

# Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise



## Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

<http://www.club-rmm.be>

n° 161 2010-2



Arrêt du convoi à Gent-Zeehaven Middendok



Voyage PFT du 21 mars 2010.  
Photos Claude Dumont.



Arrêt de la 6077 du PFT en gare de Zottegem pour laisser  
passer l'atorail n°4168



Arrêt photo : Gent-Zeehaven



Carrières de Lessines avec l'atorail 8002, ex-SNCB,  
avec une rame sous la trémie de chargement



Soutes à eau bien remplies, la 64.169 peut pour-  
suivre vers Rebaix. Merci Messieurs les Pompiers.

## "Trickland" : une vidéo "tournée" au RMM



Photo Isabelle Tollenaere, adaptation Didier Delfosse

Dans notre FFN 157, page 29, nous vous annonçons les prises de vues d'une vidéo au sein du club. Le court métrage de 18 minutes est terminé. Mademoiselle Isabelle Tollenaere, auteure du scénario, des prises de vues et du montage, a finalisé son oeuvre dénommée "Trickland". Ce film narre l'histoire d'un couple de modélistes ferroviaires dont le mari travaille dans un parc d'attraction déguisé en "Panda".

Des scènes ont été tournées au club, à la maison des acteurs, dans la vallée de la Meuse, au BVS et à Bobbejaanland.

Il a été présenté au "Festival international de la Courtisane" à Gent, le samedi 20 mars dernier. Le jury avait

reçu plus de 1.100 DVD. Trente avaient été sélectionnés et projetés dans la salle "Le Sphinx" pendant la troisième semaine de mars.

Parmi toutes ces oeuvres, "Trickland" a remporté le premier prix !

Toutes nos félicitations à Isabelle Tollenaere, cette jeune créatrice de 25 ans, dont c'est (déjà) le second "premier prix" !!! Le DVD sera présenté au club, dès sa réception, lors d'une réunion mensuelle.

La photo ci-dessus est extraite des premières images du film.

Merci à Claude Riguelle pour son indispensable collaboration et sa disponibilité.

## Le réseau "3 Rails" au Lycée de Namur

A la demande de notre secrétaire, Jean-Pierre Lobet, impliqué dans l'association des parents du Lycée de Namur (APLN), le réseau "3 rails" est parti en promenade le dimanche 21 mars pour une présentation "jeunes". Didier avait offert ses services et ceux de sa remorque pour le transport des modules afin d'éviter les frais d'un camion.

Une installation rapide grâce à une équipe rodée au montage. Le réseau complet assemblé, les circulations ont commencé. Marc et Claude se sont transformés en "moniteurs" (ou en professeurs) pour expliquer aux jeunes (et moins jeunes) les joies du ferroviaire en miniature. Une après-midi agréable dans une ambiance bon enfant.





Au Lycée de Namur, le réseau 3 Rails a ravi petits et grands. Les rames ont circulé sans restriction (photos Cl. Carpet).

On circule sur le réseau "3 Rails", le deuxième et le dernier vendredi du mois.



Circulations sur le réseau 3 rails : il appartient aux aînés d'expliquer le ferroviaire et de motiver les jeunes à son utilisation.

## Travaux à la voie sur le réseau H0 Mosan

Vivement souhaités par plus d'un, des travaux de modifications ont été entrepris dans les coulisses du réseau H0 à décor mosan. Il s'agit, au départ, de séparer les lignes 154 (Namur - Dinant) et 162 (Namur - Frontière luxembourgeoise) réunies sur une traversée jonction double. Cette configuration ralentissait gravement le trafic visible à l'avant du réseau dans sa partie scénique.

Je laisse l'Ingénieur de la Voie (Claude Riguelle) nous décrire les travaux à entreprendre et ceux déjà réalisés.



**L'ingénieur de la Voie est à l'oeuvre. Après la suppression de la TJD et la création des raccordements directs, il vérifie le dévers dans la courbe menant aux voies 3 et 4.**

### Pourquoi entamer des travaux ?

Deux raisons principales sont à la base des modifications apportées au réseau H0 Mosan :

1. La vétusté des aiguillages qui demandent des réparations peu fiables et occasionne des pannes dans le système de commande;
2. Le fait que les utilisateurs ne voient que rarement leur train dans la partie décorée du réseau (partie scénique). En effet, actuellement, lorsqu'on a réalisé l'itinéraire de départ du train, on peut le démarrer et aller le voir du beau côté. Mais, aussitôt, il faut regagner l'arrière pour réaliser l'itinéraire de rentrée. Le résultat est que, la plupart du temps, on reste à l'arrière du réseau.

### Que faire pour améliorer la situation?

Dans un premier temps, il faut éviter les croisements dans les deux grills d'aiguillages :

1. Du côté de l'angle du réseau, (vu des coulisses : à droite, côté couloir d'accès) il convient de réaliser quatre voies séparées vers le faisceau de garage. Ce travail a déjà été exécuté en ajoutant une voie vers l'extérieur et en recoupant dans l'armature du réseau pour ajouter une voie à l'intérieur de la courbe.

L'ancien matériel a été récupéré et il est envisagé

d'acheter de nouveaux aiguillages lorsque l'on aura réglé tous les petits problèmes rencontrés.

2. De l'autre côté, pour éviter que les deux voies de la ligne 154 ne croisent celles de la ligne 162, il convient de réaliser un saut de mouton, c'est à dire faire passer les deux voies de la ligne 154 en dessous de celles de la ligne 162.

### Ce travail est beaucoup plus important

En effet, il faut abaisser la plate-forme de la ligne 154 de quatre centimètres après l'avoir désolidarisée du décor et ensuite procéder à des entailles dans les traverses de support. Il faut également désolidariser la plate-forme de la ligne 162 et la relever de quatre centimètres.

La réalisation de ces importants travaux d'infrastructure va demander un certain temps pendant lequel la circulation sur le réseau ne pourra se faire de ce côté.

Après ces travaux, chaque voie des lignes 154 et 162 sera raccordée à deux voies de garage, une huitième voie y étant prévue.

Dans un premier temps, il n'est pas prévu de passer d'une voie à l'autre, mais cela pourra être envisagé plus tard.

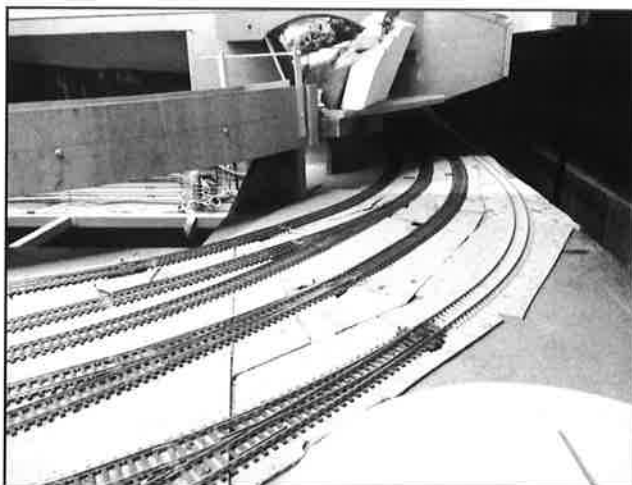
Dans un second temps, on envisage de reporter "du beau côté" (côté scénique) : le boîtier des alimentations 1 et 2, les commandes des aiguillages (postes 1 et 2) et des alimentations des voies (tableau placé actuellement sur le mur du fond du local).

Ainsi les utilisateurs pourront installer leurs convois sur une des huit voies de garage à l'arrière et ensuite venir les commander "du beau côté". Quatre opérateurs pourront alors travailler de façon indépendante.

Il est également envisagé de pouvoir remplacer l'alimentation 1 et/ou 2 par une alimentation numérique (digitale) afin de satisfaire les amateurs de ce mode de commande (*NDLR : évolution technologique oblige*).

Voilà ce qui va nous occuper pendant quelque temps et je reste attentif à toute suggestion de votre part.

*Claude Riguelle, responsable du réseau H0 Mosan.*



**Vue des travaux déjà réalisés : suppression de la TJD.**

## Notre ami Gérald Dhont fait un don au club

Notre ami Gérald Dhont nous a fait don d'une partie de ses archives ferroviaires concernant des documents photographiques dont certains ont été capturés par son père Franz Dhont à un moment où peu de personnes pensaient à photographier du matériel ferroviaire.

Cette donation très intéressante fait désormais partie

du patrimoine du club. La majeure partie des documents a été scannée par les soins de Didier Delfosse dans les buts évidents de maintenir une archive électronique permettant des insertions dans Ferro Flash Namur.

Un tout grand merci à Gérald qui a souhaité nous faire partager cette riche documentation.



La saison des circulations est recommencée au Chemin de Fer du Bocq (CFB) entre Ciney et Purnode.

<http://www.cfb.be>



Le réseau HO "US" vient au secours du matériel numérisé. La Diesel n°5541 SNCB en circulation d'essai.

Modèle de base : Märklin (Hamo).

Modifications apportées par Claude Carpet :

- remplacement du moteur universel par un Maxxon de SB Modellbau,
- remplacement des lampes de phares par des leds 2mm,
- éclairage 3ème phare blanc indépendant,
- éclairage de cabine,
- sonorisation LokSound V3.5 de ESU, HP 40x20mm,
- ajout d'annonces "gare de Liège-Guillemins".

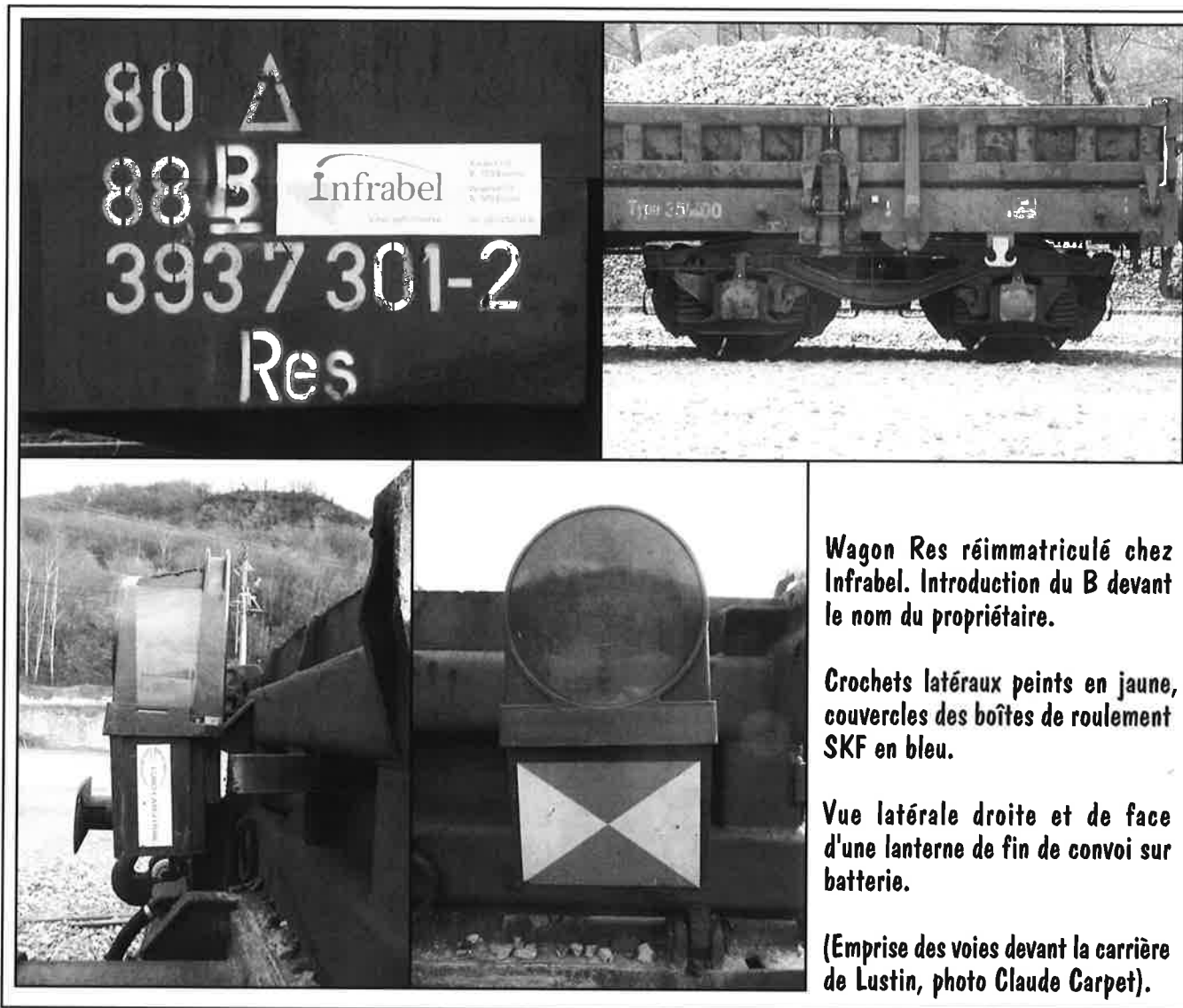
(Photo Patrick Maes, le 9 avril 2010).



Animation sur le réseau "N" : intéresser les jeunes à notre hobby, c'est assurer la relève (CC, 9 avril 2010).



Locomotive Shay n°19 en tête d'un convoi de troncs d'arbre posés sur lorries (Photo Patrick Maes).  
(prise de vue avec Sony DSC-W350, le 9 avril 2010)



**Wagon Res réimmatriculé chez Infrabel. Introduction du B devant le nom du propriétaire.**

**Crochets latéraux peints en jaune, couvercles des boîtes de roulement SKF en bleu.**

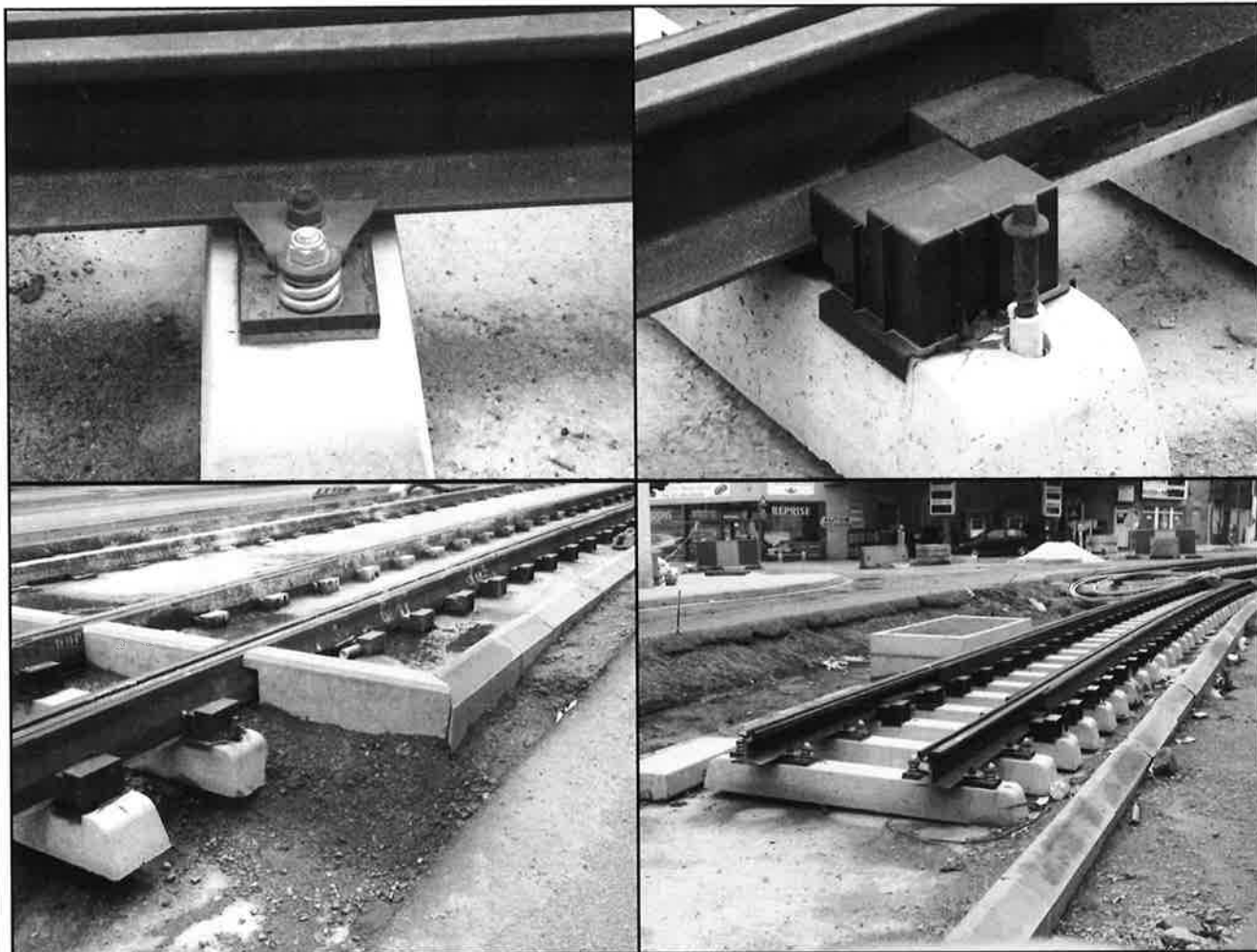
**Vue latérale droite et de face d'une lanterne de fin de convoi sur batterie.**

**(Emprise des voies devant la carrière de Lustin, photo Claude Carpet).**



**Automotrice électrique Z n°2011 des CFL, vue le 15 novembre 2005, (photo Claude Carpet). Elle vient d'être reproduite en HO, en exclusivité pour MBS-L, sous l'immatriculation 2010.**

## Infrastructure ferroviaire du Métro de Charleroi



La ville de Charleroi est à nouveau en travaux pour la poursuite de la boucle du métro et de ses antennes vers les sections de l'agglomération.

La première extension est réalisée jusque Anderlues en passant par Dampremy, Marchienne et Fontaine-l'Évêque; l'autre vers Gilly via Charleroi-Nord; une autre vers Montignies-sur-Sambre (non achevée).

Des extensions vers Jumet et Gosselies étaient prévues et en parties réalisées donnant accès au dépôt de Jumet.

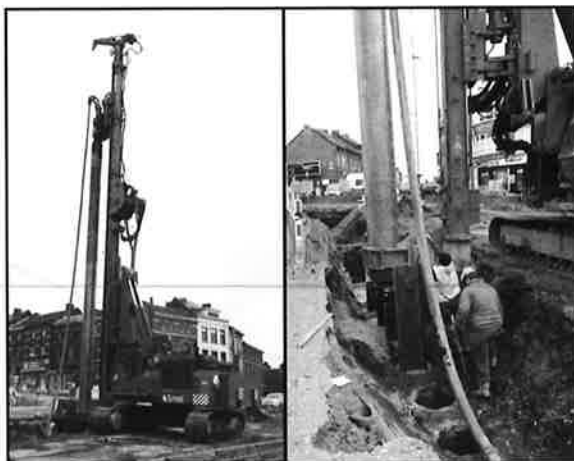
Au départ de la station "Beaux-Arts", une commutation avait déjà été installée à gauche vers la direction "Dampremy" et à droite vers Jumet (dépôt) et Gosselies. Voici que cette dernière liaison est supprimée, défermée pour être réinstallée suivant de nouvelles normes dont photos ci-dessus. Les éclisses sont fixées sur des traverses en béton, la fixation protégée par un boîtier en matière plastique. Avant coulée d'un béton maigre, des profils sont posés sur la semelle du rail et contre celui-ci. Cette technique permettra, en cas de travaux, de faciliter un accès rapide aux voies.

Des travaux de grande envergure, combinés aux changements complets du carrefour routier de Lodelinsart Bon-Air à proximité du nouvel Hôpital de Charleroi en construction, empoisonnent la circulation automobile sur les axes Charleroi - Gosselies (Chaussée de Bruxelles Nationale 5) et sur la Chaussée de Gilly à Lodelinsart

qui passera en souterrain de la N5 sous le carrefour de Bon-Air. Une machine à forer le sol et injecter le béton (photos du bas) travaille sur le site du carrefour pour la réalisation des piliers de soutènement des voies en surface maintenues par des poutrelles d'acier.

Centre-ville : dans le but de réaliser (enfin) la "boucle" prévue dès le départ, des travaux non moins importants relient la station "Parc" à la Gare de Charleroi-Sud.

Ce sont les rues du Pont-Neuf, Rond-point Tirou, rue de l'Écluse et le Quai de la Gare du Sud qui sont maintenant concernés. Ne parlons pas de l'impact direct sur les commerces riverains de ces chantiers : de nombreuses faillites en perspective.



Texte et photos Claude Carpet.



## Wagon avarié au dépôt de Monceau (LNC)



Photos d'un wagon plat Lgnss, avarié, de la société T.R.W. loué à "Inter Ferry Boats nv". Il est garé sur l'une des voies de débord du dépôt de Monceau (LNC).

Remarquons sa nouvelle immatriculation (les modifications en souligné): **23 88 443 9 292-4 B-TRWBE.**

Gare d'attache : Antwerpen DS.

Dans le porte-documents : les notes de service justifiant son retrait du roulement.

(photos Claude Carpet, 10 avril 2010).



## Ouverture de la saison touristique au CFV3V

Plus de cent deux mille visiteurs au CFV3V et plus de quarante trois mille entrées au Musée de Treignes. Ce sont les chiffres communiqués par Monsieur Didier Mosseray, Président de l'association.

Récemment remise en état, la locomotive vapeur "André Dumont" (AD 05) une 030, construite en 1926.

Les dates à retenir :

- 18 juillet : la sortie d'un maximum de matériel ferroviaire belge.

- 21 juillet : la journée du modélisme sur le site de Treignes.
- 15 août : rallye dégustation.
- 25 et 26 septembre : festival vapeur.
- 30 et 31 octobre : trains Halloween.
- 18 et 19 décembre : trains du Père Noël.
- 31 décembre : repas de réveillon à bord d'un train vapeur.

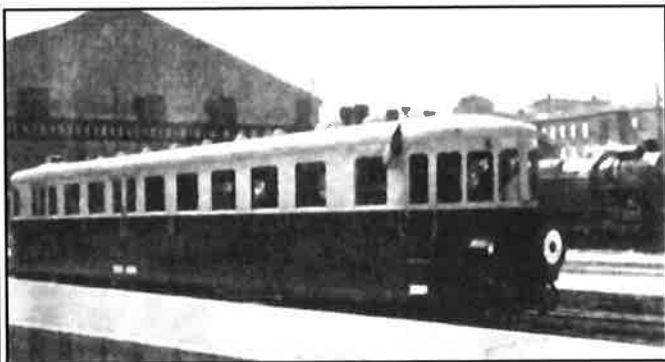
<http://www.cfv3v.in-site-out.com>

## Du "Valeureux Liégeois" de 1930 au "Sambre et Meuse" de 1947

Suite de FFN 160

### 3 mai 1947 : "Le Sambre et Meuse", Paris - Liège en autorail SNCF

Un article "Tractionnaires sans frontières" paru dans la Vie du Rail n°1722 de décembre 1979, a éveillé des souvenirs à des cheminots des deux côtés de la frontière... franco-belge.



Inauguration de la relation "Sambre et Meuse", le 3 mai 1947. Autorail SNCF De Dietrich 320 Cv (photo Yves Broncard).



Autorail SNCF XD 2500 De Dietrich (photo fohanno)

### La Vie du Rail n°1727 de janvier 1980 :

Monsieur Edgar Labbé, ancien conducteur SNCF.

"... De Paris à Liège; la plus longue pénétration régulière en territoire étranger, était déjà pratiquée du temps de la vapeur. Cependant, on ne parle pas souvent des autorails. Pourtant, leurs services passés ne sont pas négligeables.

Conducteur principal pendant vingt et un ans au dépôt de Noisy-le-Sec, j'ai, entre autres, eu le plaisir d'assurer le premier "Sambre et Meuse" : Paris - Liège en mai 1947.

Nous avons débuté avec un aller le soir et le retour le lendemain matin, avec un autorail De Dietrich 320 Cv. Par la suite, c'est deux allers et deux retours journaliers que le dépôt de Noisy a assurés. Nous logions avec un "bon" chez l'ha-

bitant, en l'occurrence un marchand de couleurs, dans une maison située presque en face du poste d'aiguillages de sortie de la gare, côté sud (le père "Mouton" surnommé ainsi par nous du fait qu'il élevait des moutons).

Nous mangions dans la gare des Guillemins, dans un local réservé aux agents de trains.

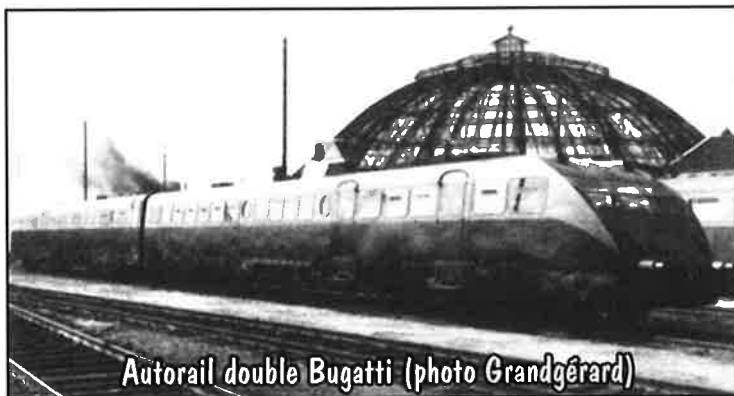
Les voies n'étaient pas fameuses et on était passablement secoués. Mais le pire était la signalisation, pas de signaux lumineux, mais "des chandeliers" comme on les appelait, avec deux ou trois branches, avec des petites loupiotes, placés à droite, souvent placés à sept ou huit mètres de haut et assez éloignés de la ligne (celui de la gare de Huy devait se trouver à droite "dans le jardin du chef de gare").

De toutes façons, il fallait bien connaître leur emplacement, et avoir une parfaite connaissance de la ligne.

Je me souviens avoir conduit jusqu'à Liège le chef de service de la traction. C'était au moment où nous avions des Bugatti doubles, avec cabine sur le toit. Nous partions "grand bout" à l'avant et le chef de service avait pris place en tête, près du chef de train. Quand nous sommes arrivés, il nous a dit "avoir eu des suées" car, pour quelqu'un qui n'était pas familiarisé avec les signaux belges, c'était assez saisissant, du fait que l'on pouvait parfois croire que l'on franchissait un "rouge", alors que ce signal ne s'adressait pas à nous.

Et encore, il n'y avait pas de brouillard ! Ah, ces brouillards belges, quel cauchemar ! Sur l'Est, nous étions pourtant habitués aux brouillards, entre autres et surtout dans la vallée de la Marne, mais ces brouillards n'étaient pas encore comparables aux belges, où tout s'y mélange : poussières, fumées et vapeurs des eaux chaudes déversées par les laminoirs, usines et mines qui bordent la ligne, surtout après Charleroi. Votre reporter devrait y aller un jour de brouillard, quand on ne voit pas à plus d'un mètre.

Allez donc voir les signaux si loins et si hauts perchés!



Autorail double Bugatti (photo Grandgérard)

*Et on ne pouvait pas se fier aux "crocodiles", attendu qu'il n'y en avait pas. Il y avait des moments où l'on ne riait pas. En revanche, il y avait des pétards et le mécanicien qui écrasait des pétards n'était pas autorisé à terminer son train. Mais l'été, par beau temps, c'était un parcours idéal. Nous avons effectué ce parcours pendant six ans, je crois, et, malgré mes soixante-quinze ans, je ne peux oublier l'accueil de nos amis belges qui, connaissant nos difficultés du moment (en 1947, nous avions des cartes de ravitaillement), nous recevaient à bras ouverts."*

### **La vie du Rail n°1737 d'avril 1980 : Les souvenirs appellent les souvenirs**

De Monsieur Jean Léonard de Nonceveux,  
chef garde SNCB

*"Je suis entré en 1945 à la SNCB, en qualité d'agent d'ajustage, à la remise à locomotives de Liège. J'ai eu le plaisir de côtoyer les locomotives à vapeur et de parcourir la majorité des lignes de notre petit réseau, principalement la relation, Aix-la-Chapelle - Aulnoye (ou Jeumont).*

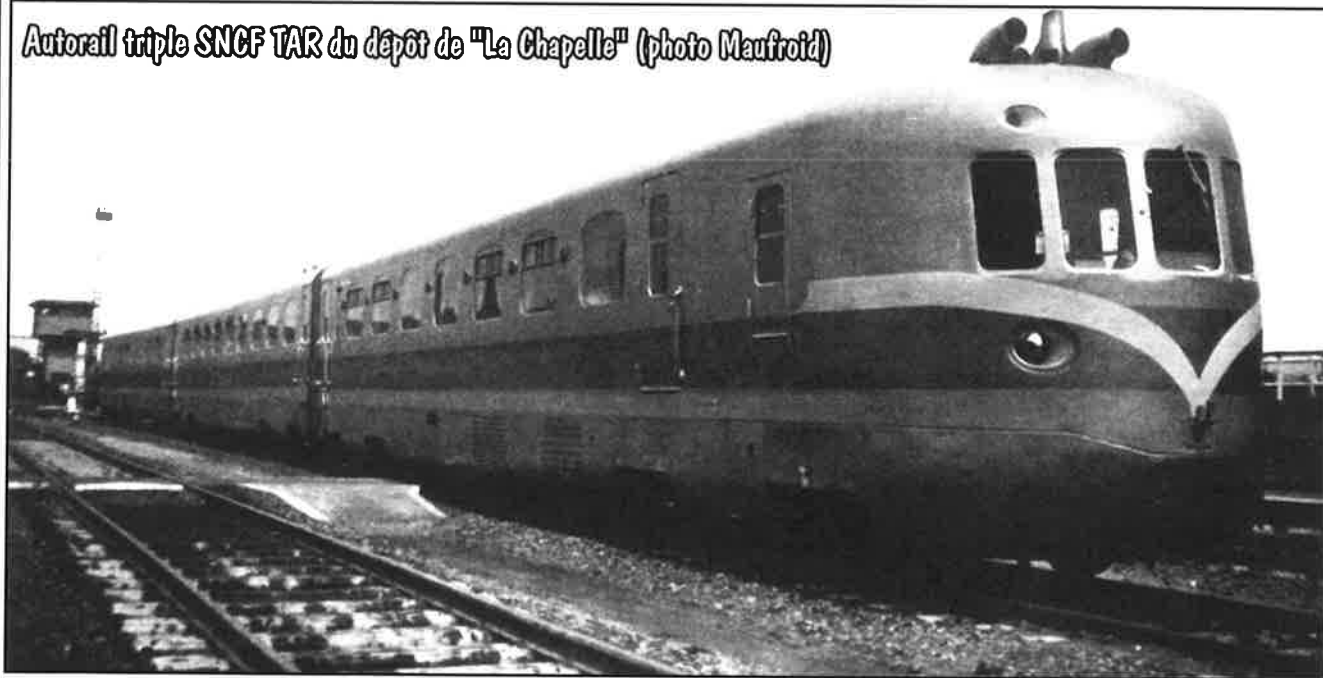
*Ceci m'a permis d'avoir de constants rapports avec mes collègues SNCF, c'est pourquoi, en lisant votre numéro 1727 du 27 janvier 1980, page 48, j'ai eu la joie de lire, dans la rubrique "dialogues", un article de Monsieur Edgar Labbé. Son article m'a rappelé de bons souvenirs, et j'ai vécu avec lui une petite aventure très amusante qu'il a d'ailleurs ignorée. C'était aux environs de 1949, je pense. J'étais alors attaché au dépôt de Liège-Guillemins en qualité de chef de train et j'avais été chargé de desservir l'autorail de Liège-Guillemins - Paris-Nord (un Bugatti), départ de Liège-G en gare latérale, vers 7h du matin. Comme le décrit si bien, M. Labbé, cet autorail était toujours accompagné d'un chef de train de Paris-Nord. Cet agent prenait place à l'avant, côté gauche, en face d'un petit tableau pourvu de boutons-poussoirs et d'un robinet d'urgence. Il était chargé de confirmer au mécanicien, dans son kiosque, la posi-*

*tion des signaux rencontrés. Afin de pouvoir compléter mon rapport de route, j'ai demandé à mon collègue quels étaient les noms des agents SNCF et c'est ici que l'affaire prend tout son sel ! Le conducteur s'appelait Monsieur Lévêque, le deuxième agent de traction était Monsieur Labbé, tous deux de Noisy. Le chef de train s'appelait Monsieur Léglise de Paris-Nord. A ce moment j'ai cru être victime d'un canular, mais le comble est, une minute avant le départ c'est embarqué le chef contrôleur SNCB (section Liège-Namur) et qui s'appelait Monsieur Lemoine. C'est alors que le chef de train a bien cru qu'à mon tour je blaguais. Encore heureux que les agents traction n'avaient pas appartenus au dépôt de... La Chapelle !*

*A cette époque, la gare de Liège-Guillemins était encore équipée de la signalisation SNCB, dite à trois positions (palette placée sur un mât). Il y avait beaucoup de signaux à Liège-Guillemins, donc beaucoup de mâts et c'est pourquoi les collègues de la SNCF l'appelaient : "la gare pépinière". Sur une distance d'environ 250 mètres, l'autorail devait franchir trois signaux d'arrêt avant d'atteindre la ligne 125. La ligne 125 (ex-Nord-belge) était encore équipée de la signalisation "Nord", code Verlant, avec damier, avertissements sur pointe ou sur carré, palettes SEM, disques à distance et les fameux signaux Lartigue (grandes et petites ailes). Effectivement, ces mâts Lartigue étaient placés, soit à gauche soit à droite de la ligne. Il fallait donc très bien connaître l'itinéraire. Après Statte (30 km de Liège), la ligne pénétrait sur le groupe de Namur, déjà équipée de la signalisation à trois positions. Après Namur, le train s'engageait sur la ligne 130 qui, depuis environ 1930, avait été équipée d'une signalisation lumineuse expérimentale jusque Charleroi-Sud. Le code était presque le même qu'actuellement, mais la forme des cibles était différente et la disposition avec chandeliers (aujourd'hui abandonnée) avait été maintenue.*

*C'est sur cette ligne, lors de l'accompagnement d'un train desservi par un TAR, que j'ai pu constater que la répétition des signaux en position d'ouverture se faisait*

**Autorail triple SNCF TAR du dépôt de "La Chapelle" (photo Maufroid)**

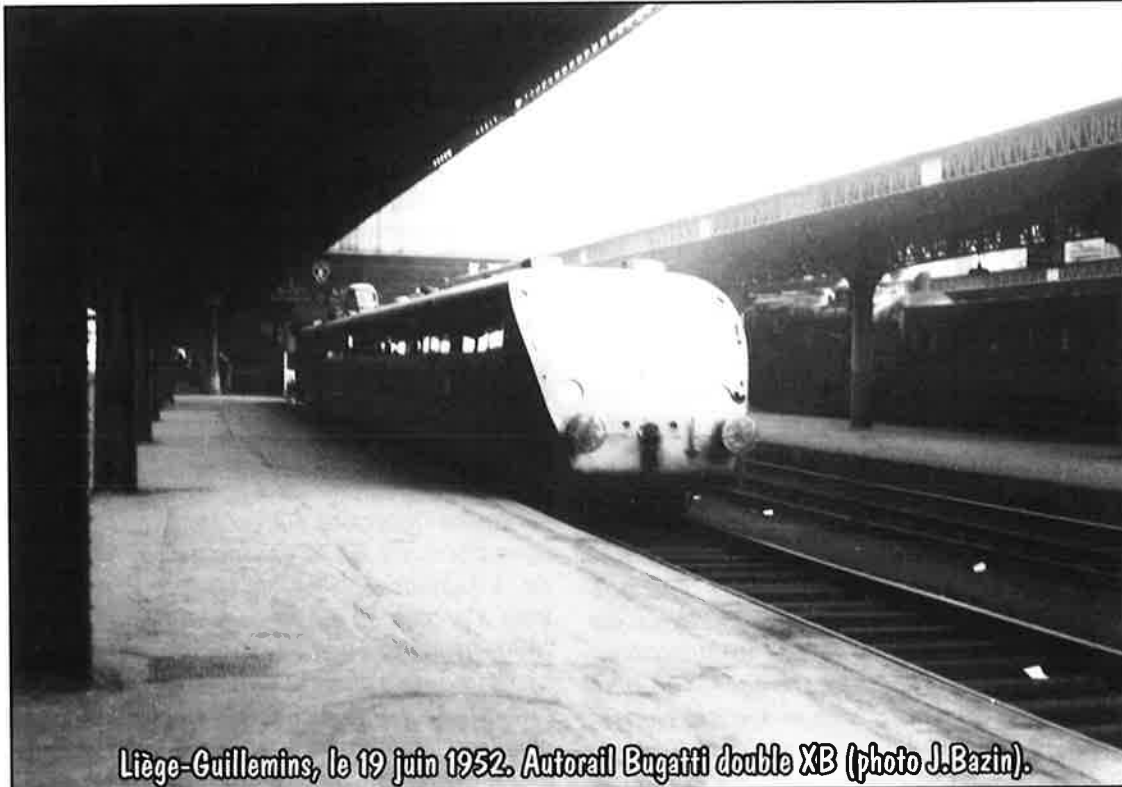


par l'intermédiaire de l'appareil "Flaman". Cette particularité était inconnue sur notre réseau et n'a été généralisée que depuis quelques années seulement. Je suppose que c'est à la demande de la SNCF que cet équipement avait été mis en service sur la ligne."

Monsieur Edmond Fellingue de Liège

"L'évocation des souvenirs de la relation directe Paris - Liège a dû combler pas mal d'amateurs liégeois, qui ont gardé la nostalgie émue des "Super Pacific" et de leurs "geules noires" à béret et lunettes. Du côté de ces derniers, il faut bien admettre qu'il était plutôt contraignant pour des mécaniciens de vitesse, d'avoir à emprunter,

dès la frontière, une ligne à caractère industrielle, pénalisée d'innombrables bifurcations, embranchements privés de pleine voie et traversées à niveau avec la signalisation appropriée à ces "points singuliers". A titre d'exemple, sur quelques centaines de mètres, entre la sortie des Guillemins et Sclessin, on trouvait déjà trois raccordements en ligne : un charbonnage, une minoterie et des ateliers de construction de la Meuse et, quelque peu au-delà, sur une distance à peine supérieure, entre Tilleur et Flémalle-Grande, quatre traversées, dont une à voie normale, une métrique et deux de cinquante centimètres. A noter, en passant, que le réseau des



Liège-Guillemins, le 19 juin 1952. Autorail Bugatti double XB (photo J. Bazin).



Autorail SNCF "TAR Nord", le 5 juin 1953 à Liège-Guillemins (photo J. Bazin)

tramways liégeois ou sérésiens n'étaient pas concernés, car l'administrateur du Nord-belge, à l'époque M. Philippe, s'était toujours féroce-ment opposé au franchissement de ses voies par les transports urbains. La signalisation évoquée appelle, toutefois, un petit correctif : ces signaux placés à droite, avec leurs loupiotes haut perchées ne sont pas belges mais français. Il s'agissait des restes de l'ancien Nord-belge (NB) toujours en place à l'époque des autorails, c'est-à-dire les sémaphores Lartigue-Nord, dont le mât unique pour les

deux ailes se présente forcément à droite dans un sens. Quant à l'indicateur placé "dans le jardin du chef de gare" à Huy, sa position se justifiait probablement par la courbe en tranchée suivant le débouché du tunnel côté Liège.

Les chandeliers qui sont, en fait, des signaux de bifurcation n'étaient en service que sur la section Charleroi-Namur, trente-sept kilomètres, Etat-belge d'origine."

Michel Herbiet

Horaires de la relation "Sambre et Meuse" à l'indicateur du 3 octobre 1948					
M 189			M 162		
Paris-Nord	-	17:15	Liège-Guillemins	-	07:45
Maubeuge	19:29	19:31	Huy-Nord	08:07	08:08
Jeumont	19:38	19:58	Namur	08:30	08:31
Charleroi-Sud	20:26	20:27	Charleroi-Sud	09:00	09:01
Namur	20:56	20:57	Jeumont	09:26	09:46
Huy-Nord	21:19	21:20	Maubeuge	09:53	09:55
Liège-Guillemins	21:43	-	Paris-Nord	12:10	-

Trains assurés par autorail SNCF de 1ère et 2ème classes. Ne sont pas accessibles aux voyageurs en service intérieur et ne prennent pas les bagages enregistrés.

#### Ordre chronologique des types d'autorails SNCF ayant assurés des prestations sur la relation Paris - Liège

De Dietrich 320 Cv	simple	Basé à "Noisy-le-Sec", le 3 mai, jour de l'inauguration
XD 2500 De Dietrich	double	Basé à "Noisy-le-Sec"
XB 1 à 3 Bugatti	double	Basé à "Noisy-le-Sec"
TAR Nord	triple	Basé à "La Chapelle"

Rectification dans FFN 160, page 18, légende de la photo du bas : il faut : "de gauche à droite, sur la machine : le Maire de Chester (ancien mécanicien anglais), Adonis Vasseur et son chauffeur".

# Dimanche 6 juin 2010

de 9h à 13h

## 7ème bourse ferroviaire

Organisée par le

### Rail Miniature Mosan

### à l'Institut Technique Henri Maus

en collaboration avec l'Association des Professeurs

Place de l'Ecole des Cadets n°4, Namur

Renseignements :

[secretaire@club-rmm.be](mailto:secretaire@club-rmm.be) ou [ffn-rmm@club-rmm.be](mailto:ffn-rmm@club-rmm.be) <http://www.club-rmm.be>

Inscriptions pour exposants : table de 0,80 m x 1,20 m à 6,00 €. A verser au titre de réservation sur le compte : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan pour le jeudi 3 juin 2010 au plus tard.

# 1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB

Les 22 dernières années de la traction vapeur à la SNCB : de la renumérotation des locomotives en janvier 1946 aux dernières mises hors-écritures en avril 1967.

Suite des FFN 136 à 143 et 146 à 160

## Année 1966

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1966 : 66 machines.

Type	Nombre	Type	Nombre
29	20	64	10
53	11	81	25
		Total	66

240 locomotives mises hors écritures en 1966

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
29	70	-	-	29.009	mars	Leuven	FLV	(A)
		-	-	29.016	juin	Kortrijk	FC	(B)
		-	-	29.023	juin	Kortrijk	FC	(B)
		-	-	29.031	mai	Kortrijk	FC	(C)
		-	-	29.038	janvier	Leuven	FLV	(C)
		-	-	29.039	juillet	Merelbeke	FKR	(D)
		-	-	29.041	juin	Merelbeke	FKR	(E)
		-	-	29.043	janvier	Ronet	FEO	(C)
		-	-	29.044	mai	Stockem	MKM	(E)
		-	-	29.045	juin	Herbesthal	FHR	(C)
		-	-	29.046	juillet	Leuven	FLV	(E)
		-	-	29.047	septembre	Haine-Saint-Pierre	GT	(E)
		-	-	29.050	septembre	Stockem	MKM	(E)
		-	-	29.062	avril	Ronet	FEO	(C)
		-	-	29.064	septembre	Haine-Saint-Pierre	GT	(E)
		-	-	29.070	janvier	Kortrijk	FC	(E)
		-	-	29.072	janvier	Ronet	FEO	(E)
		-	-	29.077	juin	Kortrijk	FC	(E)
		-	-	29.078	avril	Ronet	FEO	(D)
		-	-	29.091	mars	Leuven	FLV	(D)
		-	-	29.093	juillet	Leuven	FLV	(D)
		-	-	29.096	septembre	Haine-Saint-Pierre	GT	(E)
		-	-	29.109	juillet	Merelbeke	FKR	(G)
		-	-	29.119	mars	Kortrijk	FC	(G)
-	-	29.127	mars	Haine-Saint-Pierre	GT	(G)		
-	-	29.128	mars	Merelbeke	FKR	(G)		
-	-	29.129	mars	Leuven	FLV	(H)		
-	-	29.130	octobre	Haine-Saint-Pierre	GT	(G)		
-	-	29.133	mars	Merelbeke	FKR	(I)		
-	-	29.135	septembre	Haine-Saint-Pierre	GT	(G)		
-	-	29.141	janvier	Leuven	FLV	(H)		

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
29	70	-	-	29.147	janvier	Ronet	FEO	(H)
		-	-	29.152	juillet	Haine-Saint-Pierre	GT	(G)
		-	-	29.155	mars	Merelbeke	FKR	(H)
		-	-	29.156	mars	Merelbeke	FKR	(H)
		-	-	29.158	octobre	Leuven	FLV	(H)
		-	-	29.165	mars	Leuven	FLV	(F)
		-	-	29.188	mars	Kortrijk	FC	(G)
		-	-	29.192	avril	Ronet	FEO	(I)
		-	-	29.204	octobre	Haine-Saint-Pierre	GT	(H)
		-	-	29.215	janvier	Ronet	FEO	(I)
		-	-	29.216	juin	Merelbeke	FKR	(I)
		-	-	29.219	octobre	Haine-Saint-Pierre	GT	(I)
		-	-	29.220	octobre	Haine-Saint-Pierre	GT	(I)
		-	-	29.222	septembre	Stockem	MKM	(H)
		-	-	29.223	avril	Merelbeke	FKR	(H)
		-	-	29.228	mai	Haine-Saint-Pierre	GT	(G)
		-	-	29.231	mars	Leuven	FLV	(G)
		-	-	29.234	octobre	Haine-Saint-Pierre	GT	(G)
		-	-	29.236	octobre	Haine-Saint-Pierre	GT	(G)
		-	-	29.237	juin	Herbesthal	FHR	(G)
		-	-	29.239	mars	Herbesthal	FHR	(G)
		-	-	29.242	mars	Kortrijk	FC	(G)
		-	-	29.247	avril	Ronet	FEO	(G)
		-	-	29.249	juillet	Merelbeke	FKR	(G)
		-	-	29.250	juillet	Merelbeke	FKR	(G)
		-	-	29.252	janvier	Ronet	FEO	(H)
		-	-	29.254	mars	Herbesthal	FHR	(H)
		-	-	29.258	juin	Herbesthal	FHR	(H)
		-	-	29.259	juin	Kortrijk	FC	(H)
		-	-	29.261	janvier	Ronet	FEO	(H)
		-	-	29.262	mars	Leuven	FLV	(H)
		-	-	29.265	juin	Herbesthal	FHR	(I)
		-	-	29.266	avril	Ronet	FEO	(I)
		-	-	29.269	juin	Herbesthal	FHR	(H)
		-	-	29.278	janvier	Haine-Saint-Pierre	GT	(I)
		-	-	29.280	septembre	Stockem	MKM	(I)
		-	-	29.282	septembre	Haine-Saint-Pierre	GT	(I)
-	-	29.286	mars	Ronet	FEO	(H)		
-	-	29.290	mars	Merelbeke	FKR	(H)		
50	3	4783	5002	50.002	mars	Merelbeke	FKR	
		4789	5003	50.003	mars	Merelbeke	FKR	
		4777	5000	50.005	mars	Merelbeke	FKR	
53	41	4805	5305	53.005	octobre	Monceau	LNC	
		4806	5306	53.006	juillet	Monceau	LNC	
		4816	5316	53.016	juin	Merelbeke	FKR	
		4829	5329	53.029	septembre	Merelbeke	FKR	
		4834	5334	53.034	janvier	Monceau	LNC	
		4844	5344	53.044	juin	Merelbeke	FKR	
		4845	5345	53.045	mai	Ronet	FEO	
		4860	5360	53.060	juillet	Leuven	FLV	
		4867	5367	53.067	juin	Leuven	FLV	
		4873	5373	53.073	juillet	Saint-Ghislain	FGH	
		3389	5389	53.089	mars	Saint-Ghislain	FGH	
		3390	5390	53.090	mai	Kortrijk	FC	
		3394	5394	53.094	octobre	Stockem	MKM	
		4883	5403	53.103	septembre	Monceau	LNC	
		795	5405	53.105	mai	Ronet	FEO	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
53	41	3714	5414	53.114	septembre	Monceau	LNC	
		3717	5417	53.117	mars	Haine-Saint-Pierre	GT	
		3721	5421	53.121	octobre	Hasselt	FHS	
		3683	5433	53.133	octobre	Leuven	FLV	
		745	5445	53.145	juin	Haine-Saint-Pierre	GT	
		3699	5449	53.149	décembre	Hasselt	FHS	
		3708	5458	53.158	décembre	Kortrijk	FC	
		1008	5468	53.168	juin	Merelbeke	FKR	
		792	5472	53.172	juin	Monceau	LNC	
		4082	5482	53.182	octobre	Montignies	FMY	
		4092	5492	53.192	septembre	Saint-Ghislain	FGH	
		4105	5505	53.205	juin	Saint-Ghislain	FGH	
		4114	5514	53.214	juin	Merelbeke	FKR	
		4128	5528	53.228	juillet	Saint-Ghislain	FGH	
		4137	5533	53.237	mars	Haine-Saint-Pierre	GT	
		4138	5538	53.238	janvier	Monceau	LNC	
		4141	5541	53.241	octobre	Stockem	MKM	
		4187	5587	53.287	mai	Kinkempois	NK	
		4193	5593	53.293	juillet	Saint-Ghislain	FGH	
		4199	5599	53.299	octobre	Stockem	MKM	
		512	5612	53.312	octobre	Stockem	MKM	
		940	5620	53.320	juin	Leuven	FLV	
		922	5622	53.322	décembre	Merelbeke	FKR	
		748	5648	53.348	mai	Haine-Saint-Pierre	GT	
		4892	5652	53.352	avril	Hasselt	FHS	
		763	5663	53.363	mars	Merelbeke	FKR	
58	11	4560	5801	58.001	décembre	Merelbeke	FKR	
		4561	5802	58.002	mars	Merelbeke	FKR	
		4564	5805	58.005	décembre	Hasselt	FHS	
		4565	5806	58.006	octobre	Hasselt	FHS	
		4571	5812	58.012	décembre	Hasselt	FHS	
		4576	5817	58.017	mars	Hasselt	FHS	
		4585	5826	58.026	mars	Merelbeke	FKR	
		4592	5833	58.033	mars	Hasselt	FHS	
		4594	5835	58.035	janvier	Hasselt	FHS	
		4595	5836	58.036	mars	Monceau	LNC	
4596	5837	58.037	décembre	Hasselt	FHS			
64	43	6401	6401	64.001	mai	Ath	ATH	
		6403	6403	64.003	mai	Kinkempois	NK	
		6411	6411	64.011	mai	Ath	ATH	
		6412	6412	64.012	décembre	Kortrijk	FC	
		6415	6415	64.015	octobre	Merelbeke	FKR	
		6420	6420	64.020	septembre	Kortrijk	FC	
		6422	6422	64.022	décembre	Merelbeke	FKR	
		6423	6423	64.023	juillet	Tournai	FTY	
		6427	6427	64.027	octobre	Merelbeke	FKR	
		6431	6431	64.031	mars	Kortrijk	FC	
		6441	6441	64.041	septembre	Kinkempois	NK	
		6449	6449	64.049	mai	Merelbeke	FKR	
		6459	6459	64.059	mai	Ath	ATH	
		6464	6464	64.064	décembre	Merelbeke	FKR	
		6466	6466	64.066	mai	Merelbeke	FKR	
		6469	6469	64.069	mai	Kortrijk	FC	
		6470	6470	64.070	octobre	Merelbeke	FKR	
		6473	6473	64.073	octobre	Kinkempois	NK	
6474	6474	64.074	janvier	Kinkempois	NK			
6481	6481	64.081	mai	Merelbeke	FKR			



Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
64	43	6486	6486	64.086	juillet	Tournai	FTY	
		6487	6487	64.087	mai	Kortrijk	FC	
		6492	6492	64.092	décembre	Kortrijk	FC	
		6495	6495	64.095	mai	Merelbeke	FKR	
		6497	6497	64.097	septembre	Tournai	FTY	
		6502	6502	64.102	avril	Kinkempois	NK	
		6508	6508	64.108	mai	Merelbeke	FKR	
		6512	6512	64.112	janvier	Ath	ATH	
		6520	6520	64.120	décembre	Kortrijk	FC	
		6530	6530	64.130	mai	Merelbeke	FKR	
		6531	6531	64.131	septembre	Tournai	FTY	
		6533	6533	64.133	octobre	Kinkempois	NK	
		6534	6534	64.134	mai	Merelbeke	FKR	
		6538	6538	64.138	mars	Kortrijk	FC	
		6539	6539	64.139	mai	Kortrijk	FC	
		6543	6543	64.143	septembre	Tournai	FTY	
		6546	6546	64.146	septembre	Tournai	FTY	
		6547	6547	64.147	septembre	Tournai	FTY	
		6548	6548	64.148	octobre	Merelbeke	FKR	
		6552	6552	64.152	mai	Merelbeke	FKR	
		6553	6553	64.153	décembre	Merelbeke	FKR	
		6558	6558	64.158	septembre	Tournai	FTY	
		6562	6562	64.162	décembre	Merelbeke	FKR	
81	72	8102	8102	81.002	mars	Saint-Ghislain	FGH	
		8105	8105	81.005	mars	Saint-Ghislain	FGH	
		8130	8130	81.030	mars	Kinkempois	NK	
		8151	8151	81.051	mars	Hasselt	FHS	
		8152	8152	81.052	janvier	Monceau	LNC	
		8175	8175	81.075	juillet	Saint-Ghislain	FGH	
		8186	8186	81.086	octobre	Herbesthal	FHR	
		8191	8191	81.091	mai	Saint-Ghislain	FGH	
		8206	8206	81.106	avril	Kinkempois	NK	
		8207	8207	81.107	janvier	Monceau	LNC	
		8212	8212	81.112	mai	Monceau	LNC	
		8215	8215	81.115	mars	Kinkempois	NK	
		8216	8216	81.116	mai	Monceau	LNC	
		8217	8217	81.117	juin	Gouvy	FVY	
		8221	8221	81.121	mars	Kinkempois	NK	
		8223	8223	81.123	avril	Kinkempois	NK	
		8228	8228	81.128	mars	Monceau	LNC	
		8234	8234	81.134	juillet	Saint-Ghislain	FGH	
		8242	8242	81.142	juin	Kinkempois	NK	
		8248	8248	81.148	octobre	Herbesthal	FHR	
		8255	8255	81.155	octobre	Herbesthal	FHR	
		8256	8256	81.156	mai	Merelbeke	FKR	
		8257	8257	81.157	mai	Kinkempois	NK	
		8270	8270	81.170	avril	Kinkempois	NK	
		8276	8276	81.176	mars	Hasselt	FHS	
		8278	8278	81.178	octobre	Kinkempois	NK	
		8282	8282	81.182	janvier	Hasselt	FHS	
8293	8293	81.193	janvier	Monceau	LNC			
8311	8311	81.211	septembre	Saint-Ghislain	FGH			
8320	8320	81.220	mai	Merelbeke	FKR			
8321	8321	81.221	mai	Monceau	LNC			
8333	8333	81.233	avril	Kinkempois	NK			
8347	8347	81.247	octobre	Herbesthal	FHR			

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
81	72	8349	8349	81.249	mai	Kinkempois	NK	
		8350	8350	81.250	janvier	Kinkempois	NK	
		8355	8355	81.255	octobre	Kinkempois	NK	
		8356	8356	81.256	mai	Saint-Ghislain	FGH	
		8366	8366	81.266	mai	Monceau	LNC	
		8397	8397	81.297	mars	Monceau	LNC	
		8425	8425	81.325	mai	Monceau	LNC	
		8432	8432	81.332	juillet	Saint-Ghislain	FGH	
		8434	8434	81.334	mai	Saint-Ghislain	FGH	
		8441	8441	81.341	juin	Kinkempois	NK	
		8446	8446	81.346	mai	Monceau	LNC	
		8450	8450	81.350	juin	Hasselt	FHS	
		8462	8462	81.362	juin	Kinkempois	NK	
		8496	8496	81.396	juin	Gouvy	FVY	
		8507	8507	81.407	décembre	Merelbeke	FKR	
		8514	8514	81.414	janvier	Kinkempois	NK	
		8519	8519	81.419	octobre	Monceau	LNC	
		8530	8530	81.430	janvier	Herbesthal	FHR	
		8554	8554	81.454	octobre	Hasselt	FHS	
		8555	8555	81.455	avril	Kinkempois	NK	
		8558	8558	81.458	janvier	Kinkempois	NK	
		8559	8559	81.459	juin	Kinkempois	NK	
		8567	8567	81.467	octobre	Hasselt	FHS	
		8579	8579	81.479	mai	Monceau	LNC	
		8582	8582	81.482	avril	Kinkempois	NK	
		8583	8583	81.483	septembre	Herbesthal	FHR	
		8603	8603	81.503	mai	Herbesthal	FHR	
		8609	8609	81.509	mai	Merelbeke	FKR	
		8610	8610	81.510	juillet	Saint-Ghislain	FGH	
		8611	8611	81.511	mai	Kinkempois	NK	
		8625	8625	81.525	juillet	Saint-Ghislain	FGH	
		8626	8626	81.526	mai	Kinkempois	NK	
8646	8646	81.546	octobre	Monceau	LNC			
8654	8654	81.554	avril	Kinkempois	NK			
8667	8667	81.567	mai	Monceau	LNC			
8668	8668	81.568	avril	Kinkempois	NK			
8670	8670	81.570	juin	Gouvy	FVY			
8672	8672	81.572	mai	Monceau	LNC			
8673	8673	81.573	janvier	Monceau	LNC			

Remarques :

Locomotives type 29 prises en écritures par la SNCB en 1946 au cours des mois de :

(A) janvier	(D) avril	(G) juillet
(B) février	(E) mai	(H) août
(C) mars	(F) juin	(I) septembre

### Bilan de l'année 1966

Durant cette année, et suite à la suppression progressive de la traction vapeur, la SNCB a mis hors-écritures 240 locomotives à savoir :

Types 29 (70); 50 (3); 53 (41); 58 (11); 64 (43) et 81 (72).

Au 31 décembre 1966, les locomotives des types 50 et 58 disparaissaient du paysage ferroviaire de notre pays.

Note de la Direction du 21 janvier 1966

pour le Conseil d'Administration du 27 janvier 1966  
Par application du programme approuvé par le Conseil d'Administration en sa séance du 30 avril 1965, l'effectif standardisé des locomotives à vapeur a été ramené à 160 unités, dont 130 locomotives de route et 30 locomotives de manoeuvres. Cet effectif pourra, par suite de l'électrification et de la fourniture de locomotives Diesel, être ramené de 160 à 60 unités.

Il comprendra :

- 20 locomotives mixtes type 29;
- 10 locomotives de manoeuvres type 53;
- 10 locomotives à voyageurs type 64;
- 20 locomotives à marchandises type 81.

La Direction propose, en conséquence, la déstandardisation, suivie de démolition, après leur retrait du

service, des 100 locomotives à vapeur suivantes :

- 30 locomotives mixtes type 29;
- 20 locomotives de manoeuvres type 53;
- 10 locomotives à voyageurs type 64;
- 40 locomotives à marchandises type 81.

Les locomotives à démolir seraient choisies parmi celles qui doivent subir une réparation coûteuse.

Note de la Direction du 8 juillet 1966 pour le Conseil d'Administration du 15 juillet 1966

Par application du programme approuvé par le Conseil d'Administration en sa séance du 27 janvier 1966, l'effectif standardisé des locomotives à vapeur a été

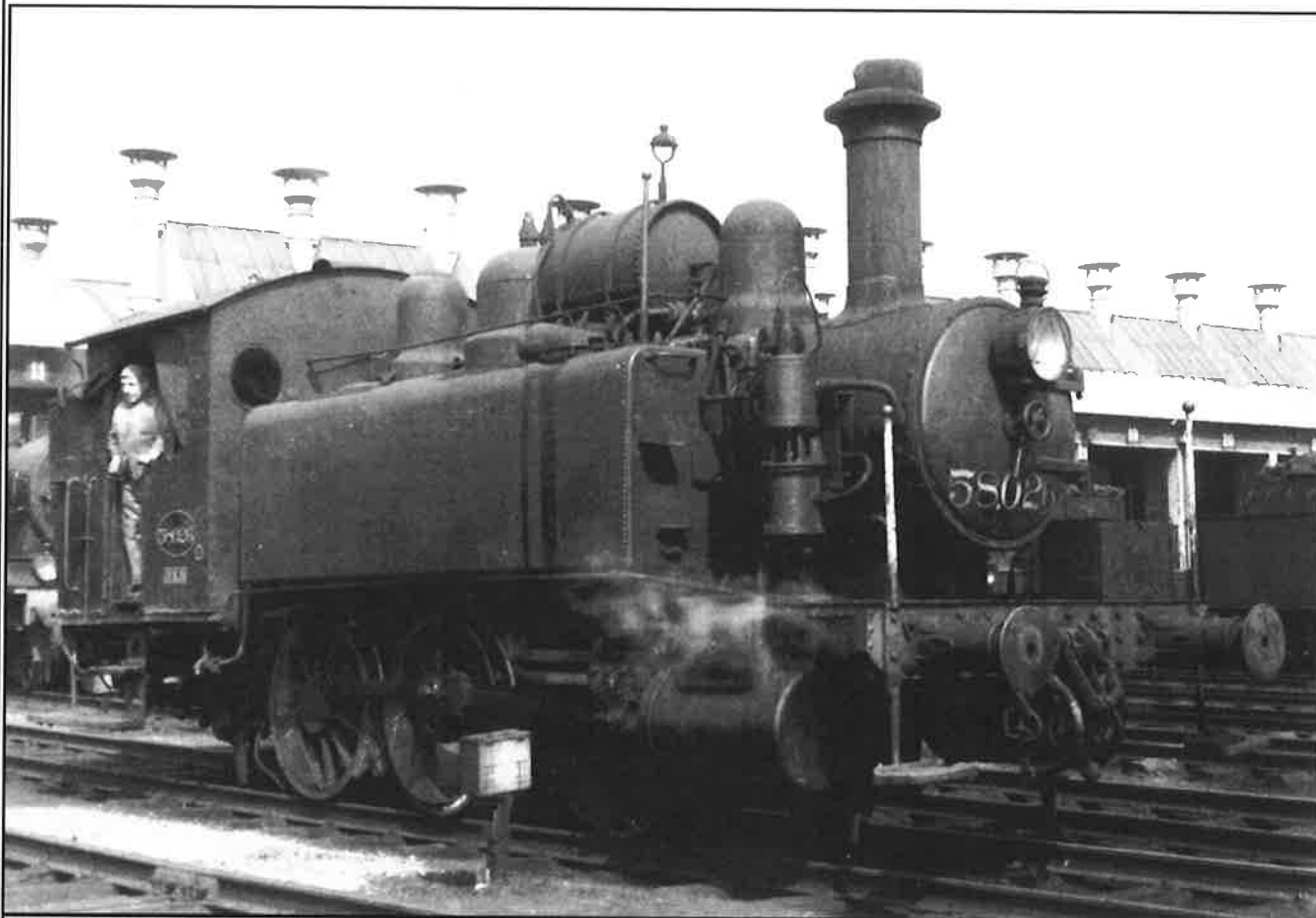
ramené à 50 locomotives de route et 10 locomotives de manoeuvre.

Cet effectif comporte :

- 20 locomotives mixtes type 29;
- 10 locomotives de manoeuvre type 53.
- 10 locomotives à voyageurs type 64;
- 20 locomotives à marchandises type 81;

Par suite de la fourniture de locomotives électriques et Diesel, cet effectif peut être ramené à zéro.

La Direction propose, en conséquence, la déstandardisation, suivie de démolition, après leur retrait du service, des 60 locomotives ci-dessus.



Trois des quatorze dernières locomotives ex-ROD, mises hors-écritures, en 1966, à la remise de Merelbeke (FKR).

En haut : la 58.026 (photo Laursen, parue dans "Vapeur à la SNCB", volume 2, de Max Delie).

A gauche : la type n°50.003 (photo D.Thielemans, parue dans "Vapeur en Belgique" tome 2, de Phil Dambly).

A droite : la 50.005 (photo D.Thielemans, parue dans "Vapeur en Belgique" tome 2, de Phil Dambly).

## La Chine ferroviaire concurrence Siemens, Alstom et Bombardier

Nous aurions été le 1<sup>er</sup> avril, j'aurais pris l'article pour "le poisson d'avril du journal". Mais l'article interpellant de Monsieur Luc Deschamps, paru dans le journal financier très sérieux qu'est "L'Echo", date du 8 avril 2010 ! Il a été publié également sur Internet.

Début de citation :

*Elle était l'eldorado des grands groupes étrangers, elle devient maintenant leur concurrent. La Chine, qui a assimilé la technologie des chemins de fer et TGV, est devenue un acteur avec qui, désormais, les Siemens et Alstom doivent s'allier, pour ne pas tout perdre.*

*La Chine affiche aujourd'hui l'ambition de devenir un concurrent majeur des Siemens et Alstom, qui l'ont aidée à bâtir ses lignes, notamment à grande vitesse.*

*Alors que des compagnies chinoises construisent déjà des lignes à grande vitesse en Turquie et au Venezuela, le ministère des Chemins de fer dit vouloir exporter "la technologie chinoise" en Amérique du Nord et latine ainsi qu'en Europe.*

*En Arabie saoudite, Siemens se serait allié avec un consortium chinois conduit par China South Locomotive & Rolling Stock Corp. pour un projet de TGV Médine - La Mecque, après avoir réalisé qu'il risquait de perdre l'appel d'offres face à lui.*

*Un choix qui confirme l'émergence des entreprises chinoises comme acteurs majeurs, aidées en cela tout d'abord par l'appui financier des autorités.*

*"Le soutien du gouvernement pèse lourd. Les étrangers sont en fait en concurrence avec 'la compagnie Chine', pas seulement des entreprises individuelles, vu les énormes ressources à la disposition des firmes chinoises", commente Ren Xianfang, analyste d'IHS Global Insight. "Seules, les entreprises chinoises ne joueraient pas dans la même ligue que les étrangères".*

*L'ampleur de son propre projet ferroviaire est un autre atout primordial: la Chine compte se doter de 120.000 kilomètres de lignes d'ici à 2020 - contre 86.000 km actuellement - dont jusqu'à 50.000 kilomètres de grande vitesse.*

*Grâce à des transferts de technologie étrangère, elle a inauguré en décembre une nouvelle ligne à grande vitesse entre Wuhan (centre) et Canton (sud), la plus rapide au monde avec une vitesse moyenne de 350 km/h.*

*"Dans quelques années la moitié du kilométrage mondial de grande vitesse sera en Chine", souligne Frédéric Campagnac, fondateur de la société Clevery China, consultant spécialisé dans les secteurs du transport et de la construction.*

*"Ce sont eux aussi qui construisent le plus de matériel roulant en ce moment", un secteur, "pas totalement automatisé, qui demande de la main d'oeuvre qualifiée". Du coup "la Chine acquiert un savoir-faire de manière accélérée", ajoute-t-il.*

*Du partenariat à la concurrence, via le transfert de technologie*

*Mais globalement les Chinois "ont toujours besoin des étrangers sur la grande vitesse", indique une source industrielle sous couvert de l'anonymat.*

*Dans les équipes étrangers-chinois, comme en Arabie saoudite, "on peut penser que la Chine apporte le low cost de fabrication pour les parties mécaniques, et Siemens, la partie high tech, l'image haut de gamme. Car pour l'instant, on est dans un schéma 'classique': les Chinois copient ce qui est facile mais n'arrivent pas à maîtriser l'ensemble du système", ajoute ce responsable européen.*

*Leur présence est néanmoins de plus en plus dangereuse pour les géants du secteur, Bombardier Transportation, Alstom et Siemens qui, avec les Japonais, ont aidé la Chine à se doter de 6.550 km de lignes à grande vitesse à coups de transferts de technologies, mais se retrouvent aujourd'hui à la marge du marché chinois.*

*Assez pour que le patron d'Alstom Transport, Philippe Mellier, ait appelé, l'an dernier, les pays occidentaux à refuser d'acheter des trains chinois, en dénonçant la fermeture progressive du pays asiatique aux fournisseurs étrangers.*

*Généralement, les transferts s'accompagnent de clauses spécifiant que les technologies ainsi acquises par la Chine ne peuvent s'utiliser que sur le territoire chinois. "Mais leur méthode est qu'ils changent 5% du système, puis affirment l'avoir redéveloppé", affirme une source industrielle. Il est très difficile de juger si la stratégie 'technologie contre marché' a été une décision sage. Les compagnies étrangères ont virtuellement créé des concurrents pour elles-mêmes à travers leurs transferts, mais ont dû aussi joliment gagner" sur le marché Chine, estime-t-elle.*

*Luc Dechamps.*

NDLR : Nous vous renvoyons au fameux livre d'Alain Peyrefitte (1925-1999) : "Quand la Chine s'éveillera... le monde tremblera", Editions Fayard, 1973.

## Notre ami Gérald Dhont nous replonge en 1949.



En haut : la 97.001, photo prise par Franz Dhont (père de Gérald) à Francorchamps.

Durant l'occupation allemande, cette locomotive (à l'époque numérotée n°9774) avait été louée le 18 décembre 1941 par la Deutsche Reichsbahn. Le 12 août 1946, elle était restituée à la SNCB et affectée à la remise de Pépinster (FPS). Elle sera mise hors-écritures à la remise de Montignies (FMY), le 23 mai 1963.



En bas : photo de l'auto-rail triple 671.01 (Diesel hydraulique) prise à la station Kosijkde (carte vue éditée par la maison Thill, Bruxelles).

Cet autorail fait partie d'un lot de six unités construites par La Brugeoise en 1939 et numérotées 653.11 à 653.16. En mai 1946, les cinq autorails, encore en service, sont renumérotés : 670.01, 670.02, 670.04 à 670.06.

En 1948, le 670.05 ex-653.15 voit ses moteurs Maybach remplacés par des Carels et devient le 671.01.

En août 1961, il retrouve des moteurs Maybach et devient le 670.03. C'est sous ce numéro qu'il sera réformé en juillet 1966.



Ci-dessus : l'auto-rail 653.15, un des premiers autorails Diesel-hydraulique de la SNCB, sorti d'usine en 1939.

En mai 1946, il devient le 670.05 et en 1948, le 671.01.

En août 1961, il devient alors le 670.03.

(photo La Brugeoise et Nicaise & Delcuve).

# Agenda des Réunions au R.M.M.

L'agenda complet des manifestations nationales et internationales figure sur le site de Michel Marin :

<http://home.base.be/vt6368640/bourse.html>

## Avril 2010

14 au 18 DORTMUND (D) : "Intermodellbau 2010". Exposition de modélisme, toutes disciplines.

15.....DORTMUND (D) : Voyage en autocar à "Intermodellbau 2010" organisé par le RMM.

16.....Réunion mensuelle du RMM : Modélisme, la nouvelle "Command Station de ECoS" avec écran couleurs de ESU.

18.....SPONTIN (B) : Circulations sur le Chemin de Fer du Bocq : Ciney - Purnode. [www.cfbocq.be](http://www.cfbocq.be)

23 .....Assemblée Générale du Rail Miniature Mosan (association de fait). Les convocations nominatives ont été adressées par ..... voie postale.

30 .....Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations pour les membres du club.

## Mai 2010

2 .....SGLESSIN (B) : bourse organisée par l'ALAF. Ancienne école du Château, rue de Berloz. 09h>13h.

7.....Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : trains de voyageurs, SNCB - SNCF, époques IV et V.

14 .....Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations pour les membres du club.

16.....SPONTIN (B) : Circulations sur le Chemin de Fer du Bocq : Ciney - Purnode. [www.cfbocq.be](http://www.cfbocq.be)

21 ..... Réunion mensuelle du RMM : Modélisme :

..... 1. Présentation de l'ECoS Control de ESU (radio commande).

..... 2. Le décodeur d'aiguillages ESU avec utilisation des servo-moteurs lents.

23.....SPONTIN (B) : Circulations sur le Chemin de Fer du Bocq : Ciney - Purnode. [www.cfbocq.be](http://www.cfbocq.be)

28 .....Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations pour les membres du club.

27 au 29. MECHELEN (B) : 4ème Conférence sur l'Histoire du Chemin de Fer à l'occasion du 175ème anniversaire du rail entre Bruxelles et Mechelen.

30.....HOESELT (B) : Bourse organisée par le Hoeseltse treinclub. [www.hoeseltsetreinclub.be](http://www.hoeseltsetreinclub.be)

## Juin 2010

13.....MECHELEN (B) : bourse trains. "Wijkzaal Tervuursteenweg", Mahatma Gandstraat 25. 09h>13h.

4.....Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : traction vapeur "voyageurs et marchandises", toutes nationalités, époque III.

11 .....Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations pour les membres du club.

17 au 20 .PARIS (F 75) : Mondial de la Maquette, Porte de Versailles.

18.....Réunion mensuelle du RMM : Modélisme, présentation de "Windigipet" un logiciel de gestion du réseau.

25 .....Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations pour les membres du club.

## Juillet 2010

2 .....Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : trains de voyageurs, toutes nationalités, époques IV et V.

6 .....NAMUR (B) : 7<sup>ème</sup> bourse de modélisme ferroviaire organisée par le Rail Miniature Mosan à l'Institut Technique Henri Maus, Place de l'Ecole des Cadets, 4. de 9h à 13h. Formulaire d'inscription pour les exposants sur <http://www.club-rmm.be>

9 .....Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations pour les membres du club.

16.....Réunion mensuelle du RMM : photos de "ONTRAKX" et de "Intermodellbau" 2010.

23 .....Circulations à thème sur le réseau H0 "mosan" : trains de voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.

30 .....Réseau H0 mosan : circulations. Réseau 3 rails : Circulations pour les membres du club.

## Règlement de la bourse du 6 juin

- La réservation des tables n'est effective qu'après réception du montant de la location sur le compte 360-0053510-69 du RMM.
- Le montant de la réservation doit parvenir sur le compte du RMM le 3 juin 2010 au plus tard.
- Le prix de la location des tables est de 6,00 € (six Euros) la table de 0,80 m x 1,20 m.
- La bourse est réservée exclusivement à la vente et à l'échange de modélisme ferroviaire et d'objets à caractère ferroviaire.
- Deux personnes par réservation sont admises.
- La bourse se veut libre et apolitique, aucun objet ou marque quelconque politique ou philosophique autre ne sera admis. Seules les annonces de bourses et expositions ferroviaires futures sont acceptées.
- Les locaux seront accessibles aux exposants dès 08h00.
- Le parking dans la cour de l'institut est gratuit et surveillé durant le déchargement.
- L'installation doit être terminée pour 09h00, heure de l'ouverture au public.
- Le démontage ne sera admis qu'après 13h00, heure de la fermeture au public.
- Le respect des règles de bonne conduite est d'application dans l'enceinte de l'établissement qui nous accueille.
- Le respect du matériel et des locaux mis à disposition est de mise, tout dommage sera à charge du ou des auteurs responsables.
- Les exposants emportent leurs déchets.
- Le Comité se réserve le droit d'accès tant vis à vis des exposants que des visiteurs.

# 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 fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*), d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) et d'un réseau H0 (3 rails) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

## Comité actuel (2010) du Rail Miniature Mosan :

Président ..... Jean-Claude Botspoel  
 Vice-président, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* ..... Didier Delfosse  
 Secrétaire ..... Jean-Pierre Lobet  
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur* ..... Claude Carpet  
 Médiateur, *représente le réseau H0 "Mosan"* ..... Philippe Bruniaux  
 Relations Publiques, *représente le réseau H0 "3 Rails"* Claude Dehareng  
 Membre, *représente le réseau H0 "US"* ..... Jules Falque

## Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" ..... Claude Riguelle.  
 Réseau H0 "US" ..... Jean-Claude Botspoel,  
 et ..... Jules Falque.  
 Réseau H0 "3 Rails" ..... Claude Dehareng.  
 Réseau N "Athus-Meuse" ..... Didier Delfosse.  
 Bibliothèque ..... Jean-Claude Botspoel.

## Cotisations annuelles.

### Le Membre :

Membre bienfaiteur ..... 45,00 €.  
 Membre ordinaire \* ..... 30,00 €.  
 Membre junior (- de 18 ans) ..... 15,00 €.

Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur.

### L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique ..... 20,00 €.  
 Pour l'étranger ..... 25,00 €.

\* Pour un second membre adulte d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 22,00 €.

Président ..... Jean-Claude Botspoel ..... Rue Saint Hadelin, 25 ..... 5561 CELLES.  
 ..... Tél : 082.66.76.60. .... GSM : 0477.39.69.99. .... Courriel : [president@club-rmm.be](mailto:president@club-rmm.be)

Vice-Président ..... Didier Delfosse ..... Rue de Furnaux 26 B ..... 5640 METTET  
 ..... Tél : 071.72.51.62. .... GSM : 0477.65.64.86. .... Courriel : [vice-president@club-rmm.be](mailto:vice-president@club-rmm.be)

Secrétaire ..... Jean-Pierre Lobet ..... Rue Auguste Leblanc, 36 ... 5002 SAINT-SERVAIS.  
 ..... GSM : 0477-55.49.04. .... Courriel : [secretaire@club-rmm.be](mailto:secretaire@club-rmm.be)

Trésorier ..... Claude Carpet ..... Rue Saint Marcoux, 35 ..... 5651 LANEFFE  
 ..... Tél : 071-72.95.61 ..... GSM : 0475-48.62.60 ..... Courriel : [tresorier@club-rmm.be](mailto:tresorier@club-rmm.be)

Compte Banque .. 360-0053510-69 du "Rail Miniature Mosan".  
 De l'étranger ..... BIC : BBRUBEBB IBAN : BE71 3600 0535 1069.

Local ..... Centre Culturel de Géronsart, Rue du Trèfle n°2, 5100 JAMBES.  
*Les statuts et le règlement d'ordre intérieur sont affichés aux valves du club et sur son site Internet : <http://www.club-rmm.be>.*

# Ferro Flash Namur

Rédaction et ..... Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;  
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 0475.48.62.60. et 071.72.95.61.  
 Courriel : [redac-chef@club-rmm.be](mailto:redac-chef@club-rmm.be)

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

Diffusion ..... Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. [webmaster@club-rmm.be](mailto:webmaster@club-rmm.be)

"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. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être inféodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme. Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

## Vie du club

Trickland - Le réseau "3 rails" au Lycée de Namur.....	pages 1 et 2
Travaux à la voie sur le réseau H0 Mosan.....	page 3
Notre ami Gérard fait un don.....	page 4
Agenda du club - Règlement de la bourse du 6 juin.....	page 20

## Actualité ferroviaire

Wagon Res à l'embranchement de la carrière de Lustin - Automotrice électrique CFL Z2010 en H0.....	page 5
Infrastructure ferroviaire au métro de Charleroi.....	page 6
Wagon avarié au dépôt de Monceau - Ouverture de la saison touristique au CFV3V.....	page 7
La Chine ferroviaire concurrence Siemens, Alstom et Bombardier.....	page 18

## Histoire

Du "Valeureux Liégeois", de 1930 au "Sambre et Meuse" de 1947 (2ème partie).....	pages 8 à 11
--	--------------

## Rétro rail

1946 - 2006 : le 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB (année 1966).....	pages 12 à 17
Notre ami Gérald Dhont nous replonge en 1949.....	page 19

# ferro flash Namur n°161 (2010-2)

## Dimanche 6 juin 2010 de 9h à 13h 7ème bourse ferroviaire

Organisée par le  
**Rail Miniature Mosan**  
à l'Institut Technique Henri Maus

en collaboration avec l'Association des Professeurs  
Place de l'Ecole des Cadets n°4, Namur

Renseignements :

[secetaire@club-rmm.be](mailto:secetaire@club-rmm.be) ou [ffn-rmm@club-rmm.be](mailto:ffn-rmm@club-rmm.be) <http://www.club-rmm.be>

Ce deuxième numéro de l'année 2010 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles, photos ou toute autre collaboration : Gérald Dhont, Claude Dumont, Claude Riguelle et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait certainement bien moins fournie !...

### ferro flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561.

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Avcnue Eugène Mascaux, 203; 6001 Marcinelle. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

Page de couverture : La 64.169 du PFT en ballade sur le réseau gantois de la SNCB (photo Claude Dumont).

AR 4108 de Charleroi au passage à la gare de Philippeville vers Walcourt, 16 février 2010 (photo Cl. Carpet).

Page 2 de couverture : Voyage du PFT dans la région de Gent-Zeehaven, le 21 mars 2010 (photos Claude Dumont).