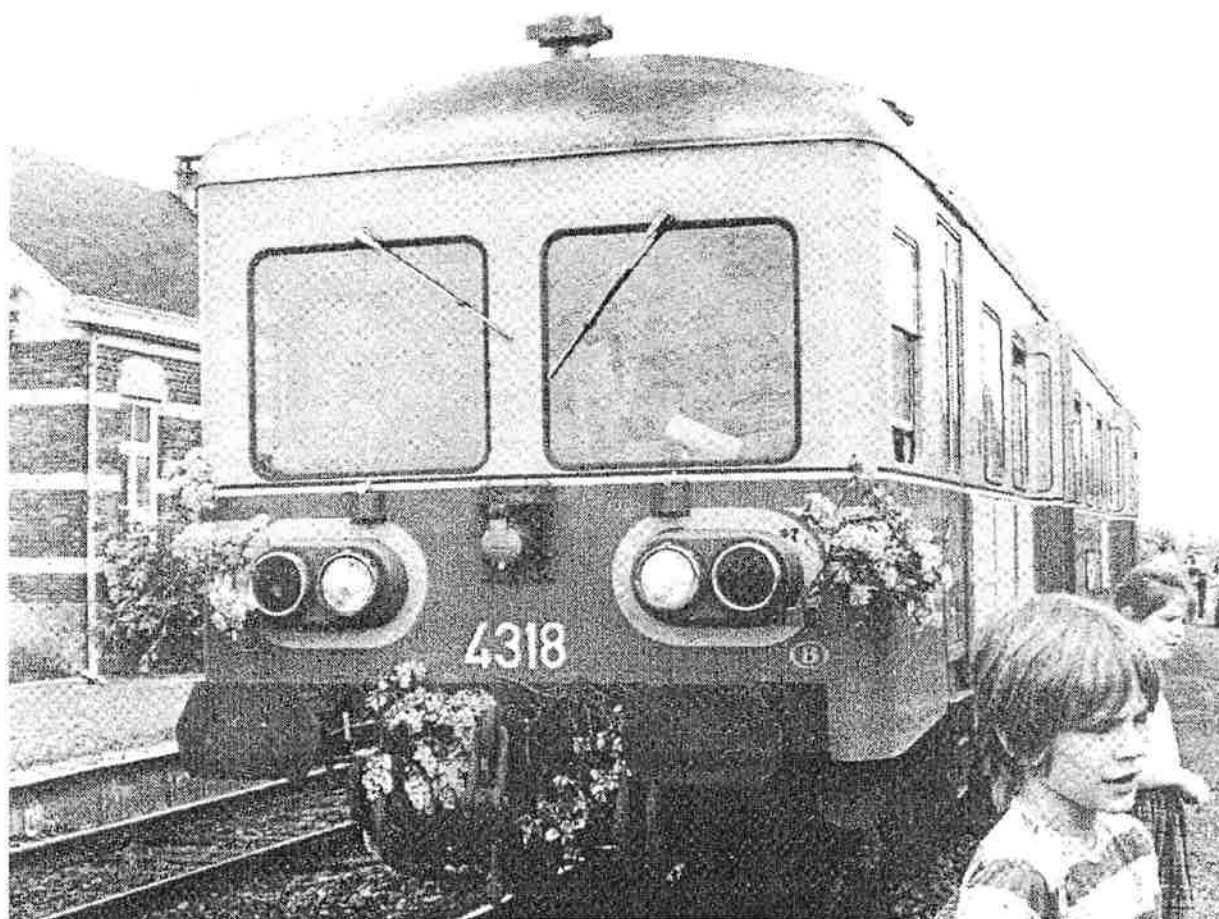
La locomotive série 145 pour la DB

Les 400 locomotives BoBo de la nouvelle série 145, fabriquée par ADtranz, ont été livrées à la DB Cargo, division fret de la DB ag, en remplacement des séries 139 et 140.

Effort de traction maximum au crochet : 300kN, vitesse 140 km/h, puissance nominale continue : 4,2 MW, alimentation courant : 15 kV, 16 2/3Hz.

Elle est munie du dispositif de diagnostics Davis et du système Mitrac à microprocesseurs mis au point par ADtranz.

Source "Le Rail" n°66 12/97



*Gare de Musson, samedi 2 janvier 1984, l'autorail 4318 de la remise de Bertrix, pavoisé pour la circonstance, assure le dernier train de voyageurs de la relation Arlon - Athus - Virton.
(Photo : Association des Amis du Rail de la province de Luxembourg)*

Les lignes 165 (Virton - Athus) et 167 (Athus - Arlon) accessibles aux nouveaux autorails de la série 41 ?

L'annonce de la commande de 80 autorails "double", série 41 numérotés 4101 à 4180, par la SNCB à "GEC-Alsthom" (*) suscite un très grand intérêt en Gaume et dans la région frontalière luxembourgeoise.

En effet, il devient de plus en plus difficile à une majorité des 16.000 travailleurs frontaliers des arrondissements d'Arlon et de Virton de rejoindre leur lieu de travail au Grand-duché de Luxembourg.

Si les frontaliers désirent emprunter le train, c'est qu'ils éprouvent d'énormes difficultés à cause du trafic routier encombrant les routes et l'autoroute E411 et également le manque flagrant de parkings près de leurs bureaux.

La ville de Luxembourg est actuellement envahie par des véhicules stagnant dans les rues durant le temps de travail de 7 à 19 heures.

Le même problème se posait aux frontaliers français se rendant au Luxembourg. Il a été résolu conjointement par les CFL et la SNCF, cette dernière rouvrant au trafic, au départ d'Audun-le-Tiche, une ligne raccordée au réseau CFL.

Or, chez nous, la ligne Virton - Arlon via Athus existe mais est seulement exploitée pour le trafic marchandises.

Aussi, la population est intéressée et espère bien la réouverture de ce tronçon au trafic voyageurs pour atteindre plus facilement les lieux de travail tout en profitant du confort des nouveaux types d'autorails. Ceux-ci pourront circuler en unités multiples (maximum 4 autorails) et comporteront 12 places en première classe et 138 en seconde.

Ces autorails sont destinés aux lignes :

- Antwerpen - Neerpelt (ligne 15),
- Gent-Sint-Pieters - Eeklo (ligne 58),
- Gent-Sint-Pieters - Geraardsbergen (ligne 122),
- Gent-Sint-Pieters - Ronse (Renaix) (ligne 86),
- Aalst - Burst (ligne 82),
- Charleroi - Couvin (ligne 132),
- Bertrix - Dinant (ligne 166),
- Libramont - Virton (ligne 165).

Le premier serait livré début 99. La production s'étalerait à raison d'une vingtaine d'autorails par an.

Rappelons que le trafic voyageurs a été supprimé le 3 juin 1984 entre Virton et Athus et le 29 mai 1988 entre Athus et Arlon.

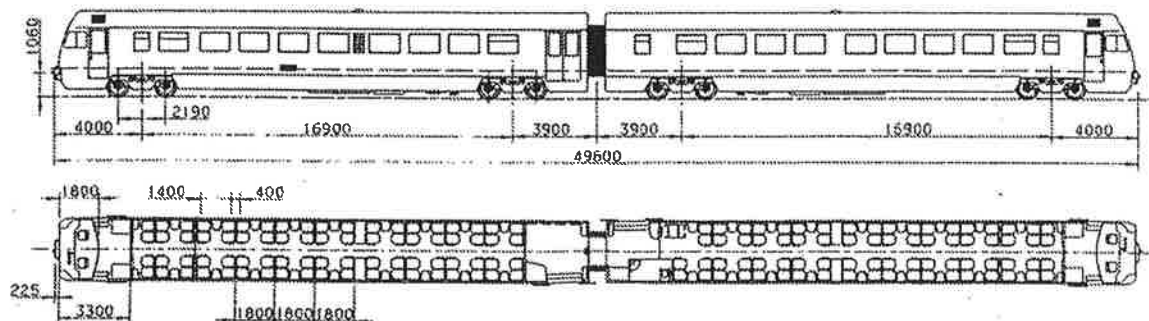
La SNCB entendra-t-elle les autorités belges et luxembourgeoises demandant des moyens de communication performants pour cette région en pleine expansion ?

Réponse à l'aube du 21 siècle.

Michel Herbiet

(*) Rappelons que pour emporter ce marché, la société GEC-Alsthom a remis une offre de 30% moins chère que le meilleur marché de ses concurrents.

Cette incroyable écart n'a été possible qu'en confiant le marché de construction à sa filiale espagnole de Barcelone "GEC-Althom Transporte" (sans commentaires...)



Le nouvel autorail série 41, plan SNCB.

Le tram - train : une réalité

Dans Ferro Flash Namur n° 64, page 7, je vous entretenais d'un sujet d'avenir: un train qui dépasserait son réseau en site propre pour entrer dans les villes tel le train-tram de Karlsruhe.

Dans son n° 66 de décembre 97, «Le Rail» consacre une page entière titrée: «**Saarbahn arrive en France**».

Le 24 octobre dernier, le premier tronçon du tramway franco-allemand, entre Saarbrücken (D) et Sarreguemines (F), a été inauguré.

En 1965, Saarbrücken avait supprimé ses tramways.

Trente ans plus tard, une ligne de 19 kilomètres, dont 10 en centre-ville, est rouverte, desservant 20 stations. C'est la première étape d'un réseau régional et international. La ligne sera prolongée vers Lebach: 45 kilomètres de ligne et 65 stations desservies seront mises en service en l'an 2000.

Il ne reste plus que 14 kilomètres à construire et 11 kilomètres de ligne existante à rénover.

Bombardier-Eurorail a conçu un véhicule bicourant. Quinze rames sont mises en service.

Leur vitesse est limitée à 50 km/h en ville et à 90 km/h en site ferroviaire.

Kiepe à Düsseldorf a conçu l'équipement électrique et la société viennoise **Elin**, le système de frein rhéostatique qui renvoie de l'énergie dans la ligne sous deux tensions différentes :750 V CC et 15 kV 16 2/3 Hz.

Les caisses avant et arrière sont en acier soudé pour la sécurité et la voiture centrale en aluminium.

Filiale du groupe Bombardier-Eurorail, la **Brugeoise et Nivelles (BN)** a construit les caisses des 15 «Saarbahnwagen», ce véhicule révolutionnaire. Elle en réalise l'assemblage final.

La caisse centrale est sans portes. Ceci permet un meilleur confort pour les passagers à long trajet au point de vue de la climatisation : ils ne sont pas constamment dérangés par la pénétration du froid ou du courant d'air ni par un trop grand va-et-vient. Les passagers à trajet court préféreront aller dans les motrices de tête ou de queue.

La révolution de ce «tram» à 3 éléments réside dans le fait qu'il possède les équipements de sécurité exigés pour le matériel circulant sur les voies de la



Sans rupture de charge pour les voyageurs, la rame triple de la "Saarbahn GmbH" quitte les voies en site propre de la DB ag et pénètre dans le site du tram urbain. Elle traverse la Mainzer Strasse avant d'arriver à la station Römerkastel. (Photo Jochen Neu, Le Rail n°66)



*Le superbe design du tram / train du Saarbahn présenté ici pantographes abaissées.
A l'avant droit, le sigle du Saargahn. (Photo Carlo Hertogs, JCF n°102)*

DB ag. Ce n'est pas un simple tram comme celui de Karlsruhe mais bien un train qui devient un tram lorsqu'il quitte l'emprise des voies de chemins de fer. Inversement, c'est un tram qui devient train lorsqu'il pénètre sur le réseau des chemins de fer!

Un tram nouveau est mis à l'étude. Il pourrait être, en plus du système bicourant, mu par un moteur diesel.

Quatre projets sont visés :

- Ligne vers Sarre-Union par la vallée de la Sarre
- Vers Bitche, avec une remise en service de la ligne SNCF vers Niederbronn et au-delà vers Haguenau
- Vers Reinheim en Allemagne
- Vers l'Europôle de Hambach (usine de construction de la nouvelle Smart).

La SNCF et la Saarbahn GmbH ont décidé de s'associer pour étudier ces projets communs.

Source: «Le Rail».

Plus proche de nous, les CFL, partisans de ce mode de transport bivalent, souhaitent le promouvoir et espèrent que l'état luxembourgeois va l'adopter. Une commission s'est favorablement penchée sur le sujet. Son travail a débouché sur une présentation fructueuse en octobre dernier entre Ettelbrück et Diekirch. Une rame de la "Saarbahn" s'est prêtée à la démonstration de faisabilité de ce nouveau concept confortable pour les voyageurs : un succès !

En France, l'agglomération nantaise étudie la faisabilité de ce véhicule hybride sur son territoire. C'est une affaire à suivre assurément à la fois pour ce matériel superbe et également pour la BN, son constructeur.

Claude Carpet

Matériel Märklin à vendre

- Référence 4447 : SNCB wagon citerne "Solvay" à 2 essieux
 Référence 4656 : SNCB wagon tombereau, transport de minerai
 Référence 4730 : SNCB wagon à toit et parois coulissants
 Référence 43971 : CFL coffret de 4 voitures (50 ans du CFL)
 Faire offre au secrétariat qui transmettra (voir page 2 de couverture)

Un grand classique SNCB : le wagon Falls reproduit par Märklin

L'amateur de wagons l'attendait depuis longtemps, ce wagon trémie à minerais !

Après la firme **dacker** aujourd'hui disparue, c'est au tour de **märklin** de nous le proposer. Et on peut dire qu'il s'agit d'un événement.

Une incontestable réussite

Ce wagon sort d'emblée en trois versions distinctes, correspondant à des prototypes différents, dont la plupart des particularités ont été respectées.

Il suffit de comparer les versions française, luxembourgeoise et belge pour découvrir **ce souci d'exactitude**, peu courant dans le domaine des wagons de fret. Disposition et type des renforts de caisse, nombre et emplacement des ancrs latérales, extrémités munies ou non de plates-formes (différentes d'une version à l'autre) : **tout cela a été reproduit**. Comme ne l'indiquent pas les photos du catalogue !

Il y a une explication à cette minutie dans la reproduction, ou plutôt il y en a deux. D'abord la volonté de l'équipe de **märklin** Belgique de proposer un modèle typique et de haute qualité (qui ne fut pas facile à faire accepter par la maison mère). Ensuite, et peut-être d'ailleurs à cause de cela, la production

fut assurée par un sous-traitant, et pas n'importe lequel : **KLEIN MODELLBAHN**. Cette firme maîtrise la technique des moules à tiroirs, ce qui lui a permis déjà de réaliser plusieurs variantes d'un même type de wagon. Et sa structure est mieux adaptée aux petites séries que celle de **märklin**.

Cela n'a pas présenté que des avantages. Lorsque, surpris par le succès - pourtant prévisible - du modèle, les gens de chez **märklin** ont voulu augmenter les quantités commandées, il se sont heurtés aux limites de leur sous-traitant, incapable de produire de très grosses séries. D'où la grogne et la rogne des candidats acheteurs qui se heurtaient partout à la même réponse : «Y en a plus !»

Pour 1998, six autres versions sont attendues : trois des Usines Gustave Boël à La Louvière et trois de Usinor (France). Les variantes possibles ne manquent pas pour les années suivantes, mais on aimerait que **märklin** produise une nouvelle série de CAIB et de ARBED (avec d'autres numéros).

Les prototypes

Le wagon belge, dans sa plus récente livrée (gris CAIB), est du type 1000H0. Construit en 1981, il se distingue de la version antérieure (type 1000F2) par



Le minéralier belge "CAIB" (Photo extraite du catalogue des nouveautés 97 de Märklin)



Le minéralier "CFL" de l'Arbed" (photo André-Marie Ducarme)

des renforts de caisse qui sont tous identiques, et qui sont au nombre de sept sur chaque bout.

A son apparition, ce type de wagon était peint en orange et portait un grand logo SiTRANS. Cette livrée aussi belle que salissante disparut vite sous la crasse sidérurgique, au point de ne pouvoir être distinguée d'autres livrées, brunes, grises ou ocre à l'origine.

Le wagon français (SOLLAC) est en tous points identique à la version belge de 1975, type 1000F2, qui se caractérise par des renforts différents (fers plats) aux joints entre les différentes trémies.

Le wagon luxembourgeois ARBED ressemble à cette dernière version, mais la ceinture de caisse est différente : sa surface supérieure est horizontale et non inclinée à 45°. En outre il n'y a qu'une ancre par côté, disposée différemment, et il y a une plateforme, munie d'une forte rambarde, à chaque extrémité.

Les maquettes

Les modèles **märklin** respectent les particularités de ces prototypes, à l'exception de la ceinture de caisse du modèle luxembourgeois.

On notera encore une petite erreur sur la version CAIB : les plates-formes sont à la fois trop étroites (elles devraient recouvrir en partie les tampons) et disposées trop bas. En réalité elles sont placées sur deux fers longitudinaux et non directement sur les traverses de tête.

Ceux qui ont monté autrefois des wagons à minerai **dacker** pourront sans problème les mélanger avec leurs wagons **märklin**, s'ils ont pris la précaution (pour les **dacker**) d'abaisser légèrement la caisse sur le châssis. Remplacer les abominables bogies du kit **dacker** par d'autres, plus dignes des **märklin** : ceux de **KLEIN MODELLBAHN** s'adaptent au prix d'un travail simple et rapide.

Veiller tout de même à ne pas mélanger les époques : pas de wagons SiTRANS auprès des CAIB ou des ARBED à logo rouge !

André-Marie DUCARME

*Minéralier SNCB "CAIB" : référence n°48440
Minéralier SNCF "SOLLAC" référence n°48441
Minéralier CFL "ARBED" : référence n°48442*

Les voitures M1 de la SNCB

De Monsieur Willy Pypen

Au sujet de notre article «les voitures M1 de la SNCB et leur reproduction en modèle réduit à l'échelle HO (FFN 87, pages 8 à 13).

Etant l'auteur du tome 1 de «50 ans de transport voyageurs, les voitures métalliques de la SNCB», j'ai lu avec attention l'article paru dans votre revue concernant ces voitures M1.

Je me dois de vous confirmer que c'est durant la période 1965 - 1968 qu'il fut procédé, sur les voitures B8D, à l'enlèvement du périscope et à l'ajout d'une petite baie dans la partie de la voiture réservée au chef-garde.

Comment se fait-il dès lors, comme le souligne monsieur Jean-Pierre Van Hoof, que des photos prises avant 1965 nous montrent des voitures de ce type déjà démunies du périscope et munies de la petite baie, par exemple en 1959 (photo page 13 de FFN) et même beaucoup plus tôt : en 1954 comme le prouve la photo prise à Bruxelles-Midi et parue dans Delie 1 "Vapeur à la SNCB" page 145 et dans Phil Dambly tome 2 "Vapeur en Belgique", page 34.

Comme je l'ai écrit en page 227 de mon livre, 9 voitures de ce type furent ou bien détruites ou ne revinrent jamais en Belgique et ce par suite de faits de guerre 40-45. Cinq autres voitures furent endommagées durant cette même période. Mais comme la SNCB en avait besoin pour compléter ses rames de voitures M1, elles furent reconstruites par CW Mechelen entre 1950 et 1952.

Il s'agissait des voitures :

Numérotation d'origine	Numérotation du 07- 57
67003	49042
67016	49053
67099	49105
67100	49027
67116	49113

A cette occasion, il est fort probable que les modifications apportées à ce type de voitures de 1965 à 1968 avaient déjà été appliquées à ces cinq voitures de 1950 à 1952.

Je ne vois pas d'autres explications pour justifier les photos prises avant 1965 représentant des voitures déjà modifiées.

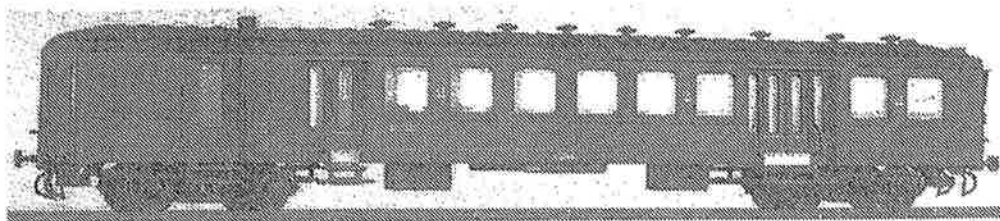
Note de la rédaction: Les explications fournies par Monsieur Willy Pypen sont très intéressantes pour les modélistes ayant acquis ces voitures mises sur le marché du train miniature par le consortium OVB.

Les trois voitures de ce type (B8D) sorties par OVB sont la 49053 (réf : 3100-coffret), la 49081 (réf 3170) et la 49108 (réf : 3180).

En comparant avec la liste fournie par M. Pypen, nous remarquons qu'y figure la 49053. Cette dernière nous permet donc de former une rame ayant circulé de 1956 à 1968, alors que nous pensions être limités à 1965 - 1968. Que de belles locomotives vapeur mises hors-écritures avant 1965, à pouvoir donc mettre en tête de nos rames. En effet, en 1965, il ne nous restait plus que des types 29 et 64 comme locomotives "voyageurs".

Comme OVB ne compte pas modifier son moule pour la sortie des voitures à deux tons de vert (c'est à dire en y laissant subsister la petite baie), osons espérer que la voiture-fourgon qui figurera dans le set coffret de 4 voitures sera immatriculée avec l'un des cinq numéros figurant dans le tableau repris ci-contre. Cela nous permettrait de former une rame ayant circulé de 1950 à 1956, et tant pis pour une voiture-fourgon munie du périscope pour former une rame de 1946 à 1950.

Michel Herbiet



Document extrait d'une publicité d'OVB : ici un véhicule M1, 2ème classe / fourgon.

Le Chemin de Fer du Kivu

Mes souvenirs sur ce "petit train" ont été évoqués dans notre FFN n°64 (numéro 1 de l'année 1994) pages 37 et 38.

Quelques renseignements nouveaux m'autorisent une reprise du sujet.

Le KIVU est sans aucun doute la plus belle région de l'actuelle République Démocratique du Congo (ex-Zaïre, ex-Republique du Congo, ex-Congo Belge).

Entre le lac KIVU (au Nord) et le lac TANGANYIKA s'étendent les Monts Mitumba et la plaine de la rivière Ruzizi, qui descend du Kivu, par une gorge profonde, pour se jeter dans le Tanganyika.

La végétation de plaine est une savane agrémentée de buissons et euphorbes de haute taille. (J'y ai tiré perdrix et pigeons sauvages ... et raté une antilope). Les éléphants s'y nourrissent et s'y promènent. Le sol est rouge-argileux (latérite), ou sablonneux, et les eaux de la rivière prennent un ton rouge foncé. Crocodiles et hippopotames peuplent ce cours d'eau.

Le colonisateur-ingénieur-géologue et homme politique, Cecil RHODES (d'où le nom de RHODESIE) rêvait d'une liaison ferroviaire africaine nord-sud, allant du Caire au Cap.

Le tronçon Kivu-Tanganyika aurait été un maillon du chemin de fer transcontinental africain.

Le projet consistait à relier par rail le port de KALUNDU-UVIRA, à la pointe nord-est du lac TANGANYIKA, au sud du Lac KIVU à BUKAVU (ou Costermansville, autrefois). BUKAVU est (ou fut) une ville magnifique qui, comme les cinq doigts d'une main, plonge dans son lac (caps et péninsules). En raison de l'altitude, le climat doux du Kivu permet des cultures vivrières fort diverses (même des fraises y poussent... sans atteindre la taille et la saveur des productions belges des coteaux de WEPION).

La ligne ferroviaire projetée quittera donc KALUNDU pour longer en plaine la rivière Ruzizi, à flanc des montagnes située à son ouest. Elle devra ensuite serpenter pour atteindre Bukavu. Un rappel géographique (voir carte) situe les lieux.

Les différents niveaux sont :

- Lac TANGANYIKA (aussi orthographié TANGANYKA), environ 770m.
- KAMANIOLA, au pied du massif montagneux : 915 m.
- BUKAVU et le Lac KIVU : altitude à environ 1450 m.

Jugez donc des difficultés de construction !

Une route (en terre) fut d'abord créée. En montagne, via l'escarpement dit «de Kamaniola», cette voie serpente dans les gorges de la Ruzizi, avec des méandres et des à-pics assez impressionnants.

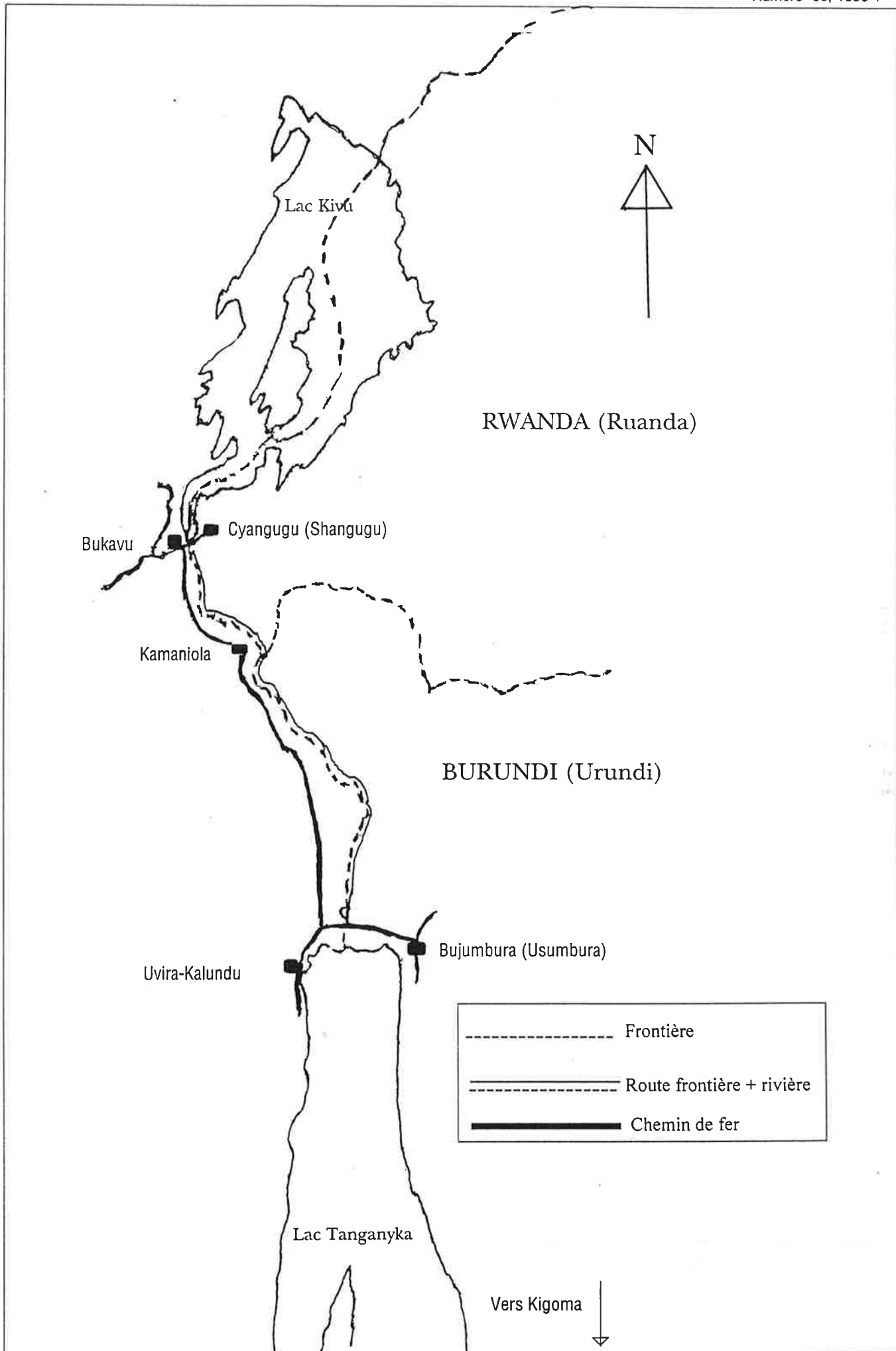
En saison des pluies, tout conducteur de véhicule automobile y circulera avec précaution. Mieux vaut s'arrêter, attendre la fin d'une averse et quelques minutes de séchage de la route en latérite avant de reprendre son itinéraire (savon, savon, savon... quasi aussi dangereux que nos verglas belges).

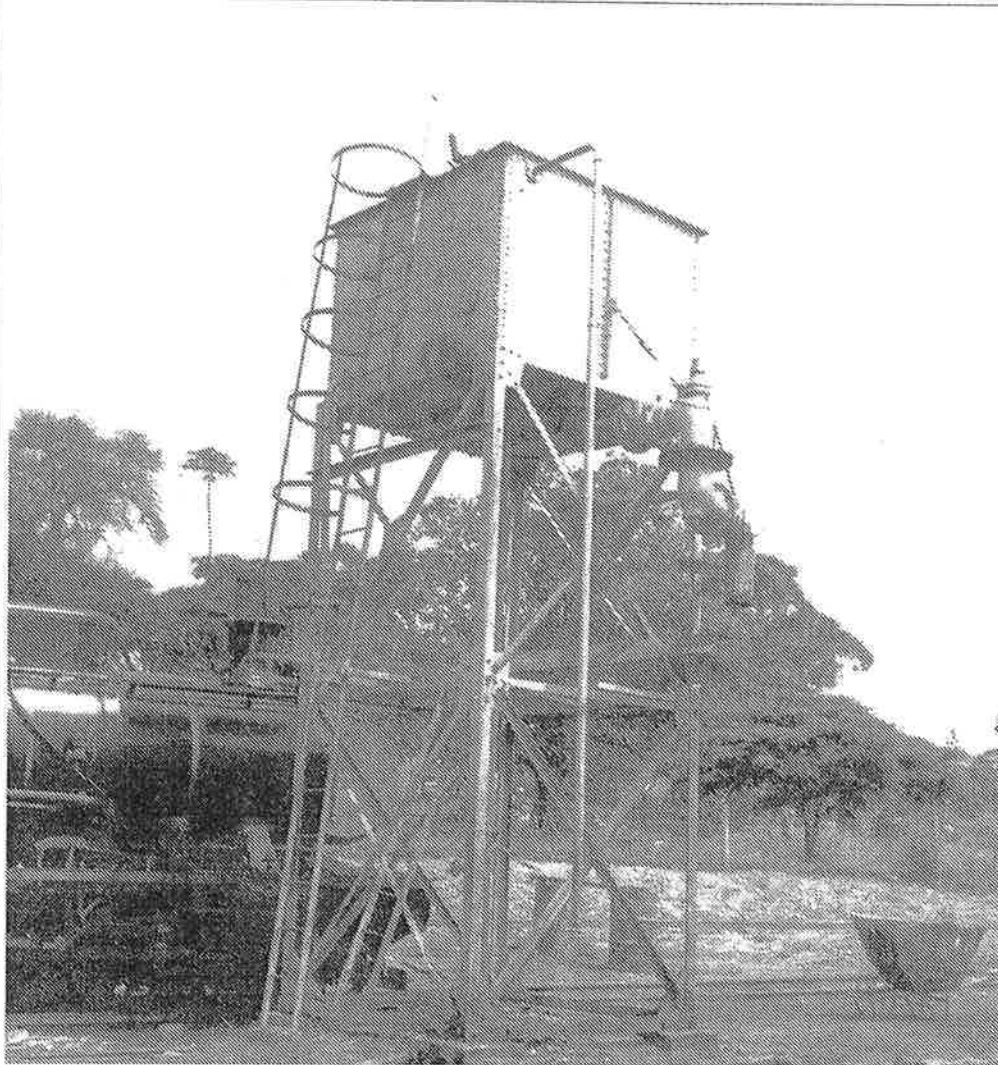
A un certain endroit, et en crête, la route est sectionnée par des tronçons à sens unique, aux passages commandés par des gardiens ou vigies africains, s'apercevant de barrière à barrière et donnant le signal d'autorisation de passage par batterie de tam-tam sur fût de pétrole (vide, bien évidemment). La barrière (parlons-en), est constituée de deux branches fourchues sur lesquelles repose un tronc d'arbre de section moyenne. Cette installation rudimentaire et folklorique est très caractéristique des divers systèmes D souvent utilisés, (par nécessité et économie), dans toute l'Afrique ex-Belge.

Concept et réalisation

Les premiers explorateurs (anglais) qui traversèrent l'Afrique du Nord au Sud, avaient entrevu la nécessité de construction d'un «DECAUVILLE» (vers 1890).

L'ingénieur NOVENT conçoit le premier projet de liaison inter-lacs par une voie ferrée à l'écartement de 75 cm. Il en précise certains détails de réalisation. Les rames seraient composées d'une automotrice-marchandises pouvant embarquer 10 tonnes, suivie de deux wagons de 6 tonnes. Les trains de 22 tonnes de charge assureraient deux trajets journaliers.





Une 030 au bois, au repos sous la tour à eau de Kalundu (photo Jules Falque)

En second projet l'écartement de 60 cm est envisagé.

Pour les campagnes africaines de la Force Publique congolaise, pendant la première guerre mondiale, un chemin de fer oriental eut été fort utile au transport des troupes et de leur matériel. En 1918, aucune réalisation concrète n'a vu le jour.

En 1928, le gouvernement belge crée le Comité National du Kivu (C.N.Ki). Cet organisme parastatal, outre ses objectifs statutaires dans les domaines du social et de l'humanitaire, est chargé de réunir les moyens nécessaires au développement rationnel des régions orientales de notre colonie.

Par souci de souplesse dans l'exécution, cette formule d'organisme spécialisé a été préférée à la lourdeur de la machine administrative.

En 1929, par arrêté royal, la SOCIÉTÉ DES CHEMINS DE FER AU KIVU (en abrégé: CEFaki) est

née. Son objet est l'étude, la construction et l'exploitation du «train» dont question dans cet article. Le choix définitif, par décision ministérielle, se porte sur l'écartement anglais de 3'6" ou 1,067 m. Le C.N.Ki, outre ses réalisations dans divers domaines tels que le routier, le portuaire et le lacustre, participera pour 25 millions de francs, la moitié du capital de la nouvelle société ferroviaire.

Commencés en 1929, les travaux se terminent en décembre 1931 et la ligne peut être inaugurée. Ces travaux s'arrêteront au pied de l'escarpement dit "de Kamaniola", soit au kilomètre 94.

Le tronçon de montagne, qui devait atteindre et servir BUKAVU, ne sera jamais réalisée.

La difficulté de la tâche, le déficit d'exploitation et le manque d'apports financiers, seront des éléments majeurs de la décision de non construction. De KAMANIOLA à BUKAVU, les marchandises emprunteront la route.

En 1946, la société exploitante est reprise par l'OFFICE DES TRANSPORTS AU CONGO (OTRACO), parastatal qui gère aussi le port de Kalundu-Uvira et la navigation sur le lac TANGANYIKA.

Lorsque, après 1955, une route asphaltée moderne vient doubler l'ancienne route, le trafic ferroviaire sera progressivement abandonné.

Jusqu'à l'indépendance du Congo au 30 juin 1960, et vraisemblablement dans les 2-3 années qui suivirent, installations et matériel furent maintenus en bon état.

Une partie de la ligne a été démontée.

Transbordements

Comme partout ailleurs en Afrique ex-belge, la combinaison des transports par eau-rail-route occasionnait de nombreuses ruptures de charge.

Du Nord et de l'Ouest du KIVU, une marchandise atteignait BUKAVU par bateau ou camion, pour être transportée par route à Kamaniola. A ce terminus de la CEFAKI, elle était acheminée par rail jusqu'au port de KALUNDU-UVIRA.

Des barges, tirées par un bateau vapeur marchandises ou mixte voyageurs-marchandises, débarquaient le fret au port ex-Anglais de KIGOMA, sur le lac TANGANYIKA en territoire actuel de TANZANIE.

Une prise en charge par rail dirigera finalement la charge vers l'Océan Indien, aux ports de DAR-ES-SALAAM ou MOMBASA.

Ces diverses manutentions grevaient lourdement les frais, tant à l'exportation qu'à l'importation.

Les tracés

Plusieurs tracés furent envisagés et conçus.

Ils se situaient entièrement en territoire congolais, ou empruntaient partiellement le territoire de l'ex-Ruanda-Urundi pour atteindre SHANGUGU (ou CYANGUGU), localité ruandaise jouxtant la frontière congolaise.

La ligne serait à simple adhérence, ou serait partiellement à crémaillère (avec pente de 7 à 8%).

La construction nécessitait, en partie escarpée, la réalisation de nombreux ouvrages d'art, notamment des tunnels hélicoïdaux et un tunnel d'une longueur de 350m.

Le terminus se fixant définitivement au KM 94 à Kamaniola, les gros problèmes furent ainsi écartés.

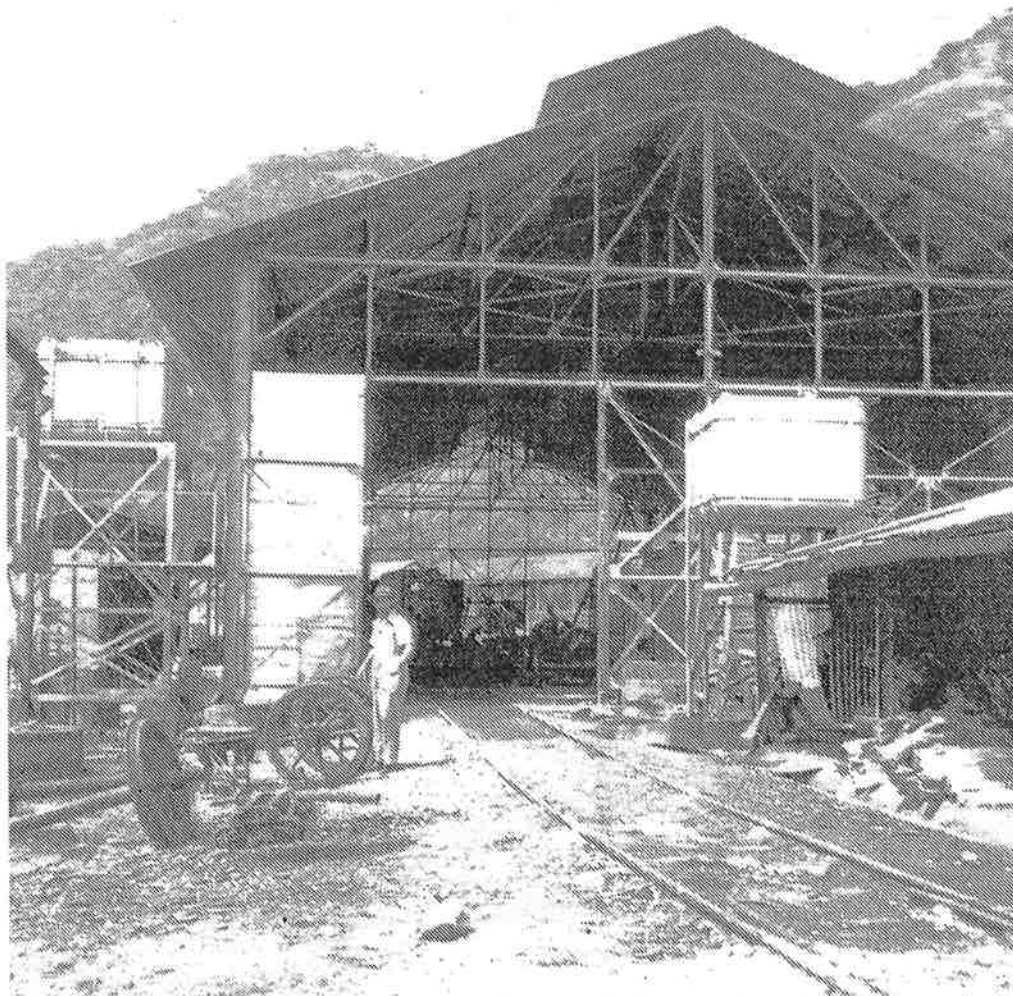
Le matériel

Pour la traction le CEFAKI dispose de deux vapeurs MIKADO, construites à Haine Saint-Pierre. Deux 030, (sinon 4) assurent les manoeuvres en gare de Kalundu.

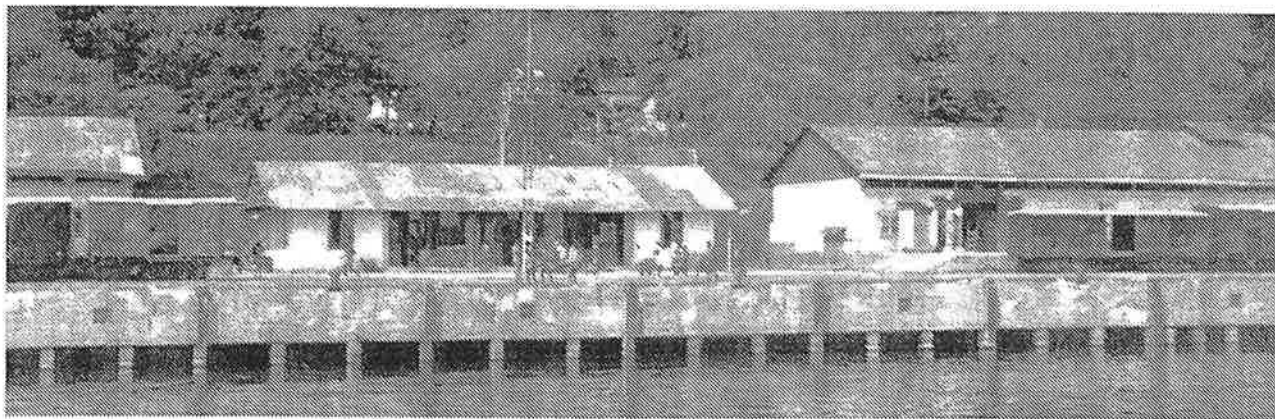
Toutes ces locomotives étaient chauffées au bois, matériau abondant et bon marché de la région.

Après la deuxième guerre mondiale, deux diesel sont importées des Etats-Unis (du constructeur Davenport). La possibilité de les apercevoir, tant en service qu'au repos, ne m'a pas été donnée.

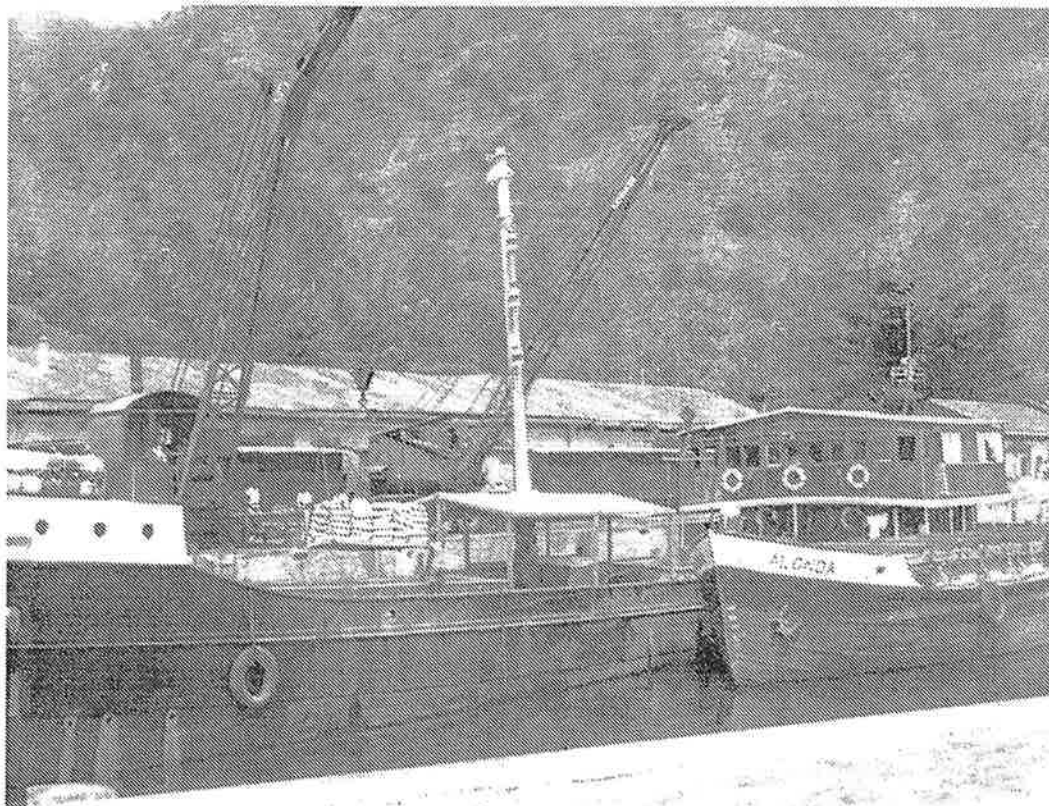
Outre quelques voitures, le matériel remorqué se compose de wagons à bogies de 8 à 18 tonnes de charge.



La remise atelier de Kalundu (photo Jules Falque)



Une partie des installations portuaires et du chemin de fer à Kalundu



Epilogue

Comme dans le premier article publié dans notre FFN, une conclusion me paraît difficile et aventureuse. Sans doute à ce jour, le site ferroviaire est-il dans un complet état d'abandon et de ferraille. L'un ou l'autre reportage télévisé sur l'actuel Congo le laisse supposer. Je vous laisse donc le soin de juger.

Jules Falque

Revue et livres à vendre

"Le Train" numéros 1 à 116 (en 1 seul lot)
"Vapeur en Belgique" tomes 1 et 2 (pour raison de double emploi)
Faire offre au secrétariat qui transmettra (voir page 2 de couverture)

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

La 2-8-0 type 33 de 1922 (Consolidation)

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

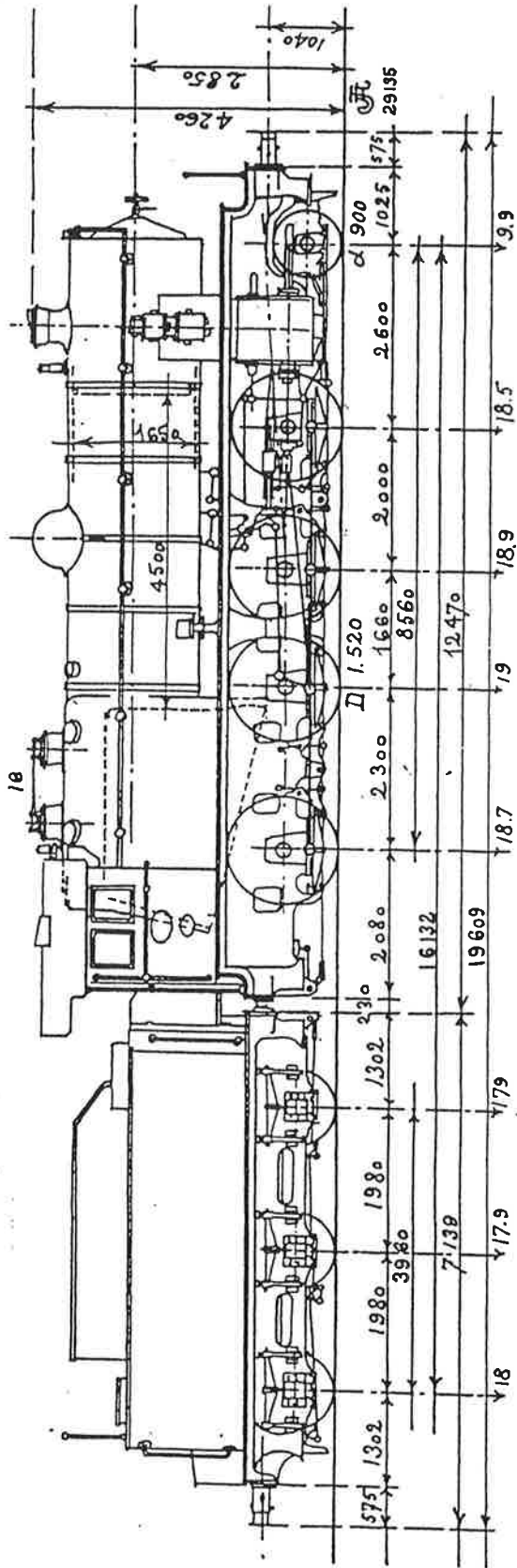
Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'histoire (tome 2, pages 101 à 103),
les caractéristiques (tome 2, page 327) et la numérotation (tome 2 page 332).

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :			Nombre de locomotives			
	FBN	FSR	FEO	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-26	5	-	-	5	1	6	8
02-10-26	5	-	-	5	1	6	8
01-02-27	4	-	-	4	1	5	8
15-05-27	4	-	-	4	1	5	8
02-10-27	3	-	-	3	1	4	8
01-02-28	4	-	-	4	1	5	8
15-05-28	5	-	-	5	1	6	8
07-10-28	6	-	-	6	1	7	8
01-02-29	3	-	-	3	1	4	8
15-05-29	3	-	-	3	1	4	8
06-10-29	4	-	-	4	1	5	8
03-02-30	6	-	-	6	1	7	8
15-05-30	1	-	-	1	1	2	8
05-10-30	3	-	-	3	1	4	8
02-02-31	3	-	-	3	1	4	8
15-05-31	4	-	-	4	1	5	8
04-10-31	3	-	-	3	1	4	8
01-02-32	1	-	-	1	1	2	8
22-05-32	3	-	-	3	1	4	8
02-10-32	3	-	-	3	1	4	8

Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :			Nombre de locomotives			
	FBN	FSR	FEO	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
05-02-33	3	-	-	3	1	4	8
15-05-33	3	-	-	3	1	4	8
08-10-33	3	-	-	3	1	4	8
04-02-34	4	-	-	4	1	5	8
15-05-34	-	4	-	4	1	5	8
07-10-34	-	5	-	5	1	6	8
03-02-35	-	4	1	5	1	6	8
15-05-35	-	-	4	4	1	5	8
06-10-35	-	-	4	4	1	5	8
02-02-36	-	-	4	4	1	5	8
15-05-36	-	-	4	4	1	5	8
04-10-36	-	-	4	4	1	5	8
01-02-37	-	-	4	4	1	5	8
22-05-37	-	-	5	5	1	6	8
03-10-37	-	-	5	5	1	6	8
01-02-38	-	-	6	6	1	7	8
15-05-38	-	-	5	5	1	6	8
02-10-38	-	-	5	5	1	6	8
16-04-39	-	-	5	5	1	6	8
08-10-39	-	-	5	5	1	6	8
15-03-40	-	-	4	4	1	5	8

Abréviations télégraphiques utilisées :

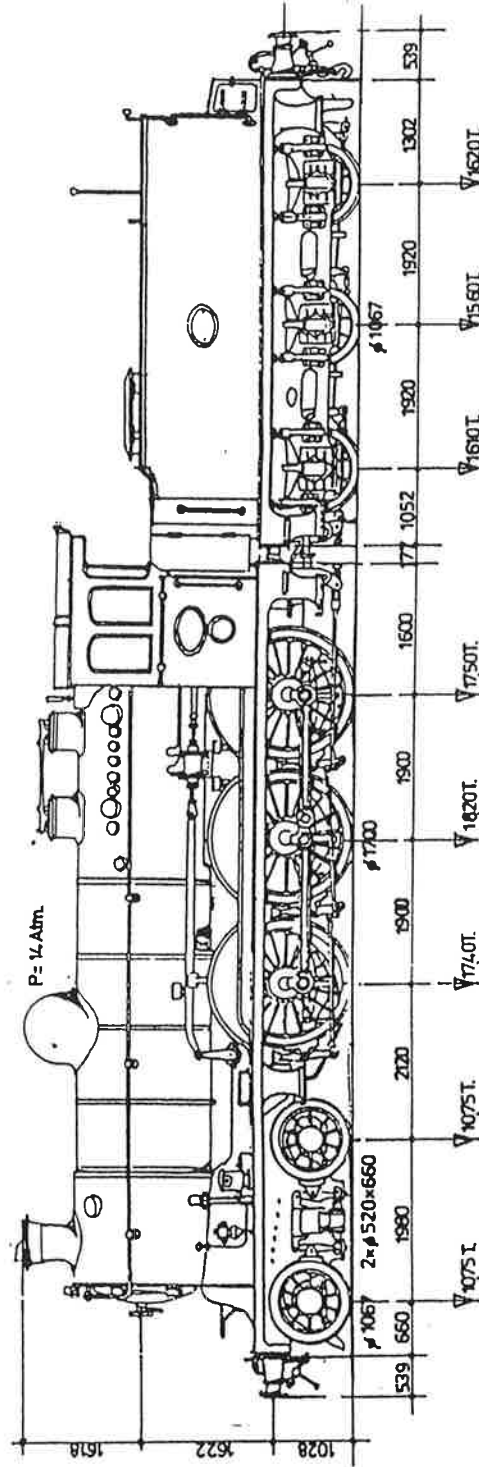
FBN = Bruxelles-Nord
FSR = Schaerbeek
FEO = Ronet



Etat Type 33, Tubize 1922-1923.

Dessin A. Jacquet.

4 cylindres, compound; surchauffe. Tender type 18; 24 m³ d'eau.



Etat. Type 35^S (Type 35 en 1925); série à roues motrices de 1,70 m, 1905.
Tender type 17; 20 m³ d'eau.

Dessin J. Van Lierde.

La 4-6-0 type 35 de 1904 (Ten Wheel)

De la création de la SNCB en septembre 1926
aux dernières mises hors-écritures en 1928

*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 1 page 196 à 198)
et les caractéristiques (tome 2 page 326).*

Au livret au	Nombre de services- locomotives à assurer par la remise de :	Nombre de locomotives			
	FNDM	En service	Entretien 20%	Néces- saire	Effectif
15-05-26	9	9	2	11	20
02-10-26	9	9	2	11	18
01-02-27	8	8	2	10	12
15-05-27	4	4	1	5	12
02-10-27	4	4	1	5	6
07-02-28	-	-	-	-	3

Abréviation télégraphique utilisée :
FNDM = Antwerpen-Dam

Jusqu'au service locomotives du 15-05-26, cette remise était dénommée Antwerpen-Noord (abréviation télégraphique FNDM)

Remarque : C'est avec les locomotives type 35 que la conduite à gauche, qui permettait de mieux observer les signaux, fut introduite à l'Etat-belge.

Le train électrique des charbonnages d'Hensies-Pommeroeul

Ayant desservi la gare de Bernissart quand j'étais à la remise de Saint-Ghislain, voici quelques souvenirs qui me viennent en mémoire au sujet de ce train électrique.

La gare de Bernissart était située pratiquement à la frontière française et tête de la ligne vers Blaton. Cette ligne à simple voie portait le n° 80 et avait une longueur de 5 km. Sa vitesse de référence était de 70 km/h. Entre les deux gares extrêmes, un seul point d'arrêt, «*Grande-Bruyère*», constitué d'un simple quai. Je ne me souviens plus s'il y avait un abri voyageurs, je ne pense pas, si oui, sûrement la caisse d'un vieux wagon fermé posée sur le sol comme il était d'usage en ce temps là.

Explications sur la présence d'une locomotive électrique en gare de Bernissart

Bernissart était une gare d'échange ou de relais pour la desserte des charbonnages d'Hensies-Pommeroeul qui possédaient deux puits importants raccordés par chemin de fer à voie normale, celui situé aux "Sartis" et l'autre situé à Hensies.

Il y avait aussi un puits dans les environs de Pommeroeul. La ligne allant de Bernissart aux Sartis et des Sartis à Hensies était un raccordement électrifié par la société houillère.

La caténaire était simple, sous une tension de 750 V CC si mes souvenirs sont exacts, mais la valeur n'est pas garantie.

En principe, la locomotive électrique amenait par tranches les wagons de charbon en gare de Bernissart : charbon de qualité, maigre anthraciteux donc charbon domestique principalement, contrairement aux charbons des différents puits du Borinage qui produisaient un charbon gras utilisé principalement pour la fabrication du coke de hauts-fourneaux.

Dans cette gare de Bernissart, se formaient des charges complètes pour l'acheminement du train vers la gare de Blaton. La remorque de ces trains de marchandises était effectuée par des locomotives à vapeur type 81 de la remise de Saint-Ghislain.

Des trains de marchandises, remorqués par des type 81, desservaient plusieurs fois par jour la petite formation du charbonnage des Sartis, soit pour



*Gare de Bernissart, 23 février 1961, le train électrique des charbonnages des "Sartis" ramène les mineurs. Le train SNCB est situé sur le même quai à gauche de la photo.
(Photo Jacques Bazin, collection M. Herbiet)*

l'acheminement de wagons vides ou de toutes choses que peut consommer un charbonnage : bois de mine, foin pour les chevaux principalement, et prendre une charge de wagons de charbon.

J'ai souvent desservi cette gare lorsque j'étais à Saint-Ghislain dans la série des type 16 et parfois au service marchandises avec les type 81 lorsque j'étais «hors-série».

La photo représente l'arrivée, vers 13h30, du train des mineurs de la pose, remorqué par la locomotive électrique. Sur la voie adjacente se trouve le train SNCB en correspondance vers Blaton, généralement des voitures GCI.

La gare de Blaton.

La gare de Blaton avait un trafic important dans les années 50, vu la présence de ces charbonnages et de par la fameuse "bataille du charbon" chère au ministre Achille Van Acker.

Cette gare qui se trouve sur la ligne 78 (Saint-Ghislain - Tournai) donnait accès à la ligne 80 (Blaton - Bernissart), à la ligne 79 (Blaton - Quevaucamps), à la ligne 81 vers Ath via Beloeil et, via la bifurcation de Basècles, à la ligne 86 vers Leuze - Renaix - Audenarde - De Pinte - Gand-Saint-Pierre.

On peut dire que, pratiquement, la gare de Blaton était la porte de sortie des trains de voyageurs en direction de la Flandre.

Le trafic voyageurs

Au point de vue voyageurs, tous les ouvriers mineurs, en général flamands, partaient de cette gare

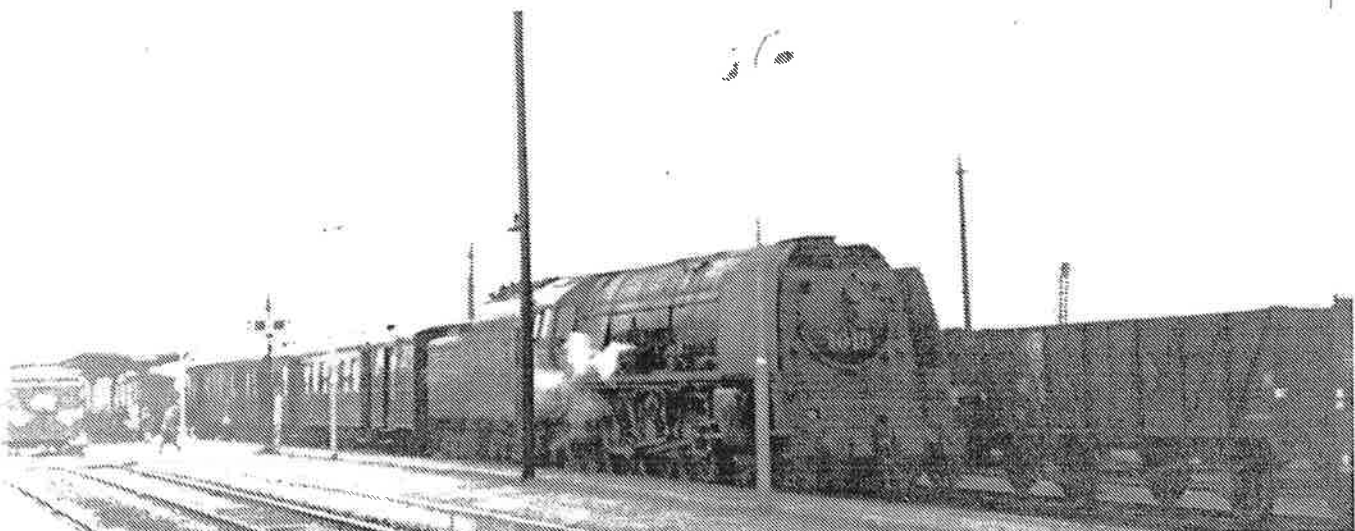
en direction de Tournai - Courtrai - Gand (lignes 78-75-72) ou Audenarde via Leuze - Renaix (lignes 78-86). Ce train était remorqué par une type 41 d'Audenarde (FDN). Un troisième train remorqué par une type 29 de Mons (FMS) faisait arrêt en gare de Blaton pour se diriger ensuite vers Gand via Leuze - Renaix - Ellezelles - Zottegem (lignes 78-86-82-123), et un quatrième train à destination de Tournai était remorqué par une machine type 16 de Saint-Ghislain (FGH).

La composition de ces trains était généralement très forte : 9 voitures GCI au minimum ou une dizaine de voitures ex-allemandes.

A l'heure de pointe entre 15h30 et 17h30, un trafic important de trains de voyageurs passait ou avait pour origine la gare de Blaton. Car, à ces «trains de mineurs», il fallait ajouter les Tournai - Liège avec locomotive type 7 de Tournai (FTY) ou type 29 de Haine-Saint-Pierre (GT) par la suite remplacées par les diesel type 201 d'Haine-Saint-Pierre et de Kinkempois.

Faire ces trains de mineurs n'était pas aisé vu la forte composition et, l'hiver, la préoccupation que constituait le chauffage du train, car s'il n'y avait pas une température suffisante, le train ne partait pas. Il fallait donc faire un préchauffage maximum et tenir ce chauffage maximum durant tout le trajet.

La forte composition, à remorquer avec les petits "coucous" qu'étaient les types 16 et 41, et le chauffage n'étaient pas de tout repos pour le chauffeur ! Si je me souviens bien, la gare de Blaton devait avoir, au temps de la vapeur, 4 ou 5 voies réservées au trafic voyageurs.



La 1.019 de la remise de Tournai (FTY) en tête d'un train composé de 2 voitures du type M1. Blaton le 23 février 1961. (Photo Jacques Bazin, collection M. Herbiet)

Le trafic marchandises

Pour le trafic marchandises, cette gare possédait un faisceau de formation pour tous ces trains de charbon ou de matériel vide en réserve, et également des autres industries de la région : entre autre les engrais Bataille de Basècles.

Certaines de ces petites gares présentes sur les lignes au départ de Blaton possédaient un quai de transbordement entre la SNCB et la SNCV.

Le transport de betteraves, principalement, utilisait ce système. Le réseau des chemins de fer vicinaux étant aussi très développé dans la région.

A titre d'exemple, il était possible de venir de Gand à Saint-Ghislain par le chemin de fer vicinal :

- (Gand - Merelbeke - Grammont - Flobecq - Frasnes-lez-Buissenal (transbordement possible des marchandises avec la SNCB) - Ath;
- de Frasnes-lez-Buissenal vers Quevaucamps - Stambruges - Tertre - Saint-Ghislain;
- Tertre - Boussu et la desserte des Charbonnages de l'Ouest de Mons.

Vu la rampe à la sortie de Blaton en direction de Saint-Ghislain, les trains de marchandises de forte composition étaient en général allégés jusqu'à l'entrée d'Harchies (poteau ALL) par une type 81 ou une type 53, allège en queue non accrochée.

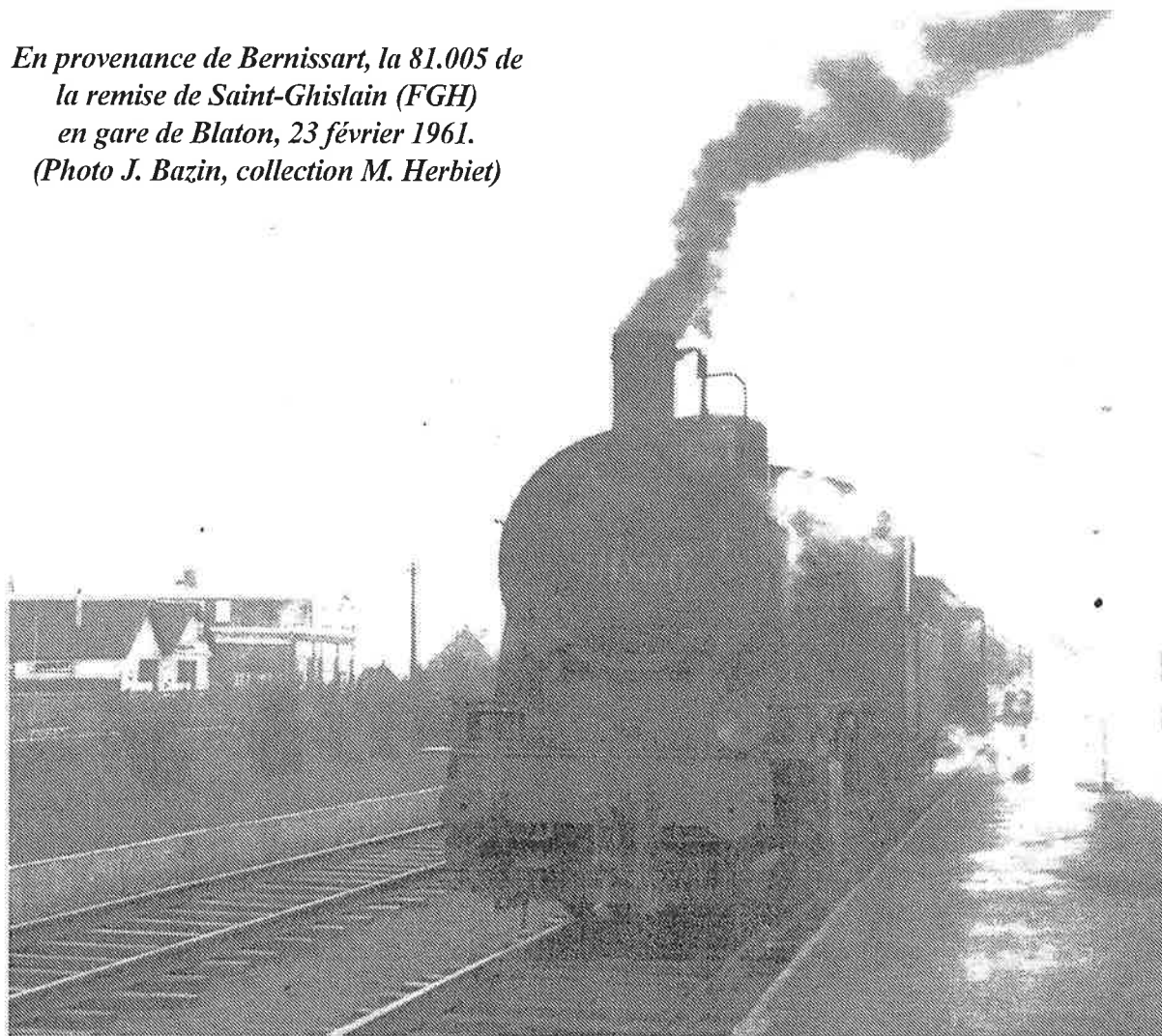
En 1951, il y avait en permanence une locomotive vapeur type 53 qui formait les trains et desservait certains raccords.

La gare de Blaton avait un petit dépôt dépendant de Saint-Ghislain. Il était situé à gauche à la sortie de la gare en direction de Mons.

Ce petit dépôt comportait une fosse de visite et pique feu, et une prise d'eau. Pour le chargement, il s'effectuait au panier, mais n'était plus d'activité pour les locomotives de ligne, sans doute peut-être pour la type 53; personnellement je n'ai jamais chargé.

Voilà donc ce que ces photos du 23 février 1961, présentées par Jacques Bazin, peuvent raviver comme souvenirs de cette époque.

*En provenance de Bernissart, la 81.005 de la remise de Saint-Ghislain (FGH) en gare de Blaton, 23 février 1961.
(Photo J. Bazin, collection M. Herbiet)*



J'ai quitté Saint-Ghislain en septembre 1956 (c'était encore l'ancienne remise) et je ne peux certifier la date de fin d'exploitation de cette ligne (*).

Epilogue.

Quant à la ligne électrique des charbonnages d'Hensies-Pommeroeul, la fermeture des charbonnages a aussi entraîné la fermeture de ce raccordement électrifié, surtout par la construction du nouveau canal de Montroeuil à Ville-Pommeroeul et la construction de l'autoroute Mons - Valenciennes. Lors de l'électrification de la ligne Saint-Ghislain - Tournai, la gare de Blaton perdit toute son importance provoquée aussi par la suppression des

lignes 80-81-79 et la mise hors service voyageurs de la ligne 86.

Par contre, la gare voit passer actuellement, mais sans arrêt, le Thalys Namur - Charleroi - Mons - Paris-Nord.

A noter que c'est à Bernissart qu'un mineur trouva les fameux squelettes en bon état des iguanodons.

Jean DUBUFFET

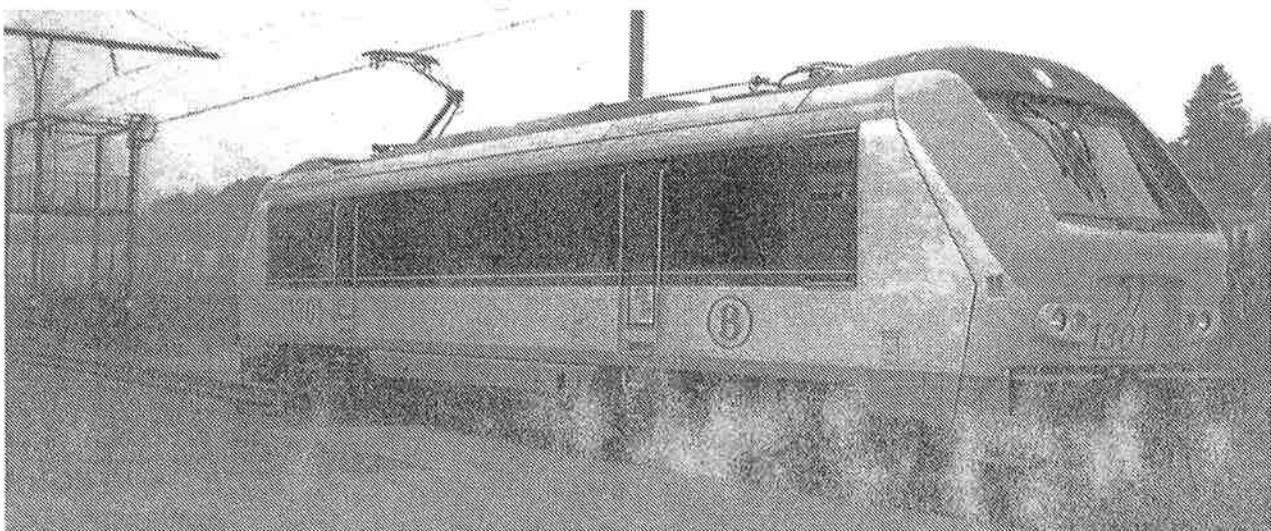
(*)

Suivant les renseignements nous communiqués par Monsieur Paul Pastiels, cette ligne, ouverte au trafic voyageurs le 15 novembre 1876, a été fermée à tout trafic le 2 septembre 1963.



La nouvelle série 13 est arrivée

*La première des 60 locomotives série 13
commandées par la SNCB
et apparentées aux 20 locomotives
série 3000 commandées par les CFL.
Salzannes, février 1998
(Photos Etienne Dozot)*



Récréation ferroviaire

Solution du problème
proposé dans FFN 87

ESCARBIL

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



Le jeu des huit erreurs

Le dessin ci-contre
contient huit erreurs.
Retrouvez-les en le
comparant au dessin
original ci-dessus



Vie du club

Editorial du Président - Ouverture du local, rappel	1
Programme des réunions du RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs"	2
L'assemblée générale du 16 janvier 98 - L'exposition triennale - La bibliothèque	3

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	4
--	---

Actualité ferroviaire

La relation Thalys Namur - Paris-Nord - Molière et Parsifal chassés par Thalys	7
354,6 km/h : nouveau record de vitesse sur le réseau SNCB - Mariages, rapprochements	13
Les lignes 165 (Virton - Athus) et 167 (Athus - Arlon) accessibles aux nouveaux autorails 41 ?	15
Le tram / train : une réalité	16

Histoire

Le chemin de fer du Kivu	21
La ligne électrique d'Hensies-Pommeroeul	29

Courrier des lecteurs

Les voitures M1 de la SNCB	20
----------------------------------	----

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite)	26
--	----

Modélisme

Les nouveautés de Nürnberg	5
Un grand classique SNCB : le wagon Falls reproduit par Märklin	18

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	33
-------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n°88, 1998-1.

Ce premier numéro de l'année 1998 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, Etienne Dozot, Jean Dubuffet, André-Marie Ducarme, Jules Falque, Michel Foulon, Michel Herbiet, et les autres ...

Photo de couverture et page 32: La toute nouvelle motrice électrique de la SNCB n°1301 venant de Belfort et livrée à l'AC Salzinnes le 2 février 1998 pour réception et essais sous caténaire. Bicourant (3kV CC / 25kV 50Hz), elle est à motorisation triphasée. Seules, les lignes dont les circuits de voies ont déjà été adaptés comme pour le TGV peuvent actuellement accueillir ces nouvelles locomotives. Elles ne seront pas visibles sur l'Athus-Meuse avant mai 2000. (Photos Etienne Dozot)