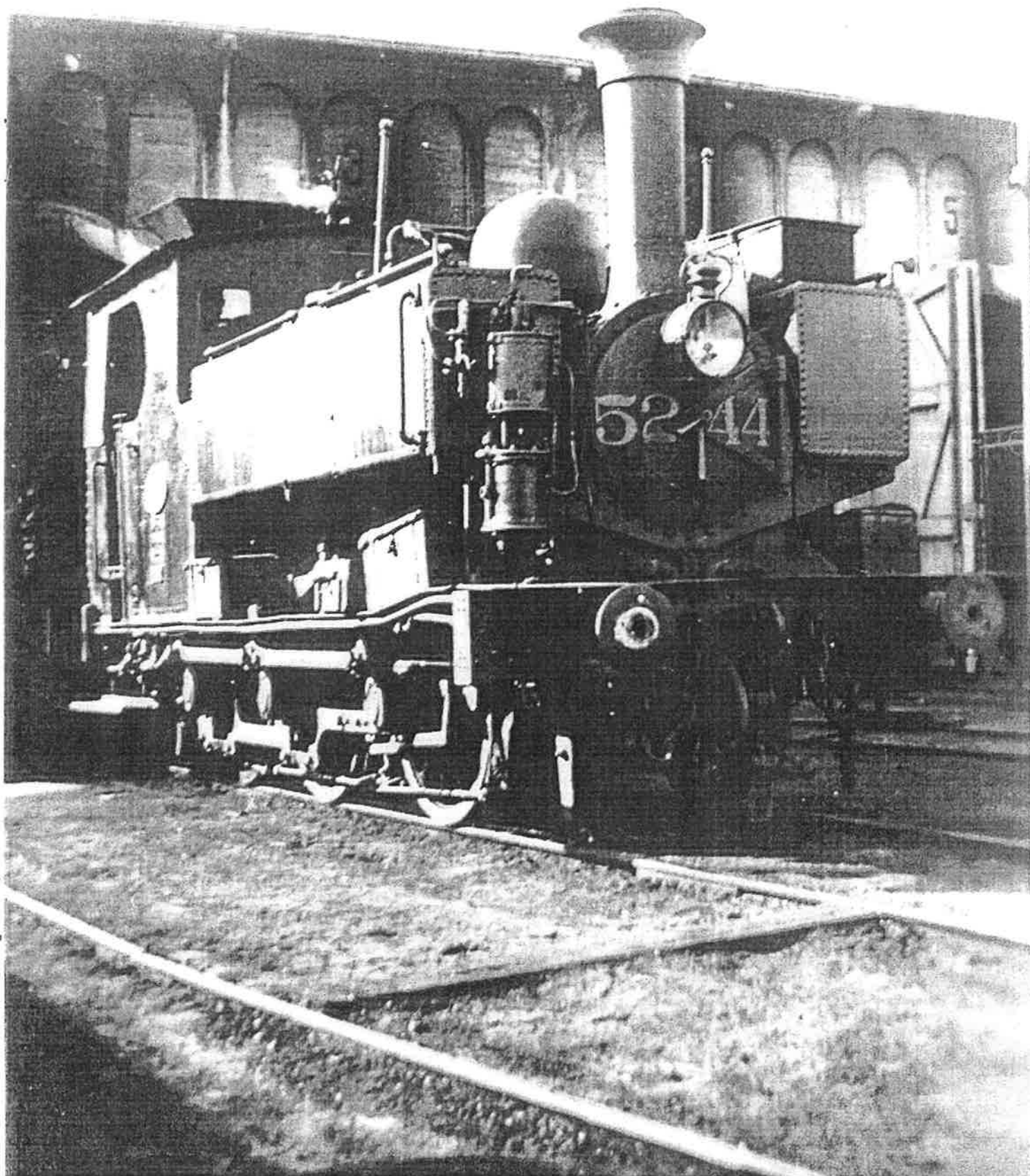


Rail Miniature Mosan (Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise)

Ferro Flash Namur



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 l'étranger	: 800 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.
Email : daniel.rmm@skynet.be
- 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 du club.

Ferro Flash Namur

Rédaction et éditeur responsable : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Tél : 071 - 72.95.61. Téléfax : 071 - 72.95.62. GSM : 075 - 48.62.60.
Email : claude.modeliste@skynet.be

Diffusion : Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. GSM : 0477 - 65.64.86.
Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

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

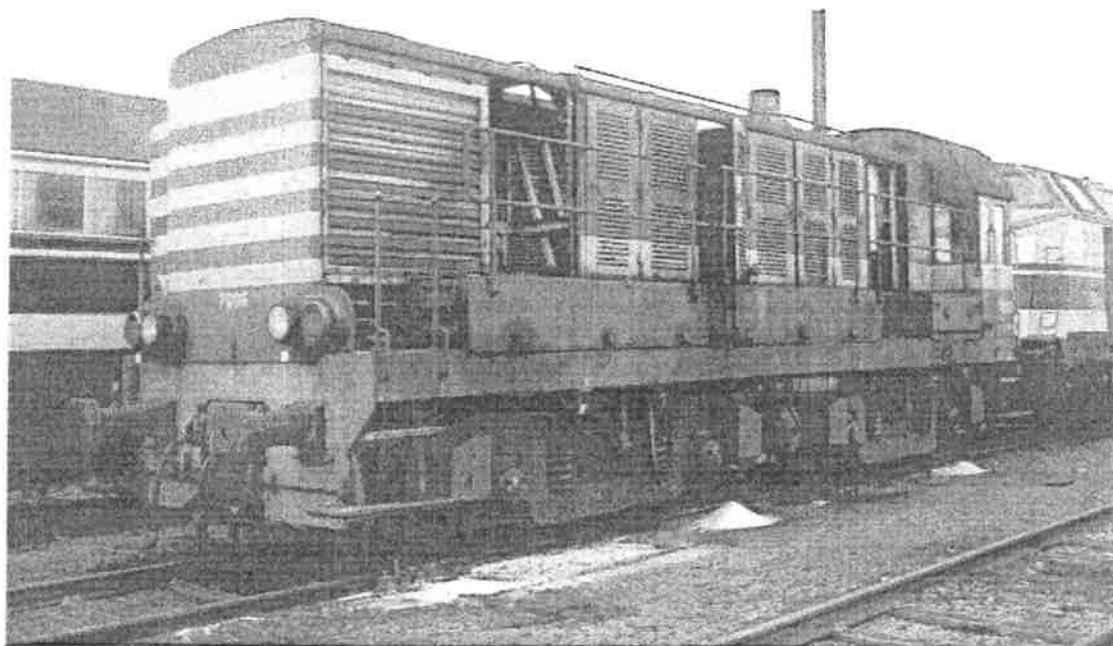
Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable. Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction.

Editorial du Président

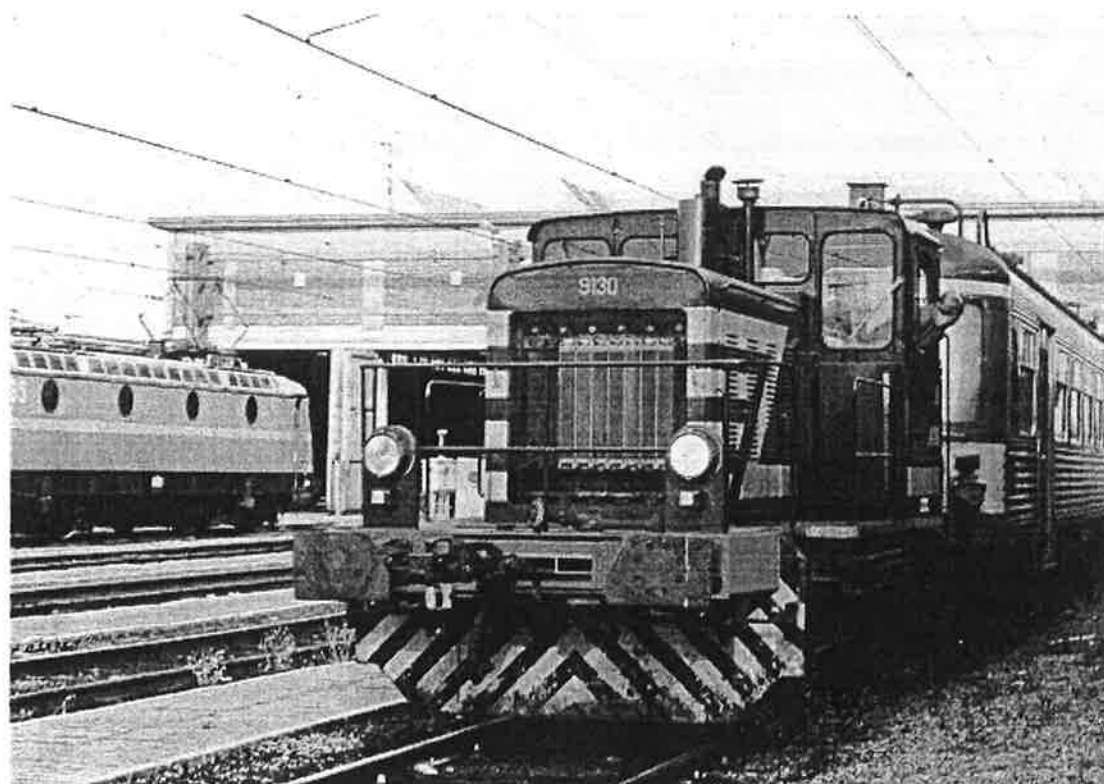
Notre vénéré Président, pris par ses obligations professionnelles : une exposition de matériel dentaire, a été empêché de nous produire (pondre) son traditionnel éditorial.

Aussi, le bas de page est garni par deux photos.

Il se rattrapera lors du prochain numéro (le 93) c'est à dire déjà le dernier de cette année !



Locomotive 7006 en cours de dépeçage (Photo d'un membre du club)



Le locotracteur 9130 à la remise de Saint-Ghislain en tête d'une automotrice en inox (Buds) pour la rentrer dans le hall. (Photo Claude Carpet, 1994)

Programme des réunions au RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs"
(informations réunies par Michel Foulon, son équipe, l'agenda Fébelrail, etc...)

OCTOBRE

- 17 au 15/1 Musée du jouet à Mechelen, exposition consacrée à la production Märklin ancienne et nouvelle.
 22 au 25 : Exposition Stuttgart.
 23 : Réunion réseaux
 : Parution de Ferro Flash Namur n°92
 24 : Expo de "Ferro Liège", rue du Couvent, 106 à Jupille.
 24 et 25 : "Modelbouw 98" à Hasselt.
 24 et 25 : "Eurospoor 98" à Utrecht.
 25 : Bourse d'échange de trains à Steinsel, ancien hall de basket (G.D.Lux)
 30 : Réunion réseaux.
 30 / 31 ... : Salon du jouet à Bruxelles.

NOVEMBRE

- 1 / 2 : Salon du jouet à Bruxelles.
 6 : Réunion réseaux.
 7 / 8 : Ougrée : exposition de trains miniatures rue de la gare. Organisation du club ALAF.
 7 / 8 : Fournon-Saint-Martin : grande fête du rail (80ème anniversaire de la ligne 24 : Visé - Montzen).
 Excursion en train vapeur avec la 26.101 du PFT. Renseignements : 04-381.22.37.
 7 / 8 : Expo Trains "Modélisme" à Jemeppe-sur-Sambre.
 11,13 à 15 Portes ouvertes au club "De Pijl", Leuvensesteenweg, 443; Muizen.
 13 : Réunion réseaux.
 20 : Visite du RMM, exposition à Köln.
 20 : Réunion mensuelle du RMM.
 20 : CFFL : deuxième partie de la conférence de Jacques De Deurwaerder "Les Chemins de fer dans l'ancien Congo Belge".
 20 : CFC Bruxelles, salle "La Ruche", rue de la Ruche à Schaerbeek : présentation de "PB Messingbouw".
 21 : CFFL, voyage en car à l'exposition de Köln. Renseignements au secrétariat du CFFL : 02-6540579.
 22 : POULSEUR, salle Union Mosane : grande bourse internationale d'échange de trains et auto miniatures, jouets, outillage pour le modélisme, etc. Autoroute E25, sortie 45 "Sprimont".
 27 : Réunion réseaux.
 28-29 : Exposition à Wilrijk.

DECEMBRE

- 4 : Réunion réseaux.
 6 : Bourse à Hoeselt, kultureelcentrum.
 6 : CFC Houdeng à la gare musée d'Haine-Saint-Pierre : "Le train cadeau, journée Märklin".
 11 : Réunion réseaux.
 11 : CFFL, dias sur l'Athus-Meuse par Claude Defechereux.
 : Parution de Ferro Flash Namur n°93
 13 : Bourse à Woluwé.
 18 : Réunion mensuelle du RMM.
 19 / 20 ... : Bourse ADLER Köln Messe Congress centrum west, de 11 à 16h. Entrée : 8 DEM.
 25 : Réunion annulée (fête de Noël)

JANVIER

- 1 : Réunion annulée (Nouvel-an)
 8 : CFFL, "en ballade avec le photographe le long des chemins de fer".
 15 : Réunion réseaux.
 22 : Assemblée générale du RMM. Convocation et ordre du jour dans FFN 93.
 29 : Réunion réseaux.

AVRIL

- 11 : Bourse d'échange à Sart-saint-Laurent.

L'exposition des 10 et 11 octobre



Une partie de l'équipe du bar (Photo Didier Delfosse)

Les responsables avaient formés leurs équipes.

Réseau H0, circulations	Claude Riguelle
Réseau N, circulations	Jacques Quoitin
Stand du club	Michel Herbiet
Entrées	Lionel Mercier
Vitrines, exposants	André Neles
Sonorisation	Patrick Vanhuffelen
Assistance technique	Patrick Vanhuffelen
Bar et petite restauration	Liliane Braibant
Sécurité, surveillance	Didier Delfosse
Fléchage	Etienne Dehasse
Reportage	Didier Delfosse
Coordination générale	Jean-Claude Botspoel
.....	Daniel Braibant

Les équipes étaient en place le vendredi matin. Les locaux, prêtés par les scouts et le club de tennis de table, étaient nettoyés par quelques bras secourables qui avaient compris la nécessité de s'impliquer dans l'organisation de l'exposition triennale de leur club.

Nombre d'épouses et de compagnes avaient, elles aussi, décidé de participer activement au succès de

l'exposition en prenant en charge des responsabilités non négligeables et bien nécessaires !

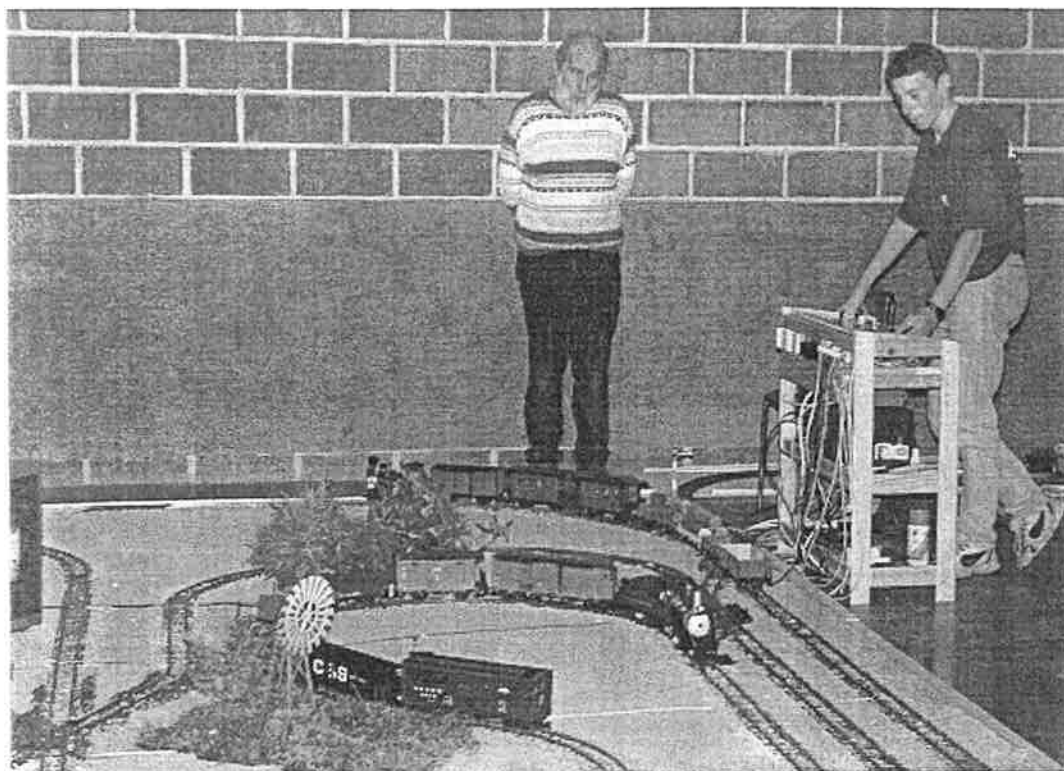
C'est ainsi que le bar, l'intendance des repas, la tombola étaient tenus de main de maître par les dames, aidées par quelques maris.

Les vitrines de présentation des modèles réalisés ou transformés par les membres étaient bien garnies. Aucun espace n'était perdu.

Les exposants extérieurs avaient trouvé place dans le local des scouts.

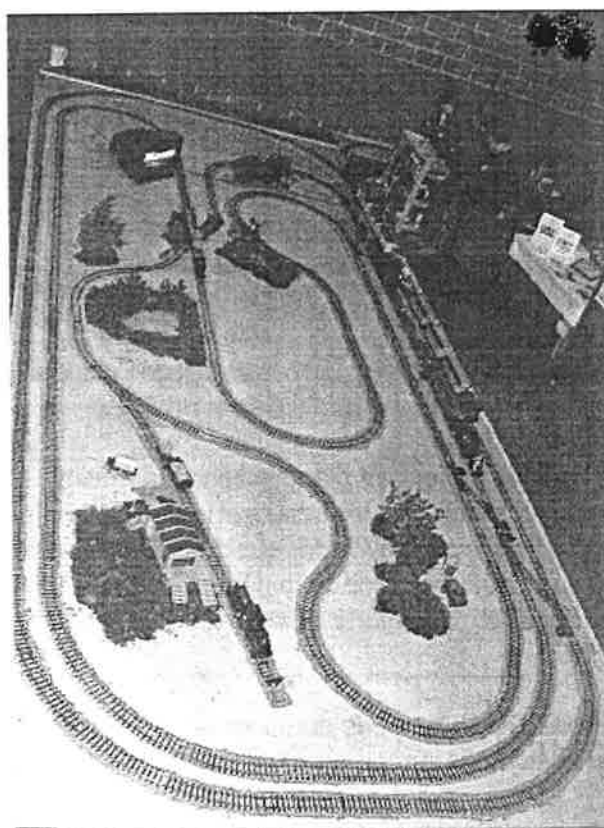
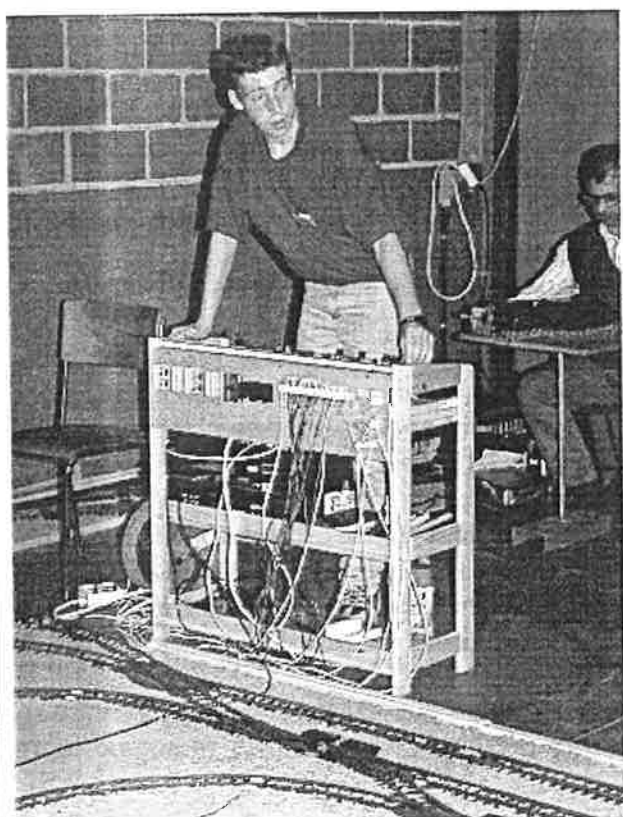
Les amis du Mobov étaient venus accoupler leurs réalisations en N à nos modules pour former l'immense réseau placé dans le local du tennis de table. Mathieu Pluymackers, Charles Haccourt et Roger Vandeschaele nous avaient assemblé un immense réseau "LGB" devant lequel un rang de chaises permettait aux visiteurs de profiter pleinement de cet esprit de "train de jardin". Charles y faisait circuler ses modèles à vapeur vive. Une caméra TV embarquée à l'avant du convoi permettait d'obtenir sur écran ce que voit en réalité le conducteur de la locomotive !

Mathieu nous a stupéfié par la rapidité de la mise en oeuvre du réseau, la réalisation de son poste de



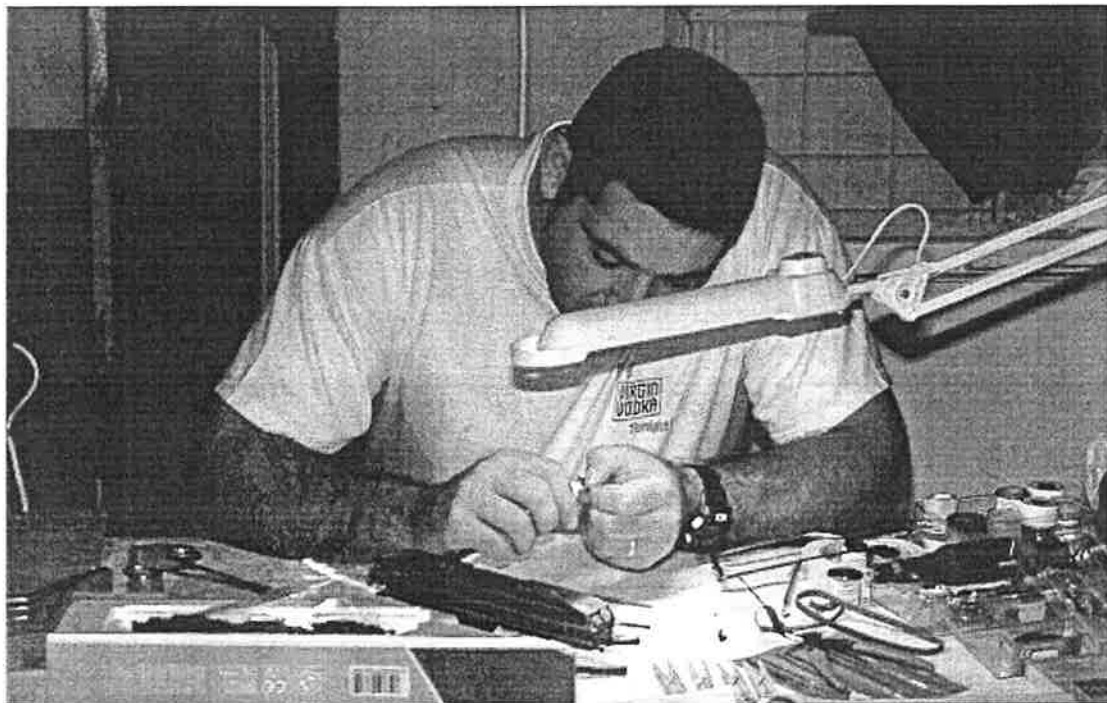
Le réseau LGB, construit et piloté de main de maître par Mathieu Pluymackers, papa admire le bon fonctionnement et la réalisation : posé sur des plaques à même le sol, les rails sont ballastés avec du gravier calibré. Un tableau de commande efficace "fait maison".

Ci-dessous à gauche : "l'artiste" en plein travail..., Charles Haccourt un peu "tronqué" prépare ses locomotives à vapeur vive à l'écartement G1m. Ci-dessous à droite : une vue "aérienne" du réseau "LGB".





Dans les coulisses du réseau H0 : une partie de l'équipe de conduite présente lors de la prise de vue. De gauche à droite : Michel Foulon, Claude Riguelle, Etienne Dozot, Michel Archambeau, Philippe Bruniaux.



Christophe Hollange, le spécialiste de la transformation et de l'amélioration des motrices de la série 20 de la SNCB, en pleine exhibition.

commande et le fonctionnement irréprochable de l'ensemble ! Comme quoi, il existe autre chose que du bête jeu sur ordinateur pour nos jeunes.

Le réseau H0 a connu de très belles circulations. Les conducteurs étaient bien rodés. Des caméras de surveillance d'approche des convois avaient été installées par Willy Festraet pour aider à la conduite du réseau et aux visiteurs de découvrir les coulisses.

Christophe Hollange était le seul à présenter ses travaux d'amélioration d'un modèle de locomotive du commerce. Une initiative malheureusement isolée. Présenter des travaux de modélisme réalisés par les membres du club est important. C'est pourquoi, l'année prochaine, en octobre, nous organisons la journée du modélisme. A cette occasion il y aura plein de place pour des ateliers de présentation !... (Réservez vos places...)

Si la machine "expo" était bien huilée, nous avons du déplorer l'absence de nombreux visiteurs par rapport au quota des autres années ! Tant pis pour les taxes de la Ville de Namur sur les tickets d'entrée.

A quoi faut-il attribuer cette défection ?

Principalement au manque de publicité de notre part. Pas assez de volontaires pour aller coller des affiches ! Pas assez de diffusion dans Namur. Même les édiles communaux étaient absents lors de l'inauguration du vendredi soir !

Et pourtant nous avons près d'une centaine de membres qui auraient du, tous, participer à cet effort de propagande afin de concrétiser l'effort de quelques uns.

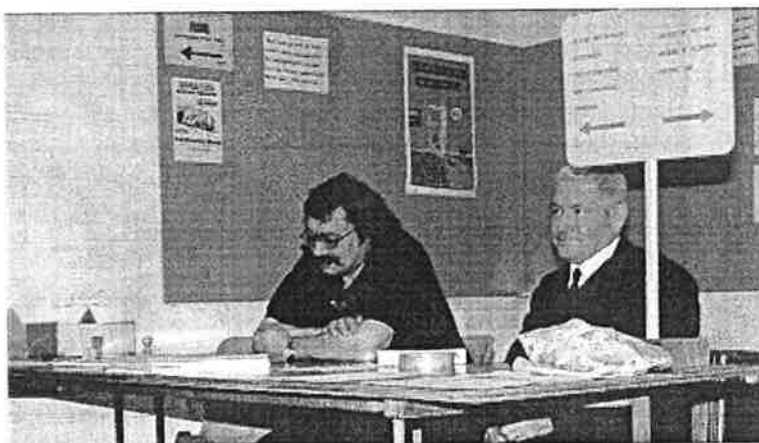
Le rédac'chef n'a reçu, pour présenter ce numéro, que les photos de Didier Delfosse. Pourtant, d'autres ont usés quelques rouleaux de pellicule. Je les attends pour une publication ultérieure.

Et l'article que l'on devait m'écrire ? Où est-il ? Là aussi, j'ai été obligé d'écrire tout et rien, pour meubler les pages entre les photos.

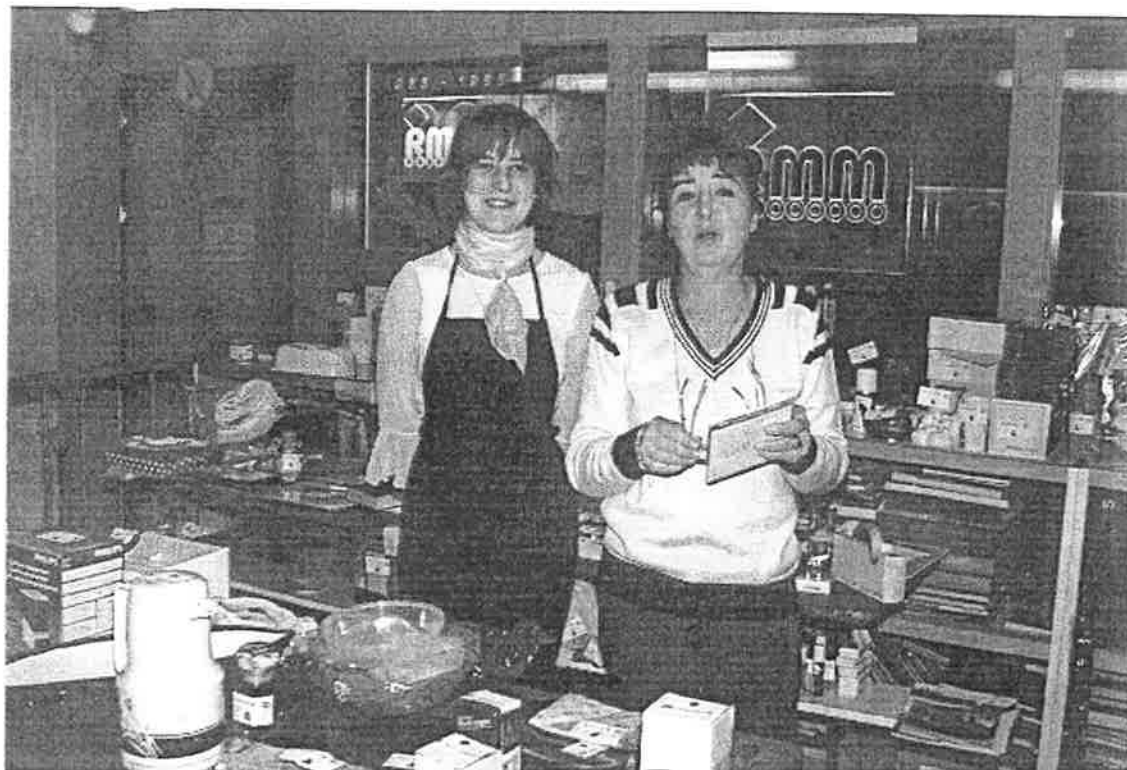
C.C.



L'équipe qui s'est occupée principalement de la restauration des travailleurs et des visiteurs. Une somme modique pour un repas de qualité. Là aussi : le succès était au rendez-vous.



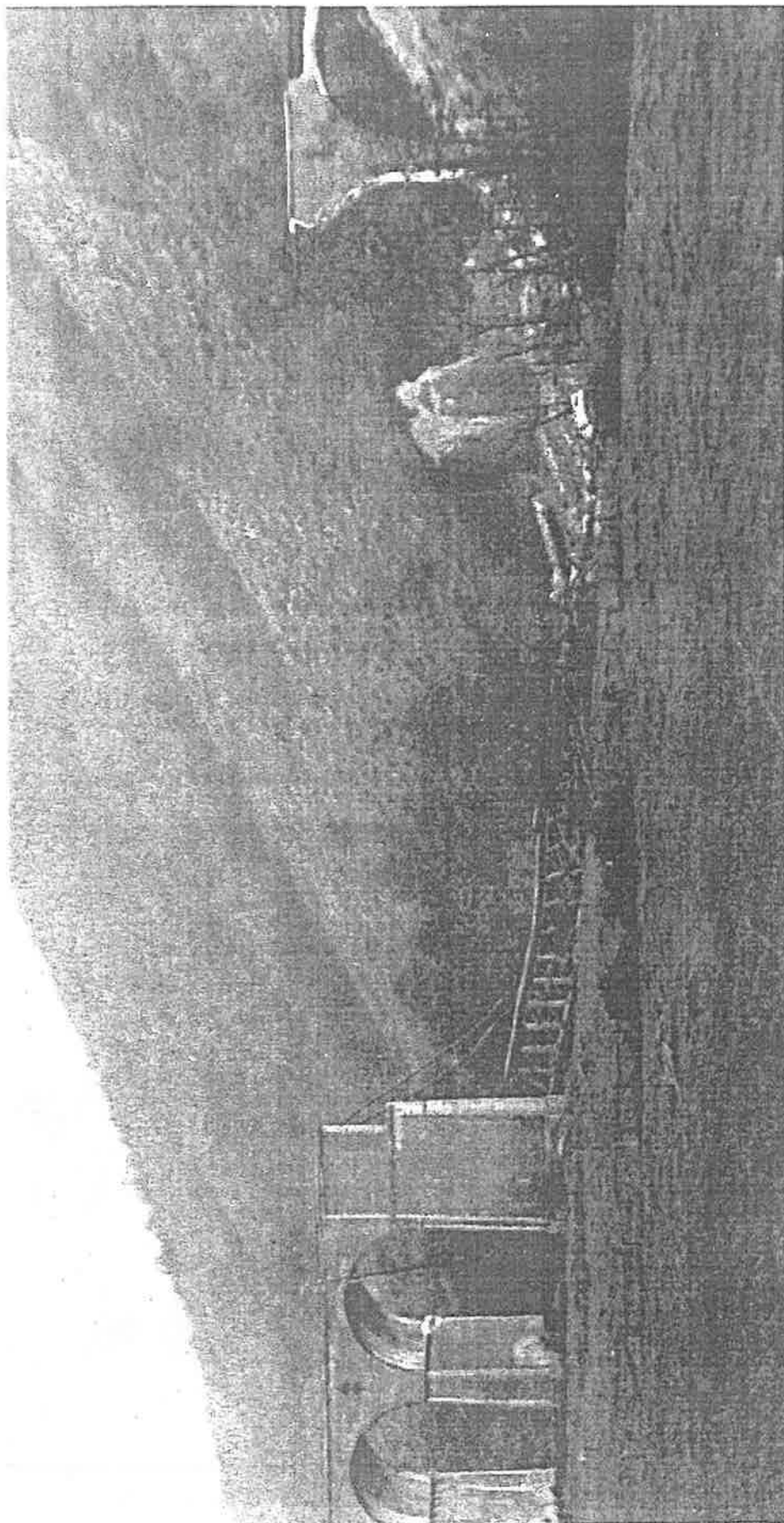
Ils se relayaient au bureau d'accueil de l'exposition, dans le hall d'entrée glacial.



La joyeuse équipe de la tombola : Melle. De Quick et Mme. Riguelle



Dimanche soir après l'expo, quelques volontaires encore debout, décident de fêter le succès dans une gargote namuroise. L'obscurité aidant, l'oeil de l'appareil photo s'est assombri... Il ne reste plus sur la photo que les pulls clairs et les dents blanches des larges sourires de satisfaction.



Le viaduc de Pondrôme, sur la ligne 166 Houyet - Bertrix, détruit par les maquisards, qui paralysèrent ainsi une partie des communications allemandes.

Photo "Le Patriote Illustré".

[Le viaduc de Thanville]

Extrait du "Patriote Illustré" du 15 octobre 1944.

Collaborateurs ? Oui, les hommes de la résistance furent des collaborateurs, mais ils collaboraient avec les Alliés.

Des Flandres aux Ardennes, ces braves formaient une armée secrète dont l'action clandestine défia la Gestapo.

Dès la fin de 1940, une équipe d'officiers de l'active et de réserve regroupa des unités militaires, en un mouvement de résistance qui fut officiellement reconnu par le gouvernement belge de Londres en 1942, et qui prit le nom d'Armée belge (A.B.) ou Armée Belge Reconstituée (A.B.R), ou Armée Belge Secrète (A.B.S).

Le Lieutenant-général Pire fut l'âme de cette organisation qui, au 1er juin 1944, comprenait un effectif de 50.000 hommes. Solidement encadrée, pourvue d'une hiérarchie rigoureuse, l'Armée Secrète avait reçu de Londres une mission bien définie.

Pour la remplir, le territoire belge fut divisé en cinq zones; une chaîne de 60 plaines propices à l'atterrissage fut organisée pour la réception, par parachute, des armes, munitions et uniformes envoyés de Londres; des formations de spécialistes furent recrutées : opérateurs de T.S.F, marconistes, techniciens pour les sabotages, etc.

Les membres de l'organisation portaient tous un nom de guerre.

Ainsi mise sur pied, l'A.S. avait reçu de Londres la mission de faciliter les opérations du débarquement et de la libération de la Belgique.

A cette fin, elle devait saboter les voies de communication de l'ennemi, harceler celui-ci par la guérilla, qui devait créer une atmosphère d'insécurité sur ses arrières, prêter aide aux éléments parachutés, faci-

liter la progression des Alliés en neutralisant les destructions préparées par l'ennemi.

En exécution de ce programme, l'Armée Secrète, que l'on appelait souvent aussi l'Armée Blanche, alertée le 1er juin 1944, se mit à l'oeuvre.

Bientôt, elle pouvait inscrire à son actif: la destruction de 9 ponts-routes et de 50 ponts-rails; le sabotage de 12 plaques tournantes et de 7 écluses; 600 destructions de voies; mise hors service de 20 centrales téléphoniques; destruction de 140 locomotives et de 484 wagons.

L'accomplissement de la mission qu'elle avait reçue n'alla pas sans pertes pour l'A.S., mais la perspective de peloton d'exécution ne fit jamais reculer ses affiliés.

Une lettre du général Eisenhower au général Pire exprime à celui-ci la complète satisfaction du Commandant en chef pour l'oeuvre accomplie par l'A.S.

D'autres organisations secrètes ont exercé une action parallèle à celle de l'A.S.: les Milices Nationales, le Front de l'Indépendance, les divers groupes de partisans.

Les forêts de l'Ardenne abritèrent pendant des années des formations secrètes de patriotes, les vrai "maquisards" de Belgique; on comptait dans leurs rangs des Malmédiens, un conseiller provincial d'Eupen, des prêtres, des réfractaires [qui ont refusé de travail obligatoire en Allemagne], etc...

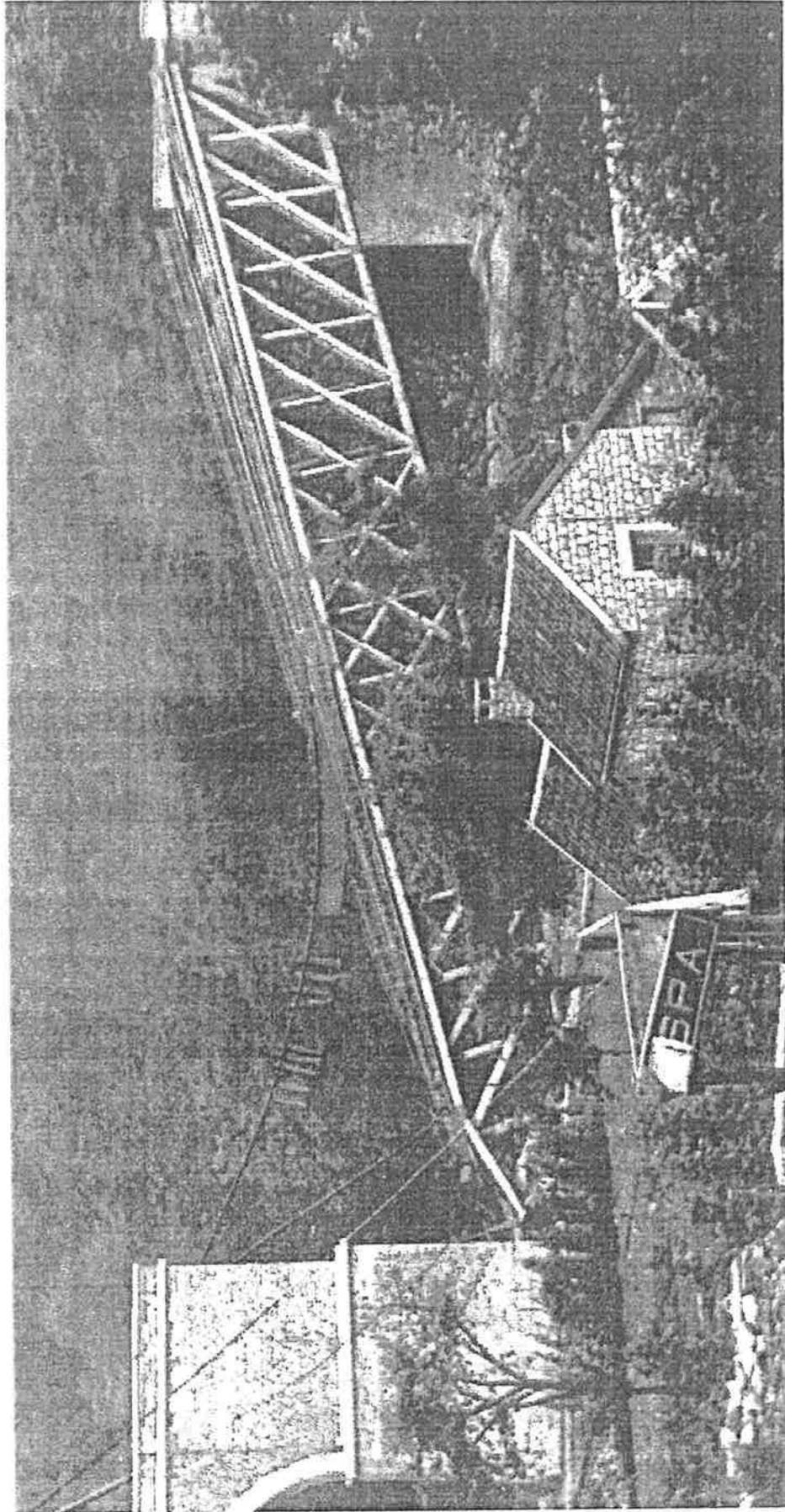
La Résistance a eu ses héros et ses martyrs, ses actions d'éclat et ses glorieux faits d'armes. Son histoire ajoutera une belle page aux fastes de la Belgique.

Document original prêté par Alain Bauwin, photos en pages 8 et 10.

Notre secrétaire cherche

De la documentation sur la "Rocket" de Stephenson (1829)
gravures, plans, articles historiques qui lui permettraient de
la reproduire en miniature !

Il attend vos propositions au 082.645433 ou sur son email : daniel.mmm@skynet.be



Le pont de Remouchamps, sur la ligne 42 Rivage - Gouvy, saboté par "l'équipe Robert" qui, la même nuit, fit sauter trois autres ponts sur l'itinéraire de transports allemands. Photo "Le Patriote Illustré".

La gare de Namur en 1939

Note préalable pour la bonne compréhension du texte historique

Le n°7 du 15 septembre 1939, de la revue naissante "Le Rail" présentait dans ses colonnes une nouvelle concernant les récents travaux d'amélioration de la gare de Namur. "Le Rail" en est à sa première année de parution !

Nous avons le plaisir de vous reproduire in-extenso le contenu des pages 13 à 16 par respect du texte historique, des photos et des schémas présentés. La reproduction de ces documents extraits de la revue ne pourra présenter la qualité escomptée étant donné les moyens d'imprimerie de l'époque. Tous les documents d'illustration ont été repris ensembles et légèrement agrandis. L'échelle de reproduction y est mentionnée.

Les commentaires de la rédaction pour permettre d'éclaircir une partie du texte sont écrits entre []

Nous devons cet article historique à l'aimable prêt consenti par notre ami Didier Funcken, collectionneur et érudit devant l'Eternel.

La gare de Namur

La modernisation de la gare de Namur a contribué pour une large part à l'heureuse métamorphose que l'Administration communale a décidé de faire subir à ce quartier de la ville.

Jetons un coup d'oeil sur la vue panoramique d'il y a vingt ans [en 1919] et que rappelle le schéma (ci-dessus : de larges taches sombres flanquent les voies principales : grands halls intérieurs, remises à locomotives, ateliers, baraques en planches, annexes diverses, abris d'escaliers de sortie des couloirs sous voies aboutissant à la place de stationnement.

Toutes ces constructions disparates qui, à vrai dire, ne méritaient pas droit de cité, ont disparu ou ont été déplacées au-delà de l'agglomération.

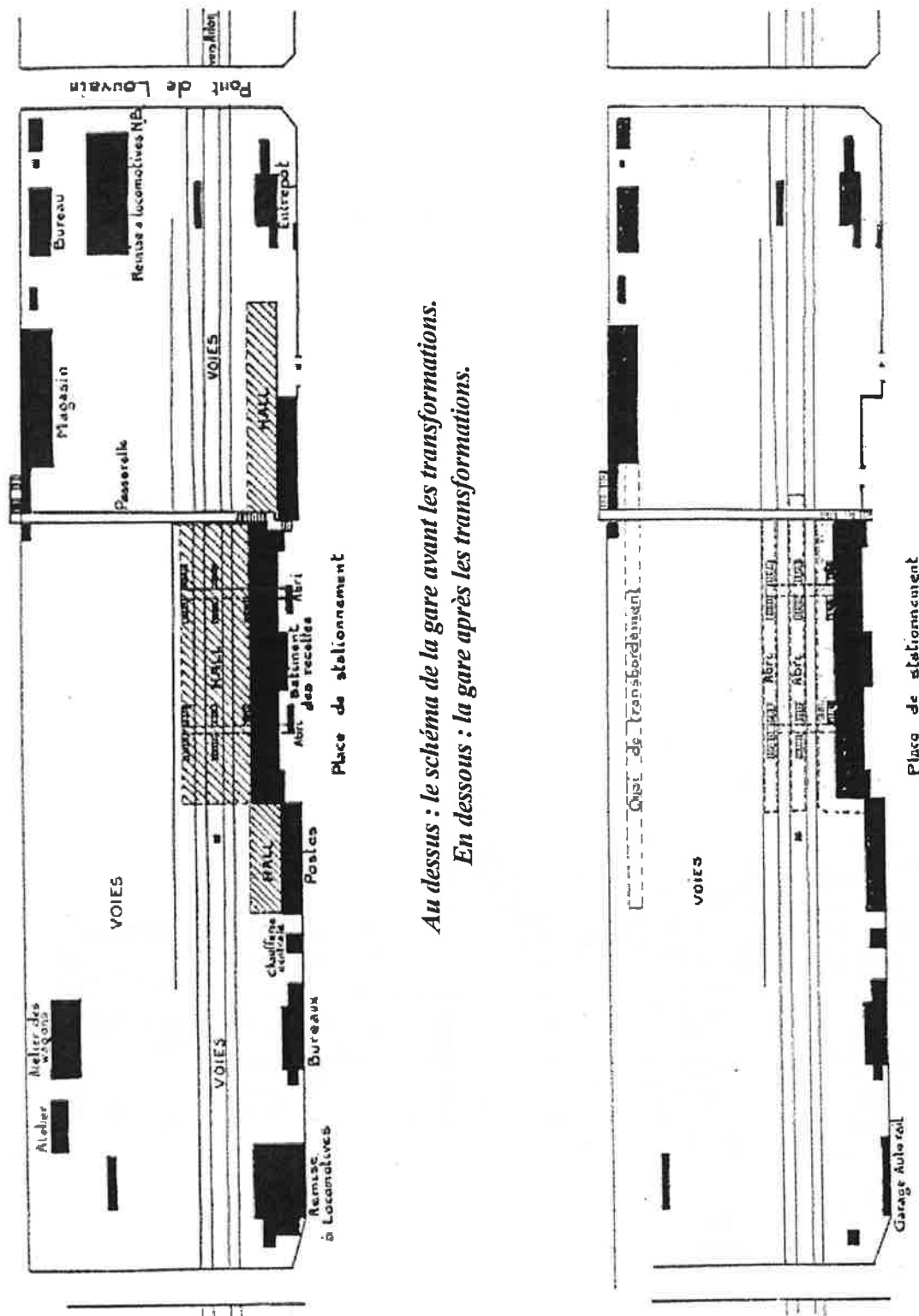


Gare de Namur : avant les transformations (Photo SNCB, échelle de reproduction : 110%)

[Au dessus du fronton du bâtiment principal : le cadre-grille des fils du télégraphe.

Juste avant l'accès à la passerelle, une autre cadre à trois supports pour le télégraphe.

Bien que d'une superbe architecture métallique de l'époque, les deux édifices contrarient la vue générale. A l'arrière plan le quartier de Bomel.]



*Au dessus : le schéma de la gare avant les transformations.
En dessous : la gare après les transformations.*

*La nouvelle façade après modernisation.
[photo SNCB, 1939, échelle de reproduction : 120%]*



La comparaison des deux croquis permet de se rendre compte de l'heureux effet de ce dégagement, qui met en valeur le bâtiment de la gare. Sa façade, en pierres blanches de Gobertange et d'Euville, a retrouvé l'aspect des premières années de sa construction. L'intérêt de son cachet architectural a reparu.

La place de la gare est dégagée au profit du stationnement et du mouvement des véhicules.

Ce dégagement est réalisé par la disparition des deux édicules vitrés qui couvraient les escaliers d'où débouchaient des couloirs sous voies et d'un bâtiment trapu dit "des petits colis".

L'oeil ne rencontre plus d'obstacle ni d'écran.

De loin, le public aperçoit l'entrée et, dès le seuil, il situe aisément tous les services : distribution des billets, dépôt des bagages, des colis postaux et des vélos, bureaux de renseignements et du tourisme, sortie, etc...

Dans la salle des pas perdus, de larges baies, garnies de larges glaces [vitres], ont remplacé les boiseries épaisses et lourdes des guichets pour la distribution des billets.

Des casiers horizontaux, dans lesquels sont rangés les tickets pour voyageurs, ont été substitués aux hautes boîtes qui sectionnaient le local en loges

étroites où se mouvaient avec difficulté des agents distributeurs.

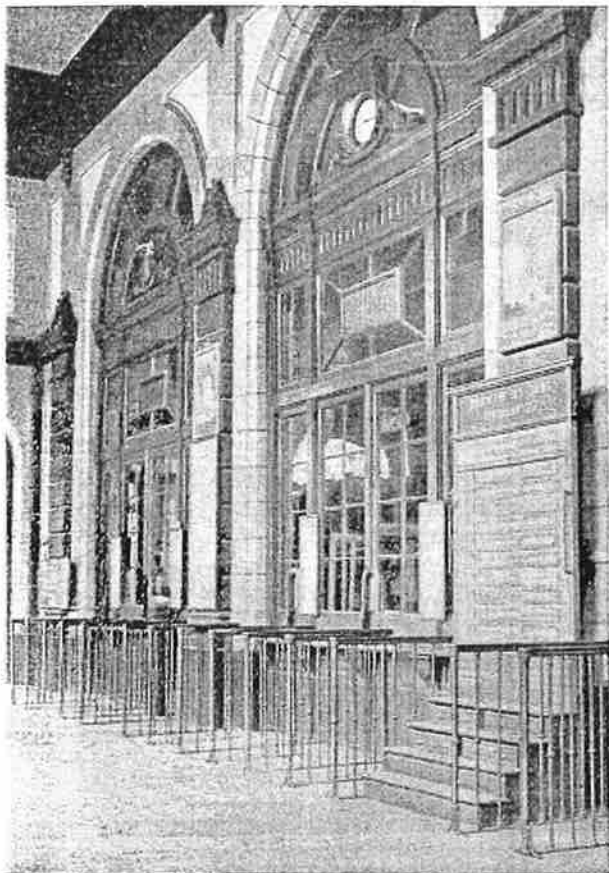
Sur les murs de la salle des pas perdus, des tableaux de correspondances rapides pour l'intérieur du pays et des tableaux indicateurs de départ des trains renseignent le voyageur avec clarté et le conduisent avec facilité au quai d'embarquement de son train.

Les services de dépôt des bagages et des colis postaux sont concentrés dans un seul local. Le client y voit se dérouler avec aisance et rapidité, et partant à sa satisfaction, toutes les opérations nécessitées par les envois qu'il confie au chemin de fer.

Des garages spacieux, d'une capacité de six cent cinquante vélos, ont été aménagés dans les sous-sols. On y accède par un escalier, muni de part et d'autre d'un rail en courbe parabolique, qui atténue l'effort que l'agent doit déployer pour la remonte des bicyclettes.

Les parties des couloirs sous voies, situées sous le bâtiment et devenues inutiles, ont été affectées au remisage du matériel de la gare, des imprimés, de la réserve de billets et des archives.

Un nouvel escalier d'accès aux couloirs sous voies a été établi du côté Liège.

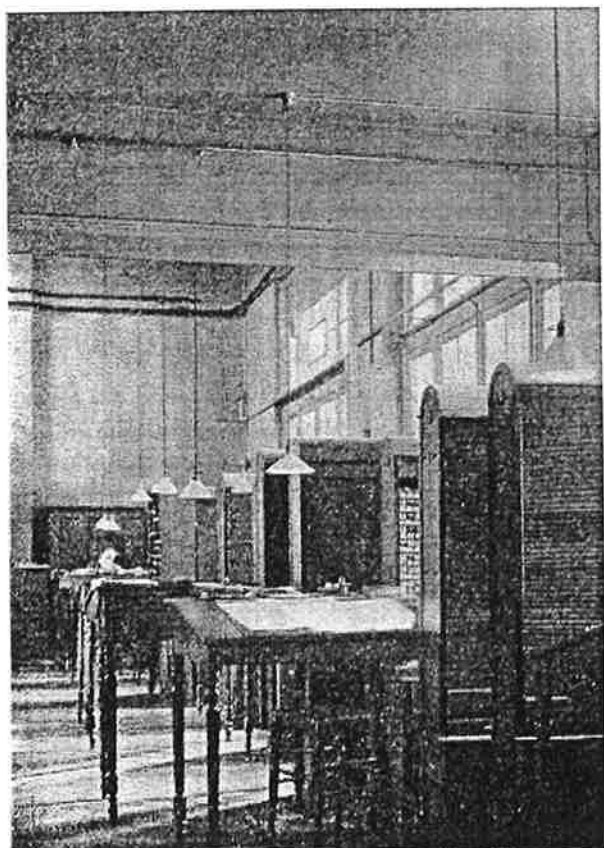


*Guichets avant transformations,
vue côté salle des pas perdus.*



*Guichets après transformations,
vue côté salle des pas perdus.*

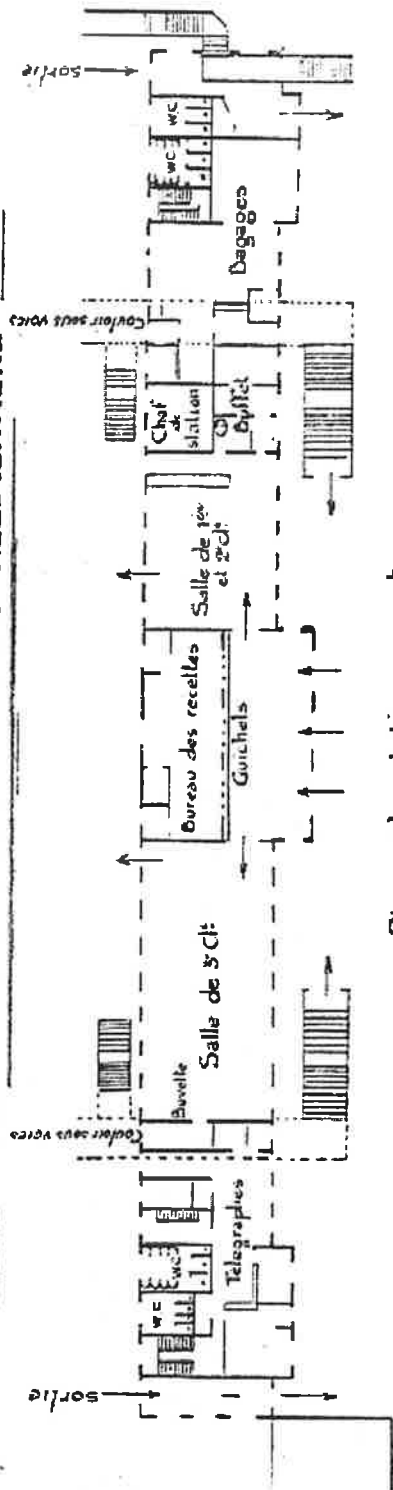
*Le bureau des guichets avant les
transformations, côté des employés.*



*Le bureau des guichets après les
transformations, côté des employés.*



BATIMENT DES RECETTES AVANT MODIFICATIONS



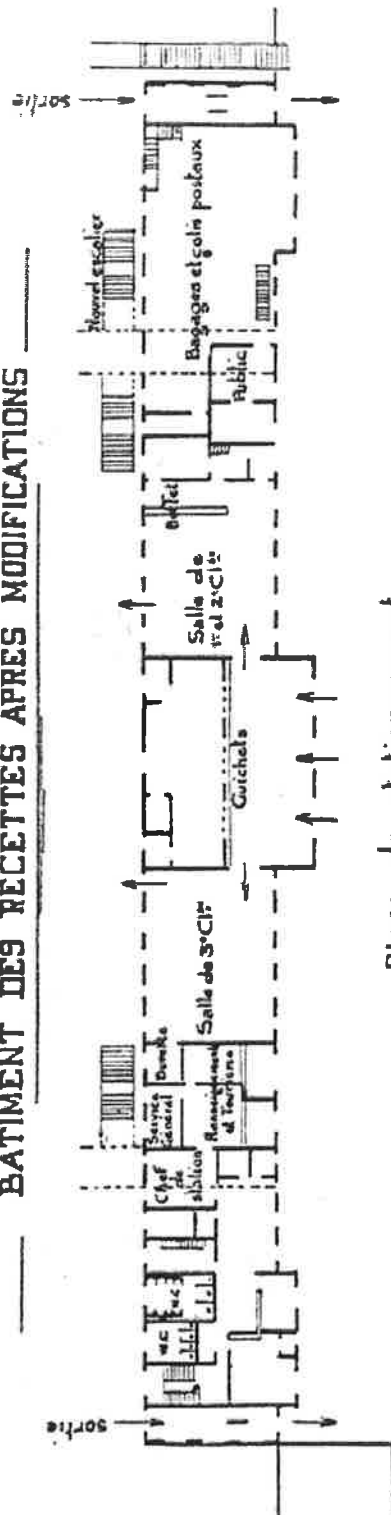
Place de stationnement

Les deux schémas présentent toujours la salle pour les voyageurs de 3ème classe : en 1939 la 3ème classe est toujours d'actualité !

Le bureau des renseignements et du tourisme réunit, dans un même local, les services touristiques de la Société Nationale des Chemins de fer belges et du Syndicat d'initiative de la Ville.

Les touristes y trouvent des agents spécialisés qui leur fournissent les renseignements les plus divers et les plus complets, les documents sur tous les services des chemins de fer, les facilités de déplacement, les itinéraires, les horaires, les tarifs, les organisations de voyages collectifs pour la visite des nombreux coins pittoresques de la Belgique, dont Namur est l'un des plus riants joyaux.

BATIMENT DES RECETTES APRES MODIFICATIONS



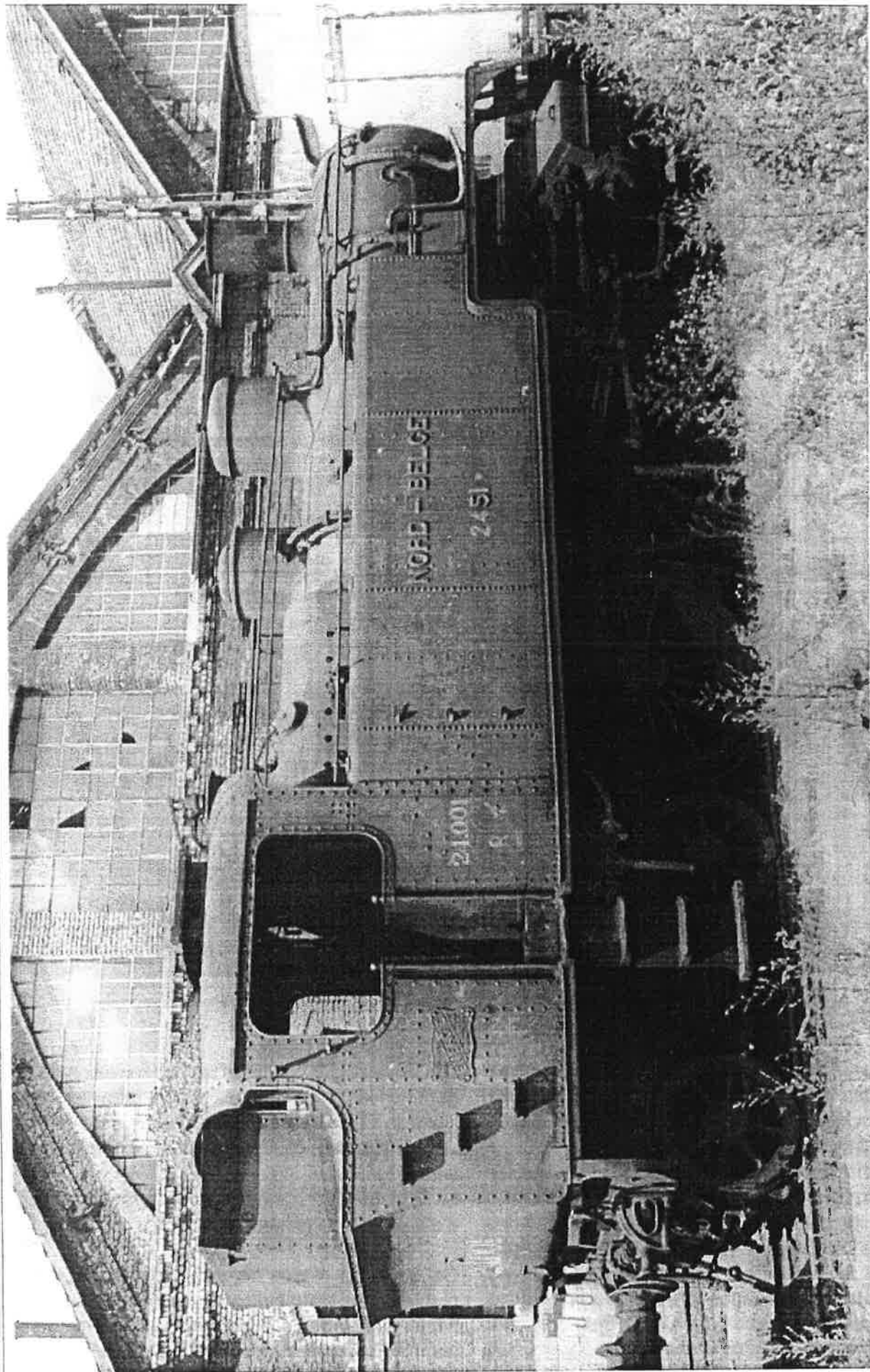
Place de stationnement

Les travaux que comporte la modernisation de la gare de Namur ne sont pas encore terminés.

Dans un temps très rapproché disparaîtra le dernier vestige des halls couverts, celui de la gare latérale vers Liège.

La Société Nationale étudie, avec la ville de Namur, d'autres aménagements des abords de la gare.

Ce qui a été réalisé déjà permet d'augurer des résultats que cette étude commune aura sur l'aspect de la place de la gare qui, aujourd'hui déjà, semble le sourire de bienvenue que la séduisante cité mosane adresse au visiteur.



*Construite par "L'Energie" de Marcinelle, la 24.001, ex-51 Nord-Belge, avec ses trois numérotations.
Photo de la locomotive avant sa grande réparation en janvier 1947? (photo collection M. Herbiet)*

Trois numérotations portées en même temps par une seule locomotive !

En 1908, l'augmentation de la charge des trains de voyageurs omnibus, aux heures de pointe, plaça la Compagnie du Nord-Belge devant la nécessité de construire un type de locomotives plus puissant.

Le choix se porta sur un type de locomotive-tender créé par la Compagnie du Nord (France) en 1901 pour la Grande Banlieue parisienne (série 2.231 à 2.305) pour devenir à la SNCF, en 1938, la série 2-222TA, numérotée de 1 à 75.

Il s'agit d'une 222T à roues accouplées et appelée "Revolver" en raison de la forme des soutes latérales à arrêtes arrondies, échanrées pour dégager le dispositif de relevage de la coulisse.

Historique des 14 locomotives construites en Belgique

En tous points semblables aux locomotives françaises, les premières locomotives belges numérotées de 51 à 58 furent construites en 1908 par la société "L'ENERGIE" à Marcinelle. C'est en 1911 que COCKERILL et COUILLET fournirent respectivement les machines 59 à 61 et 62 à 64.

Dans l'entre-deux guerres, elles furent affectées aux dépôts Nord-Belge de Frameries, Kinkempois et Namur.

Vers 1932, les locomotives 53, 61 et 63 reçurent un dispositif pneumatique de marche en réversibilité pour le service omnibus de Liège-Longdoz à Flémalle-Haute.

Entre 1930 et 1936, la Compagnie du Nord-Belge vendit à la Compagnie de Chimay les locomotives 57 et 62 où elles reçurent respectivement les numéros 1 et 2.

Vint l'occupation allemande de mai 1940 et la reprise par la SNCB des lignes exploitées par la Compagnie du Nord-Belge.

Le 5 février 1941, les douze locomotives du Nord-Belge deviennent le type 24 à la SNCB et sont numérotées 2451 à 2456 (ex-N.B. 51 à 56), 2458 à 2461 (ex-N.B. 58 à 61) et 2463, 2464 (ex-N.B. 63 et 64).

Sous l'occupation, elles furent affectées aux remises de Liège, Montignies, Tamines, Visé et

Walcourt. La numérotation au Nord-Belge étant composée de deux chiffres en bronze appliqués sur les soutes, le nombre 24 fut appliqué à la peinture devant la numérotation d'origine.

Dans l'immédiat avant-guerre par le Nord-Belge et ensuite par la SNCB lors de la reprise de cette compagnie, les locomotives 51 et 56 furent données en location à la Compagnie de Chimay qui les renumérota, le 5 février 1941, respectivement 2451 et 2456, le chiffre 24 étant peint en jaune devant les chiffres en bronze du Nord-Belge.

Renumerotées à partir du 1 janvier 1946, 24.001 à 24.006 (ex-2451 à 2456), 24.007 (ex-2463), 24.008 à 24.011 (ex-2458 à 2461) et 24.012 (ex-2464), les locomotives type 24 furent affectées à la remise de Tamines. Elles y terminèrent leur carrière.

La mise hors-écritures des douze locomotives du type 24

En février 1949 : la 24.006.

Ce numéro ne fut jamais appliqué à la 2456. Elle avait été sabotée à Matagne-La-Grande en août 1944 et ne fut jamais réparée.

En juin 1951 : les 24.002, 24.004, 24.005 et 24.008.

En août 1951 : la 24.001.

Elle fut restituée à la remise de Tamines, le 13 février 1946, et subit une grande réparation en janvier 47.

En mars 1952 : la 24.011.

En juillet 1952 : la 24.009.

En décembre 1952 : la 24.003.

En juin 1953 : la 24.007.

En août 1953 : la 24.010.

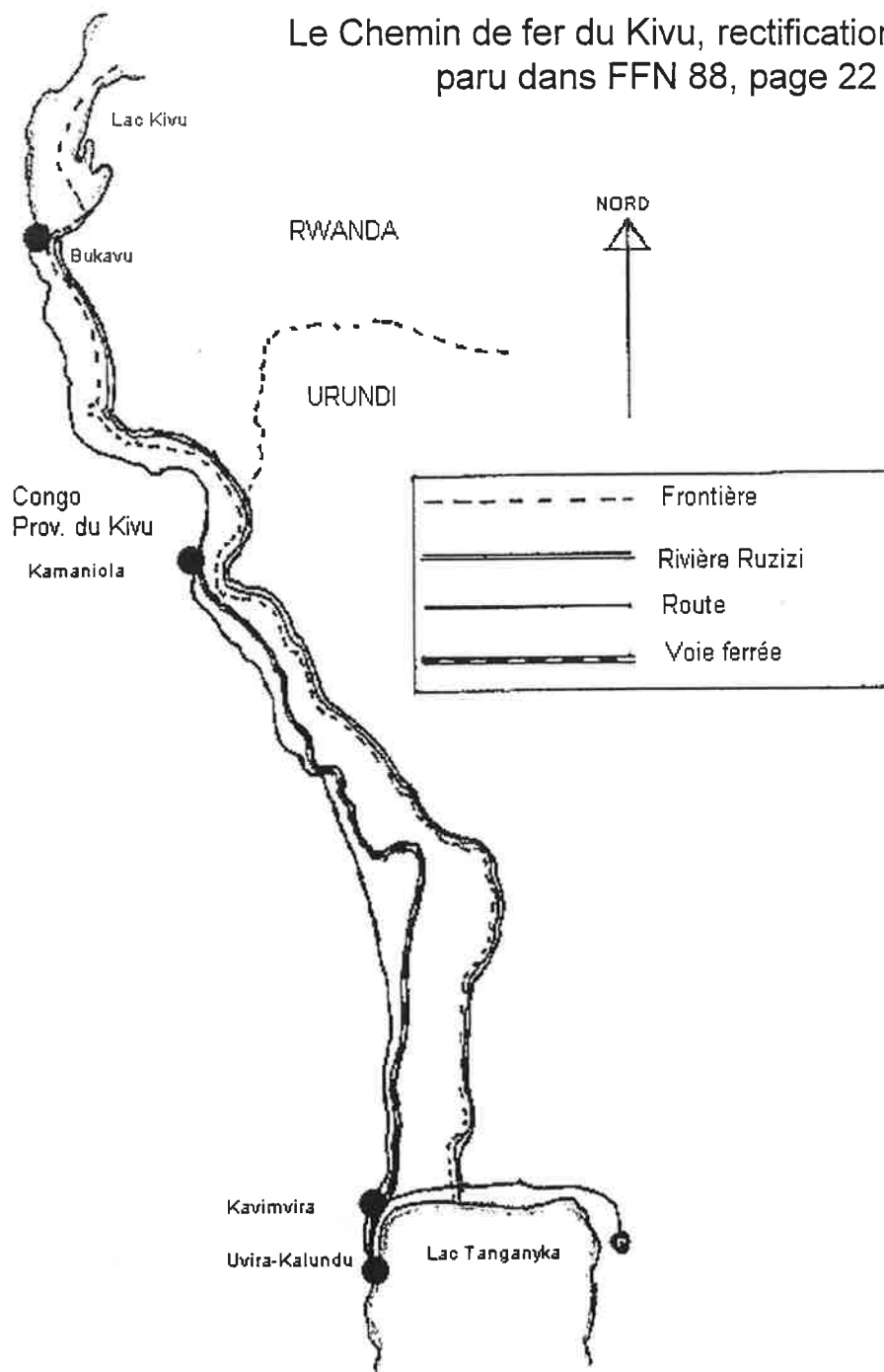
En septembre 1953 : la 24.012.

Les deux locomotives (57 et 62) vendues par la Compagnie du Nord à la Compagnie de Chimay y terminèrent leur carrière en août 1947, pour la première et fin janvier 1948 pour la seconde, date de sa reprise par la SNCB où elle ne fut pas utilisée.

Il est à noter que jusqu'en janvier 1948, la SNCB loua à la Compagnie de Chimay les locomotives 24.003, 24.005, 24.007, 24.009 et 24.010.

D'après "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly, tome 2 pages 199 et 220.

Le Chemin de fer du Kivu, rectification du plan paru dans FFN 88, page 22



FFN 90, page 28, plan du type 38

FFN, 91, page 19 et 22

Dans la légende du plan, il y a : 4 cylindres, il faut : 2 cylindres.

Types 41 et 44.

Le type 38 n'était pas une locomotive "compound", comme le fait remarquer M. Maurice Hennequin. L'erreur est dans la légende du plan originel.

Il y a : appellation avant la renumérotation du 01-01-31. Il faut : 01-10-31.

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.

La ligne 24

**Tongeren - Aachen-West
via Visé et Montzen**

Livre en couleurs, format A4, 180 photos.
1.090 francs, port compris
à commander à Michel Hanssens,
rue Marcel de Lincé, 20; 4680 Oupeye.
299-2570536-62

La ligne du Luxembourg

De sa construction à nos jours...

par Jean Dubuffet

104 pages A4, 72 photos, 870 francs

Pour éviter les 100 francs supplémentaires de frais d'envoi : commande groupée par l'intermédiaire du RMM lors des réunions, par e-mail ou au secrétariat (voir page 2 de couverture)

"Upgrade", (mise à jour de) :
WiniCat 3.3.0 pour Windows 3.xx
ou **WiniCat 4.0** pour Win95-Win98.

CD-Rom pour :
Gestion de son parc de véhicules
+ ses photos personnelles
Catalogue des fabricants + photos,
Märklin, complet depuis 1935,
Fleischmann, complet depuis 1952,
Roco, complet depuis 1972,
Arnold, Jouef, LGB, Viessmann, Piko,
Peco, Trix, KleinModellbahn, Lima,
Rivarossi, Liliput, Electrotren.

Commande auprès de l'auteur :
Verstraeten R. Ruelles des Croix, 18 B;
1390 Grez-Doiceau.
(1.620 F, port compris, 000-1560727-94)

Calendrier LOCO

Le PFT présente le calendrier "Loco" 1999,
parution prévue 15 novembre
460 francs port compris
au compte 001-1201789-35 du PFT

Vidéo (Pal ou Secam)

Trains réels :

La 231 K8 à Tours et "Touraine-Mikado"
Le "Mastrou"
Autour du Léman
Alsace-Lorraine
Voyage Limoges-Ussel
Transvap et Quercyrail
La 141 R 1126 à Chatelaillon-Centenaire

Trains miniatures :

Les géants de la miniature : vapeur au 20ème
Vierzon 1996 : vapeur au 20ème
Model Expo Orléans 1994
Swiss Vapeur Parc 1997

Renseignements :

Serge Sartori, "Irotas Productions",
Place Victor Jacquemont, 5; F 37200 TOURS.
Email : irotas productions@bigfoot.com
<http://www.bigfoot.com/~irotas productions>

Les Chemins de fer dans le monde : de Denis Papin à nos jours.

Mémoire de Jean Dubuffet

Introduction.

Si actuellement se déplacer en avion ou en auto est une chose banale, ce n'est plus la même chose pour les déplacements en chemins de fer, hormis les personnes souvent obligées pour se rendre au travail. Ces voyageurs "obligés" ont même donné naissance à une nouvelle dénomination : le "navetteur".

Ayant participé à de nombreuses expositions de matériel de chemin de fer et de trains vapeur, j'ai constaté, hélas, que bien des personnes, souvent les enfants et leurs professeurs, ignoraient tout de l'évolution du rail. Il n'était pas étonnant de voir un gosse d'une dizaine d'années déclarer avoir voyagé en avion ou en auto, mais pas en train. Pourtant, la locomotive était l'attrait principal de ces gosses. Ils vous parleront naturellement du TGV par suite de ses performances (nous sommes au siècle de la vitesse) et si une locomotive à vapeur est exposée, ils marqueront un étonnement, et aussi un attrait spécial pour cette «bête humaine», pour son mécanisme visible : pistons, bielles et principalement le foyer et la chaleur dégagée par celui-ci.

Nous retrouvons aussi dans les clubs de modélisme ou de passionnés du rail et même chez des cheminsots ce manque d'informations et beaucoup ignorent que si le TGV est là, il y avait la période «avant».

Cette période "avant" peut se diviser en trois parties, le règne de la vapeur, remplacé progressivement par le Diesel puis l'électricité.

Grâce à la découverte de la force de la vapeur, une révolution industrielle se développa au grand profit de l'homme.

Cette vapeur qui semble disparue est toujours présente, même si elle ne fait pratiquement plus partie du chemin de fer, où elle est rentrée dans le rang.

Elle est toujours la force motrice dans les centrales électriques et nucléaires comme transmission de la force motrice développée par le réacteur nucléaire

vers les turbines qui entraînent les alternateurs et produisent cette énergie électrique si nécessaire à l'industrie, au chemin de fer et au particulier.

Ce mémoire est fait principalement pour les jeunes, il a pour but de rappeler les principales dates marquant les découvertes, les évolutions, les modifications et parfois aussi, hélas, les accidents ⁽¹⁾ qui ont fait l'histoire ainsi que le chemin de fer moderne et sécurisant qu'ils connaissent actuellement. Pour les "anciens" c'est un outil de rappel, de souvenirs et, j'espère, peut être de découverte.

N'oublions pas que la création du chemin de fer fut une véritable révolution dans l'histoire de la civilisation. En effet, ce chemin de fer permettait aux transports de voyageurs et principalement des marchandises de se déplacer à une vitesse supérieure à celle du cavalier. Il permit, en Europe, les échanges commerciaux qui développèrent les grandes industries. Aux Etats-Unis, la conquête de l'Ouest américain se fit grâce aux pionniers qui étaient les éclaireurs, mais son développement est dû aux chemins de fer qui relient la Côte Est, très développée et industrielle, à la Côte Ouest grande productrice de bétail et de denrées alimentaires.

Le chemin de fer en collaboration avec la Compagnie Internationale des Wagons-Lits est aussi le promoteur du tourisme international par la mise en marche, dès 1881, de trains de luxe à destination des villes éloignées l'une de l'autre de plusieurs milliers de kilomètres.

Le chemin de fer, dans la majorité des pays, fut un facteur politique important, pour les partis, par ses mesures sociales, la construction ou le maintien de lignes déficitaires, imposées par la politique et souvent financièrement non compensées. Aussi, contrairement à ce que l'on affirme généralement, ce n'est pas le chemin de fer qui coûte cher à l'État⁽²⁾, mais l'État qui coûte cher au chemin de fer, par suite d'une politique ferroviaire nationale et même internationale pas toujours cohérente avec les réalités, en retard ou inadaptée pour faire face aux transports concurrents du futur.

Jean Dubuffet, 8 août 1998.

Principales dates de l'histoire et de l'évolution des chemins de fer.

1671

- Denis Papin découvre la force élastique de la vapeur.

1738

- Des plaques en fonte préservent de l'usure les "rails" de bois des mines anglaises de Whitehaven.

1763

- En Angleterre, Richard Reynolds introduit les premiers rails métalliques.

1765

- James Watt construit pour une mine anglaise la première machine à vapeur fixe, utilisable.

1769

- En France, Nicolas Cugnot construit le premier véhicule routier à vapeur.

1779

- En France, première ébauche de «voie» moderne (pièces de bois auxquelles sont adaptées des bandes en fonte).

1789

- James Watt prend un brevet pour une locomotive sur rails qui restera à l'état de projet (mines du Creusot).

- En Angleterre, William Jessop invente un rail en saillie. L'invention du rail en saillie oblige le chariot ou le wagonnet à quitter la route pour un cite propre. Le chemin de fer est né.

1798

- En Angleterre, le Gallois Richard Trevithick et son cousin Andrew Vivian fabriquent trois machines à vapeur pour la route.

1804

- En Angleterre, la première locomotive à vapeur du monde, la «Catch me who can», construite par Trevithick et Vivian, tire une charge utile de 10t, plus 70 passagers sur 15 km entre Pennydarran et Abercynon dans le pays de Galles.

1808

- En Angleterre, la deuxième locomotive à vapeur construite par Trevithick fonctionne à Euston Square, près de Londres, sur une voie circulaire

de présentation. Cette machine possède l'échappement de vapeur dans la cheminée.

1810

- En Angleterre, les rails en fonte sont remplacés par des rails en fer.

1812

- En Angleterre, John Blenkinsop construit, à Leeds, la première locomotive à vapeur à adhérence par roues dentées, dessinée par Murray.

1813

- En Angleterre, William Brunton présente un modèle de locomotive à vapeur qui se déplace avec deux béquilles.

1814

- En Angleterre, Christopher Blackett et William Hedley construisent des locomotives qui démontrent que l'adhérence des roues permet la traction des trains.

- Les noms de Jonathan Foster et de Timothy Hackworth sont attachés à ces réalisations dont la plus célèbre, la «Puffing Billy», existe encore.

- George Stephenson commence les essais de sa première locomotive.

1816

- En Angleterre, des améliorations sont apportées aux locomotives à vapeur : les foyers sont réalisés en fer forgé, les essieux sont suspendus à l'aide de ressorts.

1820

- En Angleterre, John Birkinshaw réalise le rail en fer par puddlage⁽³⁾.

1823

- En Angleterre, George et Robert Stephenson fondent, à Newcastle, la première usine de construction de locomotives.

- En France, le 26 février, première concession de chemin de fer (d'Andrézieux à Saint-Etienne).

1824

- En Angleterre, construction du premier pont de chemin de fer sur le parcours de Stockton à Darlington.

1825

- En Angleterre, le 27 septembre, inauguration de la première ligne de chemin de fer dans le monde

ouverte aux voyageurs en traction vapeur, de Stockton à Darlington.

- L'Anglais Timothy Hackworth perfectionne l'injection de la vapeur d'échappement dans la cheminée (tuyère d'échappement).

1826

- En Angleterre, construction par Stephenson du premier tunnel de chemin de fer sur la ligne Liverpool - Manchester.

- En France percement des premiers tunnels dans la vallée du Gier.

1827

- En Angleterre, Hackworth achève la première locomotive à six roues avec essieux couplés par des bielles extérieures.

- Le premier signal fixe de chemin de fer fait son apparition sur la ligne Stockton - Darlington.

- En France, en mai, première circulation de véhicules sur la ligne Andrézieux - Saint-Etienne par traction chevaline.

1828

- En France, Marc Seguin construit la première locomotive à vapeur à chaudière tubulaire. Cette réalisation quintuple la puissance de la chaudière.

- Le 1er octobre, mise en service officielle de la ligne Andrézieux - Saint-Etienne en trafic marchandises par traction chevaline.

- En Belgique, en janvier, début de la Société du Luxembourg qui a pour mission la réalisation et l'exploitation d'une voie navigable joignant la Meuse liégeoise au Rhin via la Moselle luxembourgeoise. Cette société principalement à capitaux hollandais aura par la suite une autre vocation pour le développement du chemin de fer du sud de la Belgique.

1829

- Aux Etats-Unis, le 8 août, premiers essais d'une locomotive à vapeur sur le continent américain.

- En Angleterre, en octobre, concours de locomotives à vapeur, à Rainhill ⁽⁴⁾, gagné par la «Fusée» de Stephenson.

1830

- Aux Etats-Unis, Stewens imagine le rail à patin (introduit par la suite en France par Vignole).

- En Belgique, les charretiers belges se révoltent ⁽⁵⁾ contre le chemin de fer minier qui relie le charbonnage du Grand-Hornu au canal de Mons à Condé (traction chevaline).

1831

- En France, circulation des premières locomotives à vapeur de Marc Seguin.

- Premier essai de transport de voyageurs par traction à vapeur sur la ligne Givors - Grand-Croix, transport effectué avec du matériel à marchandises.

- Aux Etats-Unis, John Jervis étudie un système de «truck» mobile qui recevra plus tard le nom de «bogie».

- L'Américain Rimber construit la première locomotive pour service mixte à adhérence et à crémaillère.

- Robert Stephenson construit la «John Bull» pour le «Mohawk and Hudson».

- En Belgique, par suite de la révolution de 1830 et l'indépendance du pays, la Société du Luxembourg cesse les travaux du canal de la Meuse au Rhin.

A suivre...

(1) N.A. Le bilan des accidents est souvent celui mentionné par la presse; il peut être sujet à caution. Ces bilans, surestimés ou sous estimés, étant souvent rédigés dans les premiers moments de l'accident, sous le coup de l'émotion que représente un amas de wagons encastés l'un dans l'autre et par suite parfois du décès de blessés graves. La presse et l'auteur ne peuvent donc être mis en cause pour ces erreurs.

(2) N.A. N'oublions pas que c'est l'État, qui en moins de 40 ans lors des deux guerres, par obligation, a fait détruire une majorité des chemins de fer; qui par la suite ne se relèveront pas à temps par manque de moyens financiers pour faire face au développement de la route.

(3) Le puddlage est une manière de transformer la fonte (riche en carbone 2,5 à 4%) en fer (pauvre en carbone 0,5%) par calcination en atmosphère oxydante dans un four à réverbère. Ce système fut remplacé par la suite par le convertisseur Bessemer.

(4) Le concours de Rainhill. Les quelques constructeurs de locomotives furent invités à se mesurer. Le concours se déroula du 6 au 14 octobre à Rainhill sur la ligne de Liverpool à Manchester. Cinq machines furent présentées :

- la NOVELTY, d'Ericson et Braithwaite. Elle comportait 4 roues suspendues, deux cylindres verticaux; le foyer était activé par un soufflet. La locomotive avait une masse de 3 991 kg.

- La SANS PAREIL, de T. Hackworth, équipée de quatre roues; un tube en retour reliait le foyer à la cheminée;

deux cylindres verticaux. Masse de la locomotive 4.851 kg.

- La *PERSEVERANCE*, de Burstall, quatre roues; une petite machine dont la masse n'est que de 2.895 kg.

- La *ROCKET* ou *FUSEE*, présentée par George et Robert Stephenson et Henri Booth; deux roues motrices à l'avant, deux petites roues porteuses, deux cylindres inclinés à 35 degrés. Cette machine avait une masse de 4.418 kg. Elle était équipée d'une chaudière tubulaire de Marc Seguin.

- Le *CYCLOPEDE*, cette machine ne fut pas admise, car elle était actionnée par un cheval monté sur un tapis roulant...

Le concours imposait un parcours de 42 km à une vitesse moyenne de 16 km/h.

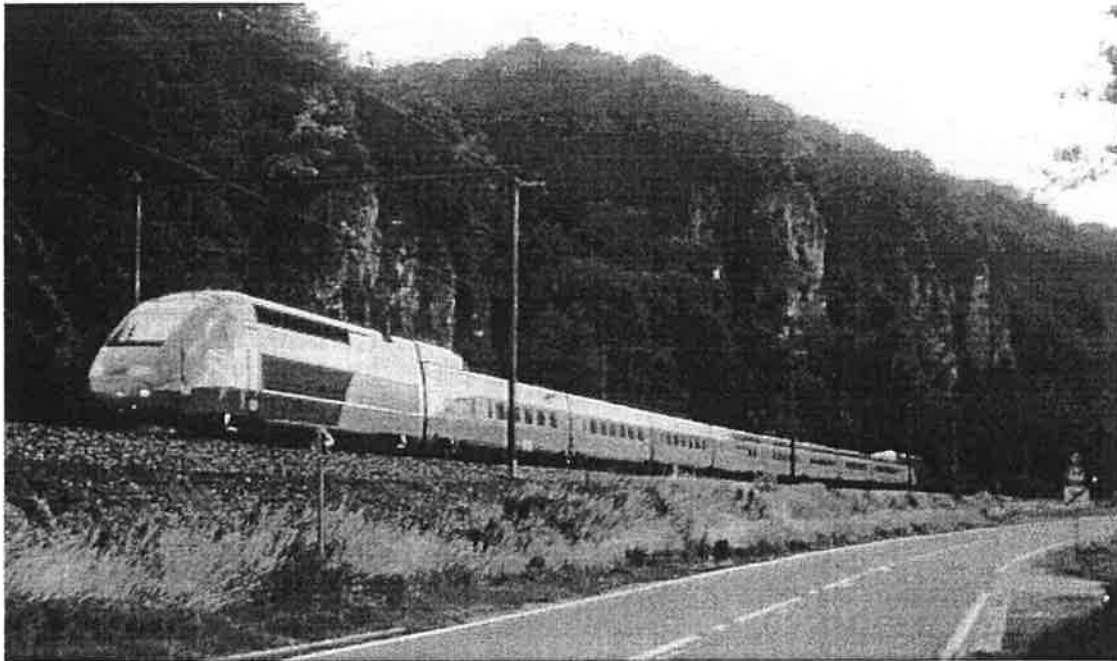
La *NOVELTY* était favorite, cette machine étant reconnue universellement comme le "beau idéal" d'une machine locomotive. Mais c'est la *ROCKET* qui l'emporta, accomplissant le parcours à 25 km/h avec un maximum de 47 km/h. Un peu plus tard, elle roula sur 6 km à la vitesse de 85 km/h.

(5) *La révolte des charretiers.*

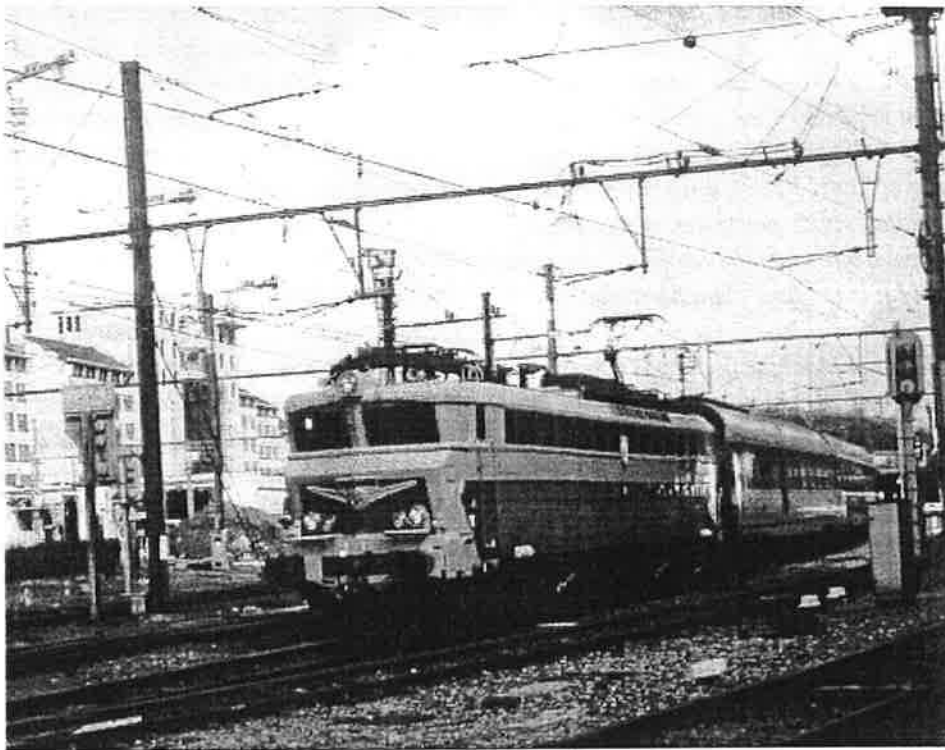
En mai 1830, fut inauguré, à Saint-Ghislain, un chemin de fer industriel reliant le charbonnage du Grand-Hornu

au canal de Mons à Condé. Sa construction avait débuté en avril 1829. Long de 1,8 km, ce chemin de fer, à l'écartement de 0,9 m, était constitué d'ornières en fer fixées sur des dés de pierre. Les chariots y étaient tractés par des chevaux. La mise en service de ce chemin de fer provoqua un vif émoi parmi la population du Borinage, excitée par les voituriers privés de leur gagne-pain. En effet, le nombre de chevaux nécessaires pour amener le charbon au rivage était tombé de 150 à 25 unités. Cette agitation aboutit le 20 octobre 1830 à une émeute dite « la révolution des charretiers ». Plusieurs milliers d'ouvriers des villages de la région détruisirent le chemin de fer, pillèrent les ateliers, magasins, bureaux et jusqu'à l'habitation du directeur Degorge - Legrand. Celui-ci n'eut la vie sauve qu'en se réfugiant dans son pigeonnier. Le matin du 22 octobre, Charles Rogier, membre du gouvernement provisoire (Note de l'auteur : nous étions dans la période de la révolution de 1830), se rendit sur les lieux. Son arrivée inspira une telle crainte que, dès l'après-midi, une foule de personnes rapportèrent une partie des objets volés. Par la suite, tout finit par s'arranger; on reconstruisit le chemin de fer et vers 1835, la traction chevaline fut remplacée par la traction vapeur. La première locomotive fut construite par Cockerill, les suivantes par les mêmes ateliers du Grand - Hornu.

DOCUMENTATION



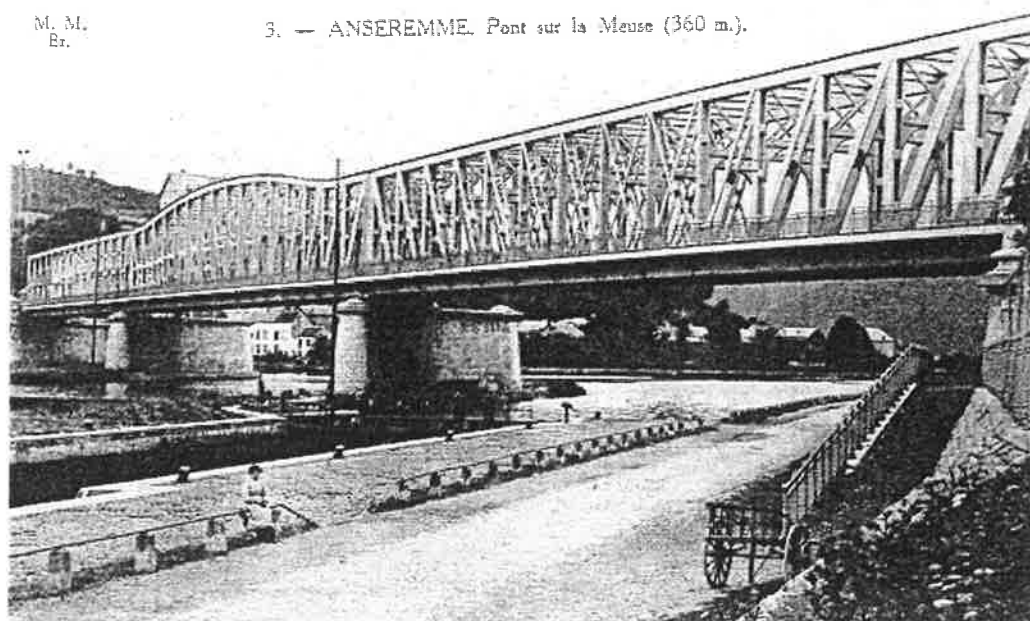
La rame PBKA ayant assuré l'EM9499 (Paris-Nord - Namur), ne pouvant exceptionnellement se garer à Ronet, se dirige vers Liers pour y trouver refuge pour la nuit. La voici photographiée à Beez, le 28 juin 1998 à 21h41, par Gérard Jochum.



*La CC 40110 SNCF tracte une rame de 8 voitures "grand confort"
en tête du train spécial E18116 Namur - Paris-Nord.
(Photo Gérard Jochum, Namur, le 4 avril 1998, 16h15)*

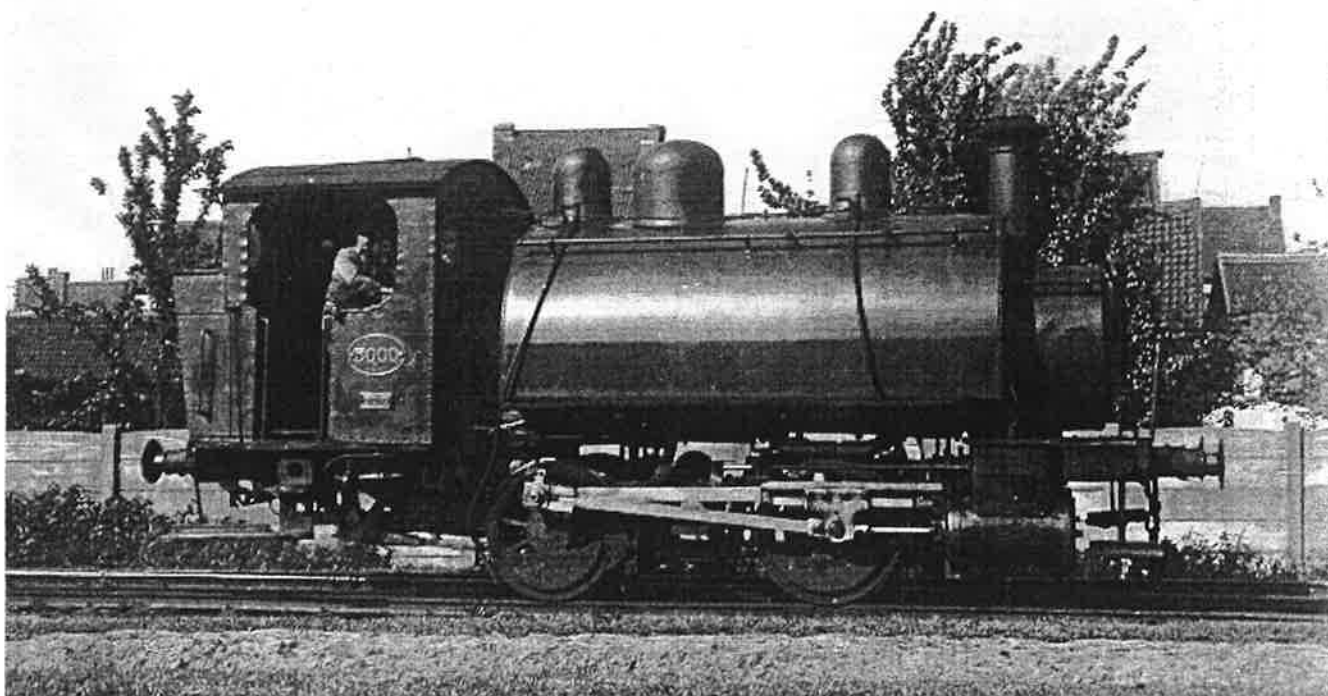


*Rame VT 601 TEE de la DB assurant le train spécial Z18197,
venant de Paris-Nord et à destination de Köln.
(Photo Gérard Jochum, Namur, le 24 mai 1998, 17h22)*



Carte postale éditée avant 1940, collection Didier Funken

*La type 50 n°5000 (50.005 le 1-1-46) de CW Gentbrugge (FUG) en 1939. (Collection M. Herbiet)
Voir notre article page 26*



Matériel 2 rails à vendre

Marques	Références	Type de matériel	Remarques
Clarel, base Jouef	-	Locomotive vapeur SNCF série 141 E	base 231 K et 141 R

Faire offre à Michel Herbiet, avenue de la Citadelle, 31; 5100 Jambes, 081-302254.

La 0-4-0 T type 50 de 1916

(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition d'essieux identique étaient dénommées "Four Wheel Switcher")

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 2 pages 24 à 25),
les caractéristiques (tome 2 page 328) et *la numérotation* (tome 2 pages 337).

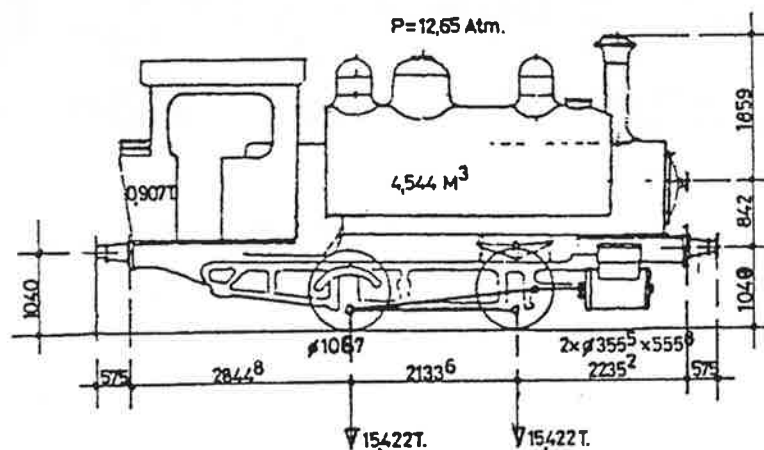
Au livret au	Nombre de services- locomotives à assurer par les remises de :						Nombre de locomotives			
	FBC	FGH	FSR	LT	GT	FKR	En service	Entretien 20%	Néces- saire	Effectif
15-05-26	1	1	1	-	-	-	3	1	4	27
02-10-26	1	1	1	-	-	-	3	1	4	23
01-02-27	1	1	1	-	-	-	3	1	4	17
15-05-27	1	1	1	1	-	-	4	1	5	16
02-10-27	1	1	1	-	2	-	5	1	6	15
01-02-28	1	1	1	-	1	1	5	1	6	11
15-05-28	1	1	-	-	1	1	4	1	5	10
07-10-28	1	-	-	-	-	1	2	1	3	10
01-02-29	1	-	-	1	-	-	2	1	3	10
15-05-29	1	-	-	-	-	-	1	1	2	9
06-10-29	1	-	-	-	-	-	1	1	2	6
03-02-30	1	-	-	-	-	-	1	1	2	6

P.S. Du livret du 15-05-30 à celui du 15-03-40, les 6 locomotives (5 à partir du livret du 15-05-31) furent utilisées par les ateliers centraux.

*Etat. Type 50 ex-R.O.D.; Baldwin, 1916-1917,
2 cylindres; vapeur saturée. Dessin A. Jacquet*

Abréviations télégraphiques
utilisées :

FBC = Braine-le-Comte
FGH = Saint-Ghislain
FSR = Schaerbeek
LT = Ottignies
GT = Haine-Saint-Pierre
FKT = Merelbeke



Remarque : La 0-6-0-T type 52 de 1917, devenue type 58 à la renumérotation du 1 octobre 1931 sera traitée ultérieurement.

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

La 0-6-0-T type 51 de 1866

(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition d'essieux identique étaient dénommées "Six Coupler", "six Wheel Switcher" ou "Bourbonnais")

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

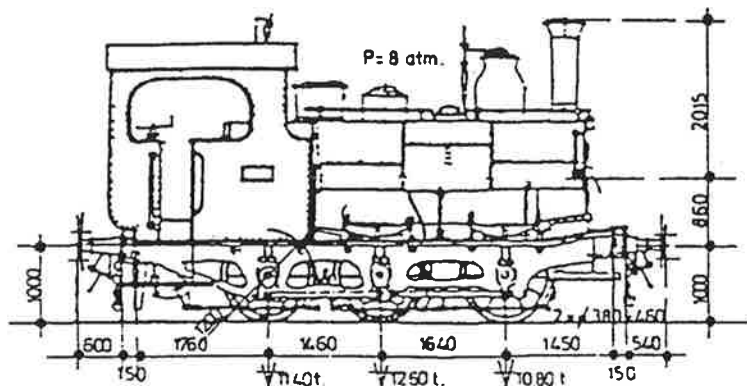
Voir dans "*Vapeur en Belgique*" de Phil Dambly : *l'historique* (tome 1, pages 103 à 106),
les caractéristiques (tome 2, page 325) et *la numérotation* (tome 2 pages 334).

Abréviations télégraphiques utilisées :

FLS = Aalst	FL = Liège	FC = Kortrijk
FRST = Aarschot	FMY = Montignies	FMN = Manage
FDK = Adinkerke	FTY = Tournai	FSR = Schaerbeek
FNDM = Antwerpen-Dam	LML = Mol	FSN = Sint-Niklaas
FNSD = Antwerpen-Zuid	FKL = Laeken	FPS = Pepinster
ATH = Ath	FEO = Ronet	MBX = Bertrix
FSU = Baulers	NK = Renory	FHR = Herbesthal
FCV = Berchem		
FBC = Braine-le-Comte		
FR = Brugge		
FBM = Bruxelles-Midi		
FCR = Charleroi		
LC = Ciney		
FDD = Denderleeuw		
FT = Dendermonde		
GT = Haine-St-Pierre		
LJ = Jemelle		
FTK = Kortemark		
FLD = Landen		
FLU = Luttre		
LMG = Mariembourg		
FKR = Merelbeke		
LNC = Monceau		
FMS = Mons		
FMC = Mouscron		
FYM = Muizen		
FNR = Namur		
FSD = Oostende		
FTM = Tamines		
FTG = Tongeren		
FVS = Visé		
FGNF = Gent-Zeehaven		
FHS = Hasselt		

Voir le tableau en page 28

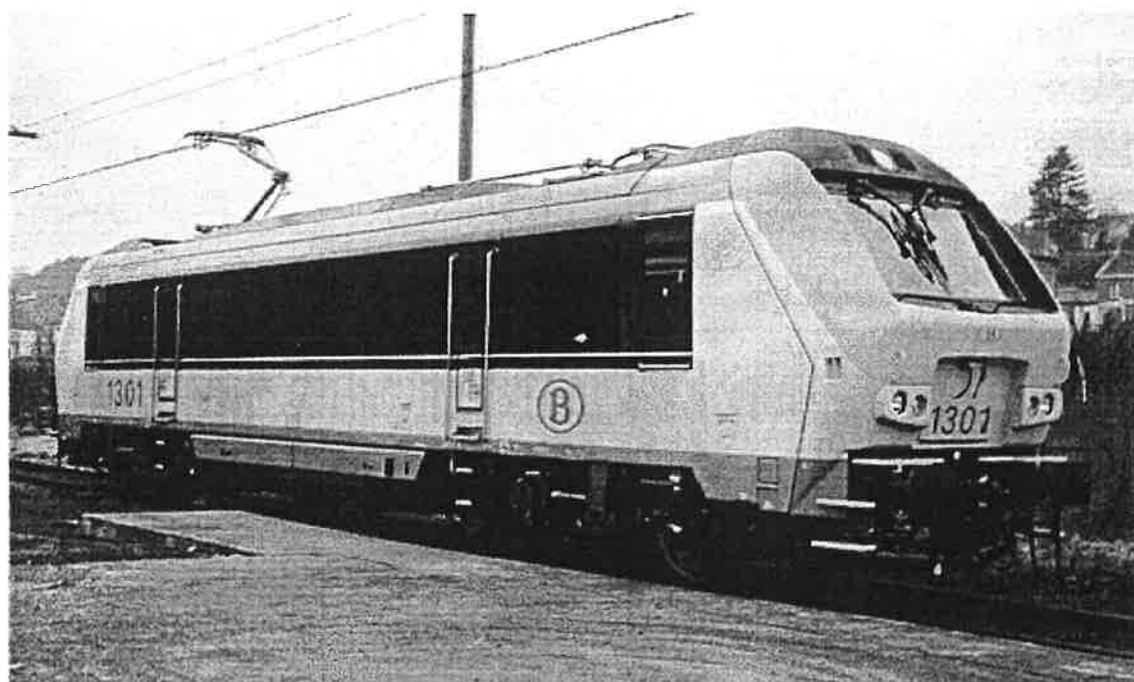
Etat. Type 51, série de 1882 - 1884. Dessin de A. Jacquet





*En haut : la première des 20 locomotives de la nouvelle série 3000 des CFL,
sur les voies de garage de la gare de Bettembourg.
Photo CFL reprise la revue dans "CFL Express", communiquée par J.P. Van Hoof.*

*En bas : la première des 60 locomotives de la nouvelle série 13 de la SNCB, à l'A.C. Salzinnes.
Photo Etienne Dozot*



Vie du club

Editorial du Président	1
Programme des réunions du RMM et activités ferroviaires "d'ailleurs"	2
L'exposition triennale du RMM des 10 et 11 octobre	3

Histoire

Extrait du "Patriote Illustré" du 15 octobre 1944	9
La gare de Namur en 1939	11
Trois numérotations portées en même temps par une seule locomotive	16
Les chemins de fer dans le monde : "de Denis Papin à nos jours"	20

Documentation

Photo : le PBKA	23
Photos : CC 40110 SNCF et rame VT 601 de la DB	24
Photo : le pont d'Anseremme	25
Photos : 3001 CFL et 1301 SNCB	29

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	19
--	----

Rétro-rail

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

FERRO FLASH NAMUR n°92, 1998-5.

Ce cinquième 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) : Alain Bauwin, Claude Carpet, Didier Delfosse (expédition), Jean Dubuffet (histoire), Michel Foulon (agenda), Michel Herbiet, et les autres ...

Photo de couverture :

La type 51, n°5244, (51.144, le 01-01-46) à la remise de Muizen en 1939. (Document paru en page 33 du livre "Type 51" de Hugo De Bodt, photo collection H.J. Hesselink)