

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

Ferro Flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

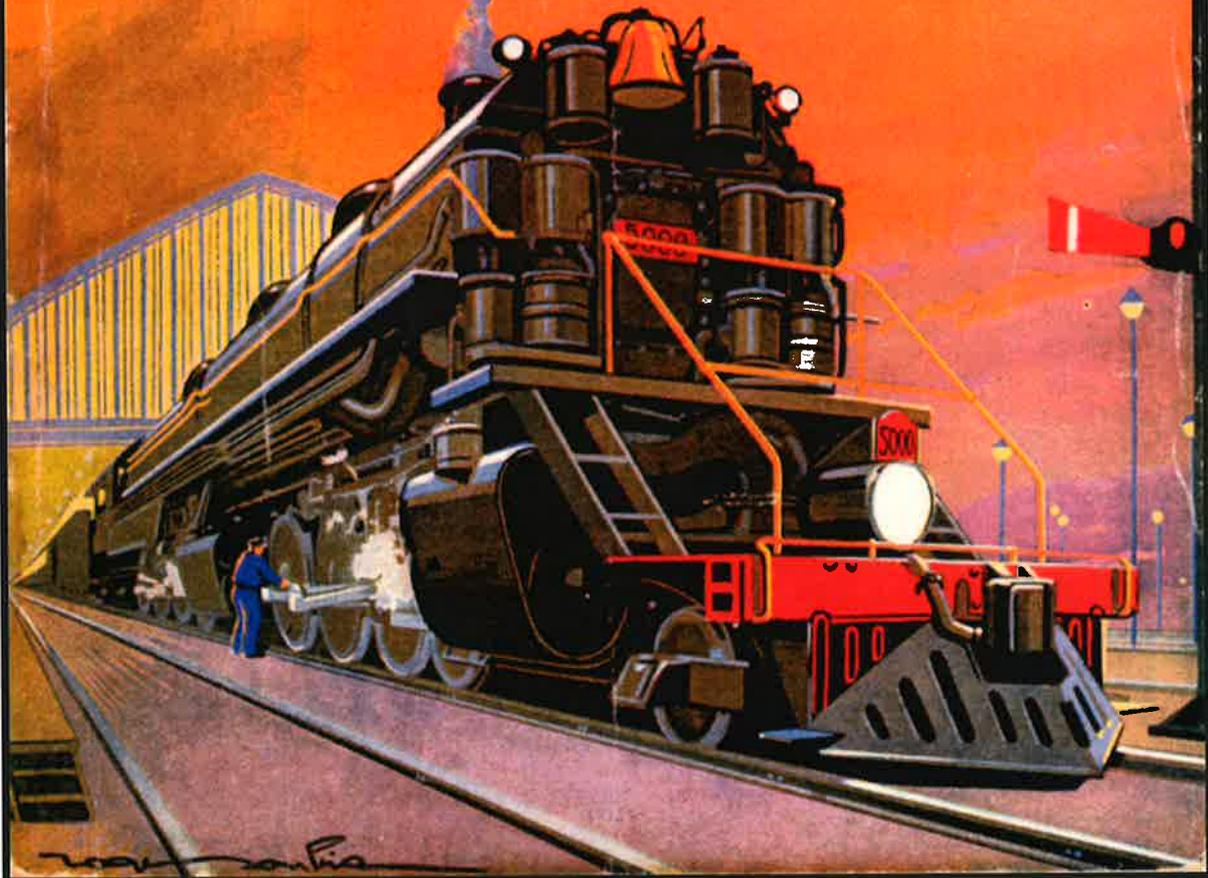
<http://www.club-rmm.org>

n°113 2002-2

France et Colonies : 4 fr

N° 144. - Juin 1929

LA SCIENCE ET LA VIE



Couverture du mensuel français «La Science et la Vie» n°144, de juin 1929, qui illustre à souhait l'article sur «La locomotive la plus puissante du monde» en pages «Rétro rail».

Premiers essais du Digital DCC sur le réseau H0 «US»

Les premiers raccords ont été effectués sur le module droit du réseau H0 à décor «US».

Moteur d'aiguillage, voies, ce qui a permis un premier essai du système qui a été choisi pour le pilotage du nouveau réseau modulaire.

Cette norme «DCC» (Digital Command Control) étudiée conjointement par la NMRA (USA) et le constructeur allemand Bernd Lentz est devenue la norme mondiale de référence pour le système



22-02-2002 : première circulation en digital sur le réseau H0 à décor US avec une locomotive SNCB.

De gauche à droite : Michel Marin, Clark Hennaut, Jean-Claude Botspoel, Patrick Maes (photo André Coutellier).



01-03-2002 : première circulation en digital d'une locomotive Diesel américaine GP 38.

De gauche à droite : Jean-Claude Renier du CFFL en visite au RMM, Patrick Maes, André Coutellier (commande en main), Clark Hennaut, Christian Auquierre, Didier Moreau hilare (photo Michel Marin).

2 rails/courant continu. La plupart des fabricants s'y sont ralliés comme Lenz et Digitrax ou ont rendu leur système compatible DCC : Intellibox, Selectrix, Zwin-Control, Zimo). L'avantage indéniable du Digital est la possibilité de «sonoriser» la locomotive, de permettre un éclairage permanent des phares et de l'intérieur des voitures. Les énormes progrès réalisés en 15 ans par

les systèmes digitaux permettent enfin d'obtenir des décodeurs insérables dans les locomotives disposant même de peu de place. Le prix est onéreux par rapport à la conduite simple comme nous l'avons toujours connue, mais ceux qui ont opté pour le digital lui trouvent tellement d'avantages et de performance de conduite qu'il faut se rendre à l'évidence de l'inéluctable avancée de ce système universel. D'ailleurs, de plus en plus de matériel est fabriqué uniquement en digital apparemment sans possibilité de commande «normale».

Son principal défaut est l'absence de reconnaissance de la position physique du convoi sur le réseau. Ceci implique une attention permanente et une conduite «à vue» si l'on a plus d'un convoi en circulation avec des itinéraires qui peuvent se croiser. Cette circulation à vue est aussi valable lorsque l'on se retrouve devant un signal : celui-ci n'a aucune influence sur la marche du convoi ! Seules les lampes sont allumées... pour la beauté du regard. Un suivi optique est possible moyennant un poste supplémentaire et/ou raccordement PC prévu pour TCO.

Dans la colonne précédente, la photo du haut nous présente le premier essai historique de circulation en digital (22 février 2002) sur le module droit où ont eu lieu les premières présentations de réalisation du décor au moyen de la technique du «Hardshell» à la réunion mensuelle du 15 février. Pour l'occasion, c'est un modèle SNCB qui a roulé avec succès au plus grand ravissement des spectateurs.

Une semaine plus tard, un second essai avait lieu avec un engin typiquement américain, une locomotive Diesel type GP 38. Pour la circonstance, un ami du CFFL (club de Rixensart) nous rendait visite, c'est toujours agréable de rencontrer d'autres modélistes !

Tel que livré au club, le système coûte 261,00 €. Il avait été expliqué, lors de la démonstration réalisée lors d'une réunion mensuelle, que cela revenait plus cher en apparence car payé en une fois alors que le système ancien demandait pas mal de matériel certainement aussi coûteux mais en achats étalés : plusieurs transfos, et/ou commandes Walk-around suivant le réseau et le nombre de locos, relais, nombreuses connexions, postes de commandes, coupures nombreuses.

Ferro Flash Namur en couleurs

Ferro Flash Namur évolue avec son temps. Les moyens techniques d'infographie mis à la disposition de la rédaction permettent toutes les astuces et fantaisies... La revue du club est réalisée entièrement en couleurs à partir de ce numéro 113 mais continuera à paraître dans sa forme ancienne à 140 exemplaires.

Suite à la demande de quelques membres désireux de recevoir la revue du club dans sa présentation d'origine c'est à dire «tout en couleurs», un tirage en petite série peut être réalisé. Le coût supplémentaire au delà de la cotisation annuelle normale serait de 50,00 €.

Programme des réunions au RMM et les activités ferroviaires "d'ailleurs"

(Informations réunies par Jean-Claude Botspoel, l'agenda Fébelrail,
et tous ceux qui voudront bien nous informer de leurs activités...)

Chaque nouvelle parution de l'agenda est une mise à jour : les dates sont confirmées ou modifiées ! (***) = vaut le voyage.

Bourses et activités revenant régulièrement

Tous les 2e dimanches du mois : LIEGE : bourse du Jouet et toutes collection au Palais des Congrès; 7>15h.

Tous les 3e dimanches du mois : WOLUWE-SAINT-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2e dimanches du mois d'avril à octobre : LA LOUVIERE : circulations par l'Association Vaporiste du Centre, rue G. Boël, Institut technique; 10>18h.

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B, Bruxelles.

Avril 2002

.... 12..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement. Parution de **ffn 113**. + Réunion du Comité.

..... 12..... CFPL : conférence «La SNCB et le défi de la mobilité au 21 siècle» par François Befahy.

.. 13 et 14... FOREST : circulation du Petit train à vapeur dans le cadre du Télévie.

.. 13 au 21... PARIS (F.75) : Mondial de la Maquette, porte de Versailles, hall 1.

..... 14..... SART-SAINT-LAURENT : bourse de vieux jouets; 9>12h30.

.. 19 .. Réunion mensuelle du RMM :

«Le Cevenol Express», vidéo par André Delsemme.

..... 20 - 21... FOREST : «journées portes ouvertes» vapeur vive (PTVF) dans le parc du Bempt, chaussée de Neerstalle, 323b; 10>18h.

..... 21..... ANTWERPEN : bourse organisée par l'Antwerpse Treinclub, salle bleue Antwerpse Miniaturstad au quai Cockerill Hangar, 15; 9>13h.

..... 28..... AYWAILLÉ : 42ème bourse auto/trains, Salle Saint Raphaël, 9>13h.

Mai 2002

..... 3..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : matériel DB, ÖBB, époques IV et V.

.... 4 et 5... MALDEGEM : festival de la vapeur avec la «Fenchurch» une 0-3-0 du Bluebell Railway (GB) construite en 1872; sur la voie étroite 2 locos du Leighton Buzzard Railway (GB) une 0-2-0 Kerr-Stuart Pixie et 0-2-0 Bagnall Woto; Polonaise 0-4-0 TKP6281 et la 0-2-0ST Fred d'origine anglaise; expo modélisme dans le musée.

..... 5..... ANTWERPEN : vente aux enchères organisée par Veilingen Vercauteren à l'Hôtel des Ventes Bernaerts. (052.20.33.03.)

..... 10..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

..... 10..... CFPL : conférence de Jean Dubuffet «Les Américaines d'après-guerre». (à confirmer).

..... 18 - 19... RESSAIX : expo

..... 18 - 19... BRUXELLES : Mondial of mini cars de jouets anciens et trains O à la Pyramide, place Rogier; samedi 13>18h30, dimanche 9h30>15h30.

..... 19..... SCLESSIN : bourse auto/trains à l'Ancienne école du Château, rue de Berloz.

.. 24 .. Réunion mensuelle du RMM :

Démonstration du pilotage Digital par le «Lenz DCC» par Pierre Hauteffin.

..... 26..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merksem, organisée par l'ATA; 9>13h.

..... 26..... HOESELT : Bourse de trains, Kultureel Centrum, Lindekapelstraat, 7; 9>13h.

Juin 2002

..... 2..... SINT NIKLAAS : bourse, zaal Den Hof, Hendrik Heymanplein.

..... 7..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : matériel SNCF, CFL, CFF, FS, époques IV et V. Réunion du Comité.

..... 9..... HBER-AGIMONT : Expo Bourse Autos/Trains, à l'ancienne Gare; 10>18h.

..... 14..... Réunion réseaux : travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement. Parution de **ffn 114**.

..... 14..... CFPL : Dias sur «Les interpénétrations frontalières sur le réseau SNCB» par Philippe Gousset.

.. 21 .. Réunion mensuelle du RMM :

.. 22 et 23... ARLON : expo-bourse au hall polyvalent organisée par le Train Modèle Sud (TMS); 10>18h. <http://www.multimania.be/csamyn>

..... 28..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations sur le réseau H0 «Mosan».

.. 29 et 30... ANTWERPEN : Veilingen Vercauteren, Verlatstraat, 18.

Juillet 2002

..... 5..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains internationaux de toutes nationalités époques IV et V.

..... 6 et 7... PUURS : week end du train vapeur B.V.S. (25 ans) animation et exposition en gare, horaire avec navettes supplémentaires

..... 12..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations sur le réseau H0 «Mosan».

..19.. Réunion mensuelle du RMM :

- 21..... FOREST : circulations spéciales du «Petit train à vapeur»
- 26..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations sur le réseau H0 «Mosan».

Août 2002

-2..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Trains de marchandises de toutes nationalités époques IV et V.
- 9..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations sur le réseau H0 «Mosan». Parution de **ffn 115**.
- 11..... AMAY : bourse autos/trains, au Gymnase Communal, Rue de l'Hôpital.
- 16..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations sur le réseau H0 «Mosan».

..23.. Réunion mensuelle du RMM :

- 30..... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US». Circulations sur le réseau H0 «Mosan».

Septembre 2002

- 1..... HOESELT : bourse de trains, Kultureelcentrum, Lindekapeelstraat, 7; 9>13h.
- 1..... ANTWERPEN : vente aux enchères organisée par Veilingen Vercauteren à l'Hôtel des Ventes Bernaerts. (052.20.33.03.)
- 6..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» SNCF, CFL, CFF, FS époques IV et V. + Réunion du Comité.
- 8..... VILVOORDE : bourse, Star Zaal rue De Brouwere; 9>13h.
- ...8 au 14... LYON (F 69) : congrès du Morop, exposition quartier Part-Dieu les 7 et 8.
- 13..... Réunion réseaux.
-14-15... BLETCHLEY (GB) : exposition des 35 ans de la «N Gauge Society», avec la participation des réseaux «N» du R.M.M. et du MOBOV.
-14-15... FOREST : Grande fête de la vapeur au «Petit train à vapeur» (PTVF) dans le parc du Bempt, chaussée de Neerstalle, 323b; 10>18h.

..20.. Réunion mensuelle du RMM :

- 22..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merksem, organisée par l'ATA; 9>13h.
- 22..... ANTWERPEN : bourse organisée par l'Antwerpse Treinclub, Blauwezaal Antwerpse Miniaturstad Cockerill-Kaai, Hangar, 15; 9>13h.
-21-22... GOSELIES : expo/bourse, Centre Culturel, rue Haute, 1.
- 27..... Réunion réseaux.
-28-29... QUEVAUCAMPS : exposition de Modélisme au Centre Culturel Deghouys.

Octobre 2002

-4..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» SNCB, voyageurs et marchandises, époques II et III.
-5 - 6.... FOREST : dernier week-end de la saison du train à vapeur.
- 6..... AYWAILLE : bourse à la salle St. Raphaël.
- 9 - 10... KARLSRUHE : TRAM-TRAIN 2002, «10 ans de Tram-Train entre Karlsruhe et Bretten». Traduction simultanée allemand/anglais/français. Contact : info@tramtrain.org Information complémentaires : <http://www.tramtrain.org> Initiateurs : Aibtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) et VDV-Akademie. Organisation par «Transport Technologie-Consult» à Karlsruhe (ing. A. Nils Jänig), <http://www.TTK.de> Autre sites à consulter pour la promotion du transport en commun : <http://www.transportpromotion.de>
-11..... Réunion réseaux. Parution de **ffn 116**.
- 13..... ANTWERPEN : bourse organisée par l'Antwerpse Treinclub, salle bleue Antwerpse Miniaturstad au quai Cockerill Hangar, 15; 9>13h.
- 13..... ANTHEIT : bourse autos/trains, Caserne du Lieutenant Binamé, salle des Spiroux, rue de Leumont, 118; 9>13h.

..18.. Réunion mensuelle du RMM :

- 20..... JUPLE : bourse organisée par Ferro-Liège, ancienne école des Accasias, rue du Couvent, 105; 9>13h.
- 27..... STEINSEL (L) : bourse autos/trains, Hall Basket.
- 27..... OUD-HEVERLEE : bourse autos/trains, Zaal De Roosenberg, Zoet Water, organisé par le Leuvense Modeltreinclub de 9 à 13h..

Novembre 2002

- 3..... LINGER (L) bourse au Centre Sociétaire; 10>19h.
- 3..... SINT NIKLAAS : zaal Den Hof, Hendrik Heymanplein.
-7-10... KÖLN-DEUTZ (D) : exposition de Modélisme Ferroviaire, Messe-Hallen ****
-8..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» DB et ÖBB, époques IV et V.
-9-10... ANTWERPEN : vente aux enchères organisée par Veilingen Vercauteren à l'Hôtel des Ventes Bernaerts. (052/203303).
-9-11... AISEAU-PRESLES : expo à la maison communale - halls 3-4; 10>19h.
- 10..... ANTWERPEN : bourse organisée par l'Antwerpse Treinclub, salle bleue Antwerpse Miniaturstad au quai Cockerill Hangar, 15; 9>13h.
- 10..... GILLY : école de la cité Germinal (Gilly Soleilmont).

..15.. Réunion mensuelle du RMM :

-16-17... BRUXELLES : Mondial of mini cars de jouets anciens et trains O à la Pyramide, place Rogier; samedi 13>18h30, dimanche 9h30>15h30.
- 17..... KRUIBEKE : bourse à l'école.
- 27..... VILVOORDE : bourse zaal Stra, de Brauwerestraat.

Décembre 2002

- 1..... ANTWERPEN : bourse organisée par l'ATA au Fort de Merksem de 9 à 13h.
- 6..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» voyageurs et marchandises toutes nationalités (sauf SNCB), époques II et III.
- 8..... HOESELT : bourse de trains, au centre Culturel, Lindekapeelstraat, 7 de 9 à 13h.

Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda.

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 Ferro Flash Namur.

Nouvelles de l'ASVi

Notre site Internet <http://www.asvi.org> contient de nombreuses informations et photos complémentaires (voir la section «Nouvelles» et cliquer sur les textes soulignés en bleu)

Situation au 19 février 2002

- La pose de la première pierre du Centre de Découverte du Chemin de Fer Vicinal, situé rue du Fosteau à Thuin, aura lieu ce vendredi 22 février, en présence du Bourgmestre de la Ville de Thuin, de la Commune de Lobbes, des élus locaux, des représentants de la SRWT et de nombreux autres sympathisants.

Ce projet a remporté l'appui de la Région Wallonne, des fonds européens FEDER (phasing-out) en date du 12 avril 2001. L'asbl ASVi financera 10% des travaux qui s'élèvent à 45 millions de BEF, soit 1,1 million d'Euros. Le projet consiste en la réalisation du bâtiment principal du centre de Découverte, qui permettra d'abriter 25 tramways historiques, appartenant tous à l'ancienne SNCV.

La ligne de tramway Thuin - Lobbes permet de faire découvrir les beautés de la Thudinie et recevra également un soin tout particulier, grâce à ces fonds wallons et européens.

Le projet s'inscrit parfaitement dans la stratégie de «tourisme vert de qualité». Ce projet fait partie d'une série de projets touristiques d'envergure, qui sont en cours de développement dans la région de Thuin. Citons notamment la création d'une Maison du Tourisme, la rénovation du Beffroi de Thuin (patrimoine mondial de l'UNESCO), les jardins suspendus, l'opération «Coeur de Ville», la Distillerie de Biercée, etc.

Si vous désirez assister à cette cérémonie, veuillez réserver au 0475 / 84 90 65.

- L'émission du programme TV «Drôle de tram» a rencontré un grand succès en Belgique (sur la RTBF en janvier et TV suisse en février). L'émission narrait l'histoire du tram à travers les âges et une vision historique du rôle de la Belgique dans le développement du tram à l'étranger. Avec vues des trams de Calcutta, musée de Rio Vista (interurbains américains), sauvetage de la remorque B660 par l'ASVi, visite du designer Neerman, vue des installations de l'ASVi à Thuin, San Francisco, Strasbourg, Genève.

EDITIONS P.F.T.

La ligne Bruxelles - Tervuren

A4, 240 pages, 531 illustrations, 16 couleurs.

60,47 € communication «BT» au compte :

001-1201789-35 du PFT Bruxelles.

Peut être enlevé au Musée des Chemin de fer à la gare de Bruxelles-Nord ou au Musée du Transport Urbain Bruxellois à Woluwé au prix de 57,00 € (sans les frais de port).

Spa - Stavelot -

les petits trains des neiges (1)

Malmédy - Stavelot - Trois-Ponts (2)

Le Chemin de fer de l'Amblève -

Rivage - Trois-Ponts (3)

3 livres de Georges Henrard

le 3^{ème} livre : 260 pages,

270 photos dont 99 en couleurs

Liège au fil de ses trolleybus

Editions GTF

496 pages, (2,5 kg), 74,00 €.

Disponible à Liège : au Musée des transports en commun du Pays de Liège, Fédération du Tourisme de la Province, Inno, Hobby 2000

Aussi chez : Brand à Bruxelles et Jocadis à Enghien.

Trams et trolleybus en province de Liège Trans-fer spécial

13 € compte 240-0380489-59 de

GTF asbl éditions,

BP 191, 4000 Liège 1.

Une P8 au PFT

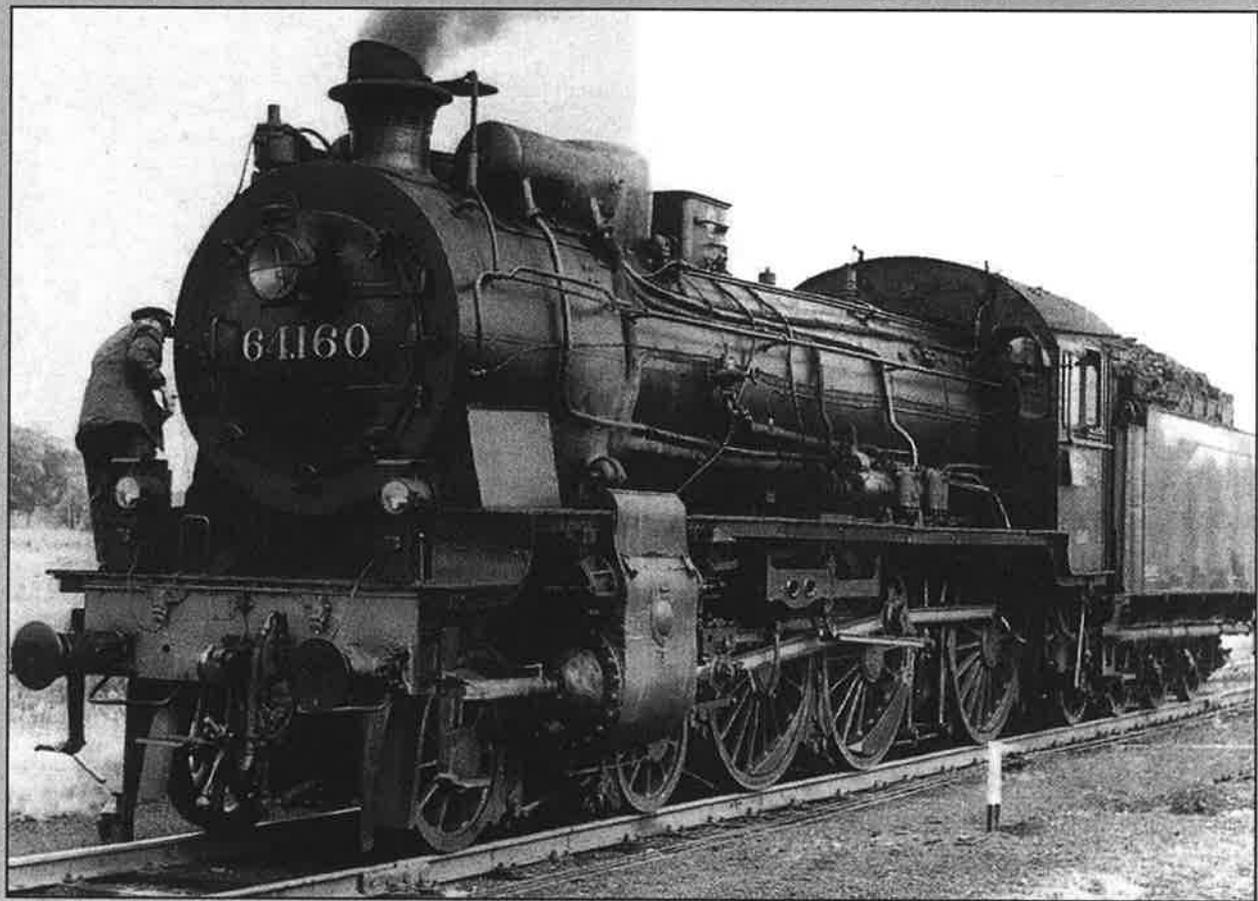
Le 12 décembre dernier, un acompte de 20.000 € a été payé aux Chemins de fer roumains, pour l'acquisition de la locomotive 230.084, une P8 d'origine allemande, construite par Henschel.

Cette locomotive se trouve à Bacaï, près de Bucarest, dans un état qui nécessite une révision approfondie. Elle y est garée depuis 1982. L'état général de l'engin est le

Photo du haut : une 230.000 des CFR, la 230.007 semblable à la 230.084, une P8 d'origine allemande, achetée par le PFT.

Photo du bas : la 64.160 de la SNCB, ex-P8 des KPEV, belgicisée et munie de l'ACFI.

Documents parus dans «En Lignes» n°48 du PFT. La locomotive achetée en Roumanie (sans doute renumérotée 64.169) ressemblera-t-elle à la 64.160 ??



suivant : châssis en bon état, train de roues impeccable, chaudière Resita de 1936 en état satisfaisant. Il y manque néanmoins de nombreuses pièces importantes, comme les injecteurs, les soupapes, sifflets, coussinets de bielles, et tout l'intérieur du poste de conduite.

Le PFT a choisi de la faire réviser et de compléter l'engin à deux endroits différents : l'atelier central de Remarul à Cluj/Napoca, et l'atelier Gibaü, au même endroit, sous la supervision d'un compatriote belge travaillant en Roumanie.

Le montant de la révision est estimé à environ 124.000 € que le PFT doit financer. Il compte s'y prendre de 3 façons :

- que les membres n'oublient pas de renouveler leur abonnement à la revue «En Lignes».
- Soutien de l'Association via des dons à la Fondation Roi Baudouin.
- Emission de parts de 250 €, sans intérêt.

Tous les renseignements dans la revue «En Lignes» du PFT.

Quelle est l'origine de l'expression «Marche haut-le-pied» ?

On voit parfois circuler des locomotives seules qui n'assurent pas la remorque d'un train. Elles ont l'air de se promèner ! Mais ce n'est qu'un air. Aux chemins de fer, on ne promène pas le matériel pour lui faire prendre l'air.

Soit les machines vont chercher un train de voyageurs dans une gare ou un train de marchandises sur un quelconque embranchement, soit elles rejoignent leur dépôt d'affectation après avoir assuré un train. Ces parcours sont désignés HLP, c'est à dire marche «haut le pied». Mais pourquoi ces parcours sont-ils désignés par cette abréviation ?

Question souvent posée à notre ami Jean Dubuffet et à d'autres personnes, elle est restée longtemps sans

réponse jusqu'à ce que notre ami Jean lise l'explication dans un ancien numéro de la revue «Rail Passion» qui nous fournit l'origine de cette expression passée dans le domaine ferroviaire. Nous vous livrons ci-dessous le contenu du texte.

«Au début du 19ème siècle, à la naissance du chemin de fer, la grande majorité des transports terrestres se faisaient grâce à la traction chevaline, ou sur le dos de l'animal. Le cheval était donc la référence dans le domaine du transport. Ne parle-t-on pas d'ailleurs du cheval-vapeur pour désigner la puissance d'un véhicule ?

Lorsque le cheval se déplaçait sans cavalier sur son dos ou sans remorquer de charge, il pouvait lever allègrement les pattes pour marcher plus facilement et plus vite, et il levait donc le pied haut ! Tout simplement ! ».

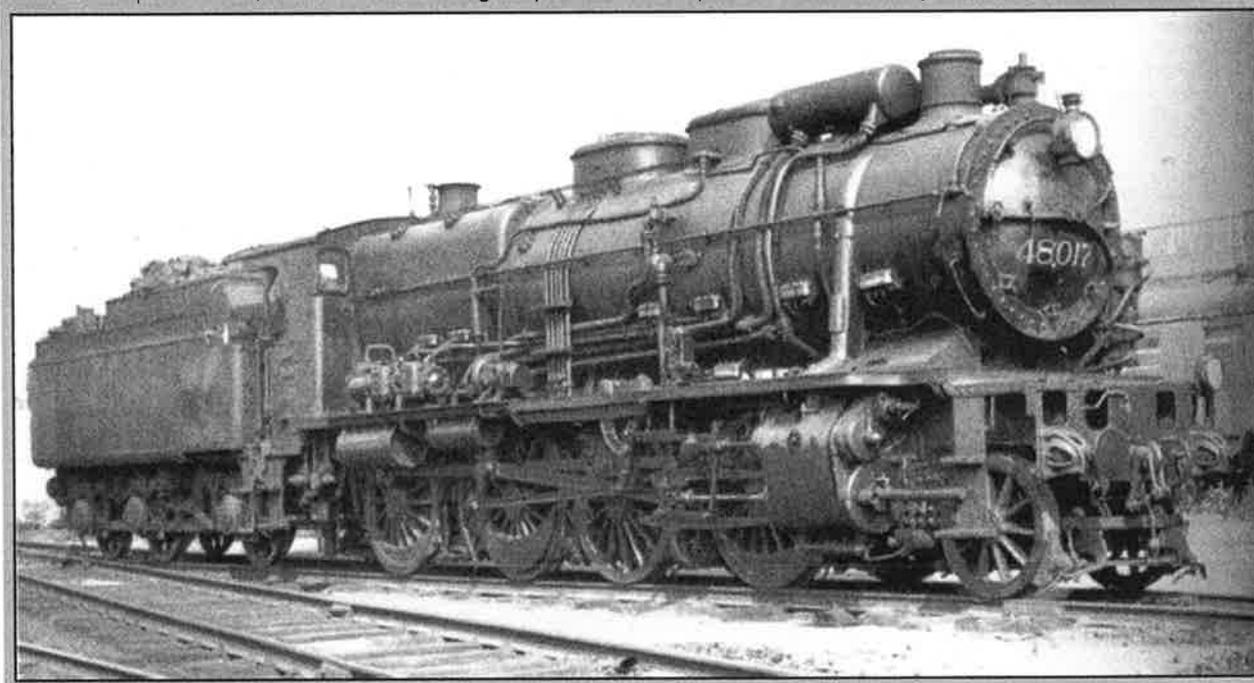
Il marchait haut le pied... L'expression s'est étendue au langage ferroviaire et reste toujours d'actualité.

Jean Dubuffet

A la SNCB, l'expression HLP n'est pas appliquée aux locomotives mais elle concerne le personnel de conduite empruntant des trains réguliers ou de service soit pour regagner son lieu d'affectation après avoir assuré le service prescrit au roulement, soit pour rejoindre le lieu où le service doit commencer.

C'est ainsi qu'en consultant le roulement des locomotives à vapeur de 1947, l'on constate que les machinistes et chauffeurs de la série A (locomotives type 48) de la remise de Montignies (FMY), effectuaient, sauf les dimanches et jours fériés, un service entre Charleroi-

La 48.017 de la remise de Montignies, ex-437 et 4837, avec un tender modifié à Saint-Martin en septembre 1945 afin de porter sa capacité en eau de 23 à 24 m³ tout en maintenant à 10 tonnes la capacité en combustible (photo SNCB).

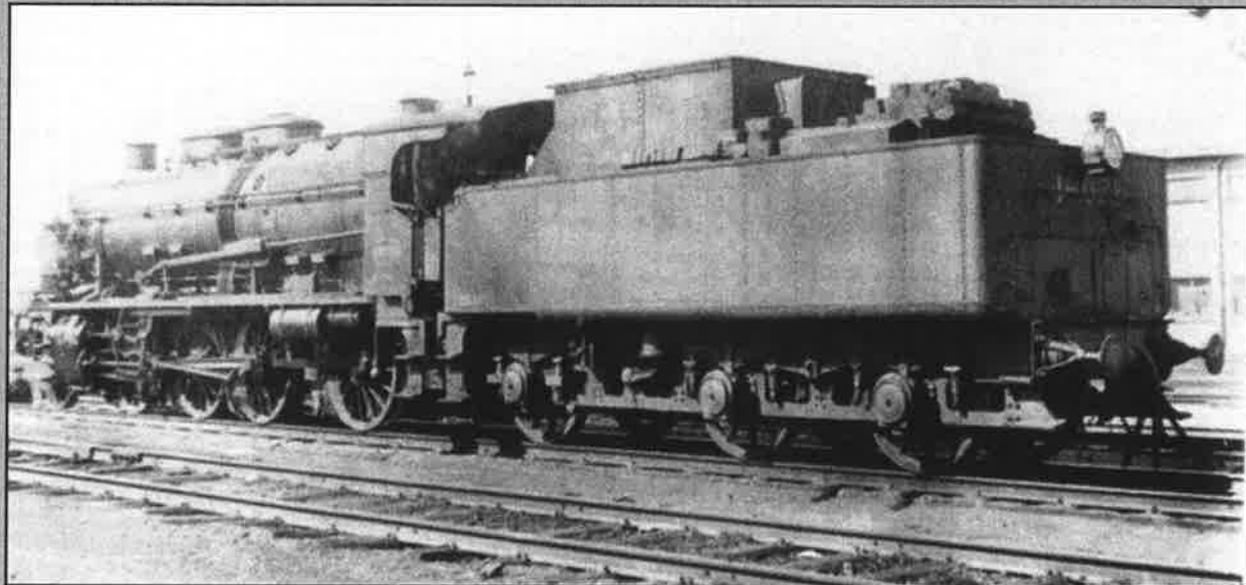


Ouest et Bruxelles-Q-L via Ottignies par les lignes 140 et 161.

La première équipe assurait le train 6213 partant de Charleroi-Ouest à 05h30 pour arriver à Bruxelles Q-L à 07h33. Laissant la locomotive sous bonne garde dans les dépendances de cette station, elle regagnait «HLP» Charleroi par la ligne 124 en empruntant le train 1528 partant de Bruxelles-Midi à 10h15 pour

arriver à Charleroi-Sud à 11h47. La seconde équipe, quant à elle, empruntait «HLP» le train 555 partant de Charleroi-Sud à 13h42 pour arriver à Bruxelles-Midi à 14h40. Elle se rendait ensuite à Bruxelles-Q-L pour y retrouver la locomotive devant assurer le train 6250 partant de Bruxelles-Q-L à 17h47 pour atteindre Charleroi-Ouest à 19h49.

Michel Herbiet



En haut : la 48.023 de Montignies (ex-443 et 4843), privée de son ACFI, vue à son dépôt d'affectation le 19 octobre 1946. Elle était attelée à un tender de la deuxième tranche, avec hotte allongée de manière à porter la capacité en combustible de 7 à 10 tonnes. (photo L. Hermann, collection A. Lepage).

En bas : La 48.003, ex-423 et 4823, au dépôt de Bruxelles-Midi vers 1950. Son ACFI avait été également démonté et, comme la 48.017 en bas de la page précédente, elle était accouplée à un tender modifié en 1945. (photo G. Desbarax, collection G.Nève).

Les trois photos de cet article sont parues dans «Vapeur en Belgique», tome 2, de Phil Dambly. Elles représentent trois locomotives type 48 de la remise de Montignies (- sur Sambre) FMY ayant assuré les trains 6213 et 6250 dont question dans l'article.



Les 10 ans du Tram-Train Karlsruhe - Bretten

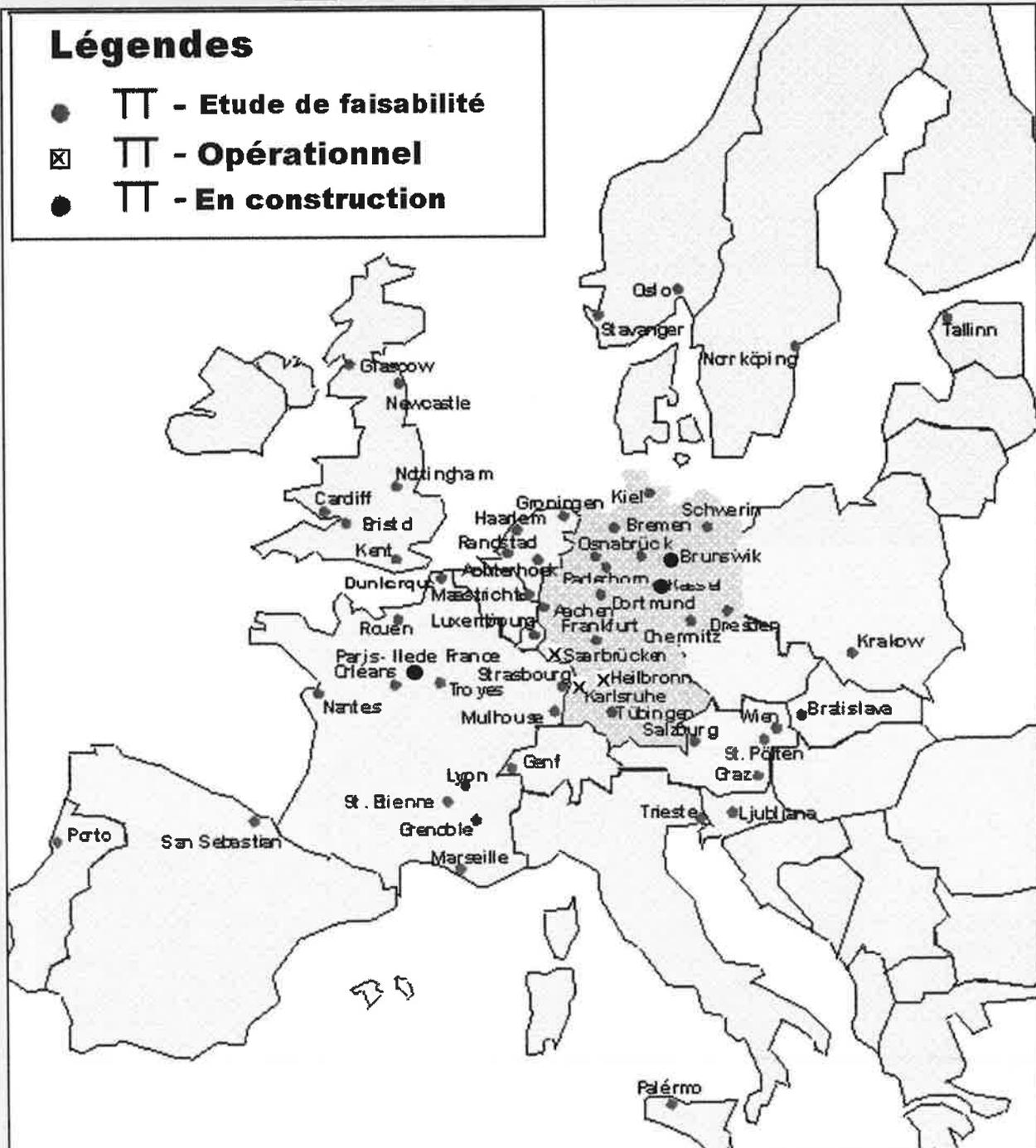
Les 9 et 10 octobre prochain se tiendront deux journées de congrès à Karlsruhe sous les auspices de :

- Ministère Allemand des Transports (BMVBW);
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (Association Allemande des Opérateurs de Transport Public);
- L'Union Internationale des Transports Publics (UITP);
- La SNCF;
- Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH (AVG) l'opérateur Tram-Train de Karlsruhe en coopération avec les villes de Karlsruhe et Bretten.



Légendes

- TT - Etude de faisabilité
- ☒ TT - Opérationnel
- TT - En construction



Dans le but de réduire l'impact des nuisances de la circulation en constante augmentation, des études ont été menées. Celles-ci ont abouti à la création de systèmes de transport en commun répondant valablement et réellement aux usagers, mais dans d'autres pays que le nôtre.

Ne reproche-t-on pas, aux pouvoirs publics, l'obligation pour nombre de navetteurs de devoir emprunter plusieurs modes de transports pour atteindre leur but. De plus, si l'offre était mieux adaptée à la demande... combien de réfractaires navetteurs «en voiture» ne se décideraient-ils pas pour un autre moyen de transport moins privé ?

La solution du TRAM-TRAIN a été abordée avec succès en Allemagne à Karlsruhe en 1992. Nous avons déjà soulevé un coin du voile dans un Ferro Flash Namur antérieur.

Cette innovation (révolution) dans le domaine du transport en commun a fait depuis des «petits» comme en témoigne la carte d'Europe sur la page précédente.

Une fois de plus, la Belgique est à la traîne... Nous ne pouvons y voir le nom d'une de nos villes, même pas dans un «projet» ou une «étude de faisabilité» !

Pourtant, à nos portes : Luxembourg, Maastricht et les villes françaises de Marseille, Grenoble, Nantes, Orléans, Troyes, Rouen, Mulhouse, Strasbourg, St.Etienne, Dunkerque sont en cours «d'étude de faisabilité» pour l'adoption du TRAM-TRAIN.

En 1997, la ville de Sarrebrücken se dote de ce système de conception révolutionnaire. En 2001 une liaison Karlsruhe - Heilbronn est inaugurée et, en Ile-de-France, une ligne est en cours de construction.

En fait, le tram circule aussi bien sur ses rails que ceux du chemin de fer sans s'arrêter, sans discontinuer ! C'est ce qui fait son originalité. Plus de changement de moyen de transport, plus d'attente dans le froid où sous la pluie, plus d'incertitude.

D'un bout à l'autre de la ligne depuis la grande banlieue jusqu'au centre-ville dans le même véhicule, sans quitter sa place.

Le trafic régional et local sont confondus en un même mode : le Tram-Train. Son indéniable succès, la minimalisation des coûts d'infrastructure font que nombre de villes européennes veulent se doter de ce système.

L'expérience bénéfique du Tram-Train de Karlsruhe-Bretten fête ses 10 ans d'existence. Cet anniversaire ne pouvait rester sans suite !

Conférences, ateliers de travail, visites de sites et expositions représentant le transport local et les opérateurs de transports national et international dans le contexte du TRAM-TRAIN se tiendront en septembre et octobre 2002 et surtout aux journées phares des 9 et 10 octobre prochain intitulées : «**TRAM TRAIN 2002, International Tram Train congress in Karlsruhe**».

Ces manifestations sont organisés par nombres d'opérateurs concernés de haut niveau, précédemment cités en début d'article.

Tous renseignements peuvent être obtenus en consultant les sites Internet :

<http://www.tramtrain.org> (en anglais)

<http://www.transportpromotion.de>

Ottignies : nouveau triangle ferroviaire

Le 22 mars 2002, la SNCB a exposé au public les travaux qu'elle envisage dans la région d'Ottignies. Vu l'importance de ceux-ci et leurs conséquences sur la ligne 161 Bruxelles - Namur, voici un bref résumé de ce qui y a été dit.

Première phase

La première phase sera la mise à quatre voies de la ligne 161 depuis la bifurcation de Louvain-la-Neuve jusque la gare de Bruxelles-Luxembourg. La demande de permis de bâtir sera encore introduite cette année et les travaux sont prévus de 2004 à 2010/2012.

De la gare d'Ottignies à un point situé entre Limelette et la gare de Profonsart, il y aura deux voies supplémentaires pour permettre aux trains en provenance de Charleroi de s'insérer sur la ligne 161 via un long saut de mouton situé en plein champs.

En zone habitée, l'élargissement de l'assiette des voies se fera le plus souvent sans augmentation des emprises mais en remplaçant les talus par des murs verts (empilement de bacs en béton remplis de terre et de végétation). Certains ponts seront élargis, d'autres remplacés.

Deuxième phase

Dans une deuxième phase on établira un raccordement à double voie pour permettre aux trains en provenance de Wavre de rejoindre le saut de mouton prévu pour les trains en provenance de Charleroi sans passer par la gare d'Ottignies.

La SNCB envisage un tracé de ce raccordement qui tangente le village de Limelette mais sa population lui oppose un tracé qui passerait par des champs situés sur Limal.

Quel que soit le tracé retenu, Ottignies deviendrait donc un triangle ferroviaire.

Une prolongation de l'embranchement de Louvain-la-Neuve jusqu'à une gare de dissuasion le long de l'autoroute Bruxelles-Namur reste à l'ordre du jour.

Une prolongation de la portion de la ligne 161 qui sera mise à quatre voies, par une ligne nouvelle vers Namur qui éviterait Gembloux, reste théoriquement envisagée.

On ne parle plus d'une réouverture de la ligne Ottignies-Nivelles.

Michel Marin

Zeeschuim - Mousse de Mer : cultivable «at home»

Une collaboration interclubs

Fruit de la collaboration intelligente entre clubs de modélisme, notre Président Jean-Claude Botspoel reçoit un courrier, daté du 25 février, de son homologue du club de Mons, le CFM. Jean-Marie Larmusiaux (qui nous a rendu visite lors d'une journée «Portes Ouvertes») nous fait part de son heureuse expérience sur la culture de la fameuse plante «Zeeschuim» qui s'adapte très bien à la fabrication d'arbres sur les réseaux ferroviaires, mais dont le prix, dans le commerce, est très inabordable surtout si le réseau quitte les dimensions d'un petit diorama !

Comme le Président du Club de Mons cité plus haut nous autorise la reproduction de son courrier (qu'il en soit ici vivement remercié) et vu la haute valeur de l'expérience, la rédaction de FFN ne pouvait que l'insérer dans ses colonnes.

La TELOXYS ARISTATA ou Zeeschuim (mousse de mer)

A propos de cette plante «convenant particulièrement à la confection d'arbres miniatures», dit Jacques Leplat dans l'une de ses publications, j'avais entendu parler de culture délicate et d'échecs.

J'ai constaté le prix élevé pour quelques exemplaires dans le commerce.

Comme je ne suis pas mauvais jardinier, j'ai voulu m'essayer à la culture de cette mousse de mer.

Un premier essai fructueux

Je vous livre le résultat de ce premier essai.

Il me fallait d'abord des graines. Il y en avait bien au fond de la boîte de plantes que j'avais achetée, mais pouvais-je m'y fier ? Il paraît que oui !

Voulant mettre tous les atouts de mon côté, j'en ai commandées (il n'y en a pas en magasin) à la Maison Lhermite, rue de la Clef à 7000 Mons à 3,67 € pour 2 grammes.

En ce qui concerne la culture, j'ai contacté une vieille connaissance au Service des Plantations de la Ville de Mons et voici ce que j'ai appris :

- *Teloxys Aristata*, plante aérienne de décoration à feuillage vert ou pourpre.
- Graines très fines à mélanger à du sable sec très fin pour un semis léger.
- Semis sur plates-bandes par température minimum de 18 à 20°
- A éclaircir à 20-25 cm en tous sens - ne supporte pas le repiquage.

Voici comment j'ai oeuvré

D'abord attendre le mois de mai et un bon réchauffement de la température.

Préparation d'une parcelle de 2m x 1m en émiettant très finement la terre.

Tamiser du terreau de semis, ratisser, égaliser et laisser reposer 3 jours.

J'ai alors semé à la ... pincée aussi régulièrement, aussi léger que possible, sans enterrer les graines et j'ai damé légèrement avec une planchette.

Par dessus, j'ai disposé une feuille de plastic perforé spécial semis (grandes surfaces) que j'ai maintenue en place, contre le vent, à l'aide de lattes sur le pourtour.

Le plastic perforé laisse respirer la terre, empêche l'évaporation diurne et protège de la fraîcheur nocturne.



Superbe plate-bande de «Teloxys Aristata» dans une parcelle où l'on cherche après les mauvaises herbes...

Un jardin bien tenu !

(photo JM Larmusiaux)

Les jours ont passé...

Dès les premières levées, j'ai soulevé d'abord et enlevé ensuite la feuille de plastique pour éviter le filage et le pourrissement des plantules.

Dès que mes petites Teloxys ont eu 4 vraies feuilles, je les ai d'abord éclaircies à 10cm, puis ultérieurement à 20cm, pour ne retenir que les plus vigoureuses.

J'ai ainsi vu grandir mes plantes qui ont bientôt formé un tapis dense recouvrant toute la terre. Elles ont fleuri. Fleurs minuscules qui se sont transformées en petites boules contenant des semences : à récolter !

Il faut compter 3 mois au moins jusqu'au moment de la récolte que j'ai effectuée lorsque les feuilles (de petites languettes) ont commencé à tomber.

J'ai arraché les plantes et les ai mises à sécher en les suspendant par les racines.

Une belle réserve

Je dispose maintenant d'une énorme réserve de plantes desquelles je détache chaque touffe qui devient un arbre miniature dont le plus grand, constitué de la tige centrale, la plus belle, peut atteindre 30 cm (26 mètres en H0).

Il ne reste plus qu'à les décorer à convenance suivant les méthodes habituelles.

Constats personnels après coup

- J'aurais pu éclaircir à 25 ou 30 cm pour obtenir des plantes plus importantes et partant, de plus beaux arbres encore.
- J'aurais pu laisser 2 ou 3 plantes plus longtemps en terre pour constater leur développement et leur coloration extrêmes.
- Il ne faut absolument pas tenter le repiquage, cela ne donne que des plantes malingres.
- Lorsqu'elles sont sèches, les plantes laissent échapper leurs graines. A récolter !

Cette année, je sème MES graines et je tiens compte de mes constatations !

Si vous aussi vous voulez essayer, commandez vos graines, il est temps pour être sûr d'en disposer à temps et ... Bonne récolte !

Jean-Marie Larmusiaux, Président du Club des Ferromodélistes de Mons et sa Région.

La locomotive «Le Belge» construite, sous licence Stephenson, par John Cockerill à Seraing en 1835 a été reproduite, en bois à l'échelle exacte 1/1, par des habitants de Vresse-sur-Semois sur base de plans et photos d'époque. Le résultat des 1.500 heures de travail, nécessaires à cette réalisation, est surprenant de réalisme et exposé à Vresse dans les nouveaux bâtiments en pierre du Syndicat d'initiative situé dans la rue principale juste derrière le chœur de l'église (visite gratuite). Si vous passez par là, l'attraction vaut le détour.

Un musée du Rail et de la Pierre à Jemelle

Lors d'une prochaine visite dans la belle région de Rochefort faite donc un détour par Jemelle, vous y trouverez un très sympathique musée du rail «Centre d'animation du Rail et de la Pierre» géré par des bénévoles de l'ASBL «Fous des Rails», avenue de Ninove, 11 à 5580 Jemelle, tél. 32(84)22 36 01 ouvert du 1er avril au 1er novembre, un coup de fil sera utile pour connaître les heures d'ouverture.

Le musée se présente sur 3 niveaux et regorge d'objets et de documents datant d'une époque, pas si lointaine, où le rail dominait dans cette région avec un dépôt de locomotive à Jemelle et un nœud ferroviaire important à Marloie. Cette dernière à une triste mémoire liée à la présence du rail. Un bombardement lors de la 2ème guerre mondiale y rasa les installations ferroviaires et une grande partie de la bourgade suite à l'explosion d'un train de munition, une salle est d'ailleurs dédiée à la résistance dans la région.

Nous y trouvons avec bonheur un réseau miniature H0 de très bonne facture et un système digital Märklin assisté par ordinateur. Hélas pour ces bénévoles, l'installation manque de fiabilité et les problèmes sont nombreux lors de l'exploitation. Le système digital de Märklin est pourtant connu pour sa fiabilité... Dommage surtout pour les visiteurs qui risquent fort d'hésiter à s'engager plus avant en direction de notre merveilleuse passion. Espérons que les responsables commerciaux des produits utilisés comprendront cet enjeu.

Si le train miniature paraît aussi compliqué à gérer et à mettre en œuvre par Monsieur tout le monde, même géré par ordinateur, cela risque d'en freiner plus d'un et être certainement préjudiciable.

Bref ne manquez pas une visite afin d'encourager une autre équipe de bénévoles.

Jean-Claude Botspoel



Une découverte gastronomique et ferroviaire pour les passionnés de chemins de fer réels et miniatures

Monsieur Terwagne et sa compagne, les patrons du restaurant «AU PETIT TRAIN», ont rénové l'ancienne gare de Hamois-en-Condroz (sur la ligne 126 Statte-Ciney) pour y installer leur restaurant, tout en respectant l'architecture et le style des lieux.

Passionnés de chemin de fer, ils sont toujours à la recherche d'objets de décoration concernant notre hobby : vieilles lanternes, uniformes, photos, gravures, accessoires divers et même des modèles réduits.

Ils n'hésitent pas à voyager, même à l'étranger, pour visiter des sites à thèmes ferroviaires et en ramener des objets qui garniront leurs locaux.

Dans leurs bagages, ils reviennent avec des idées de nouvelles recettes gastronomiques, tout comme «la Farandole de Pleurotes Panées». Le «Pèlemêle de Jambon d'Ardenne, sauce à l'ail». Cette recette a

été revisitée par notre chef afin de la réaliser avec des produits de notre terroir, car elle vient des îles Canaries un beau pays, malheureusement sans chemin de fer, mais avec un grand soleil.

Les projets ne manquent pas. Comme l'établissement «ne fait encore que» restaurant, le premier est d'installer, devant le bâtiment pour y aménager le bar et une taverne avec terrasse, un fourgon K1 1^{ère} classe/bagages avec grande vigie. Il a été acheté à Leuven, la remise en état est prévue à Namur, le transport par la voie jusque Ciney, puis par la route entre Ciney et Hamois), mais les autorisations auprès des autorités sont difficiles à obtenir. Le deuxième consiste à construire un réseau LGB suspendu au

plafond de la salle à manger.

Le chef-coq nous propose une variété de menus et de plats très variés, à commencer par les grands classiques de la cuisine Française, mais également des mets originaux de sa création, comme le Foie Gras (fabrication maison) avec Confits Artisanaux et Pain Brioché au prix raisonnable de 11,95 €.

Aux entrées chaudes vous pourrez déguster un Camembert de Normandie Grillé Entier avec sa salade folle aux noix et sirop de Liège (6,95 €) et bien sûr la Farandole de Pleurotes Panées (6,95 €).



Les plats : le Magret d'Oie au Miel et Moutarde ou, en saison, le Filet de Biche aux Champignons primeurs de nos Forêts (très raffiné) pour 15,90 €.

Les desserts sont variés les classiques comme les spécialités. Après cet excellent repas notre chef

de gare vous apportera une addition très raisonnable, cachée à l'intérieure d'un wagon miniature ou d'un bâtiment miniature dont la toiture est amovible. Bon appétit...

«AU PETIT TRAIN». M. Serge Terwagne, Chaussée de Liège, 45 (ancienne gare) 5360 Hamois-en-Condroz, Tél : 083.61.22.09 ou 19.

E-mail petit.train@belgacom.net

Itinéraire : N.4, direction Namur > Marche, sortie Liège/Havelange/Hamois. N.97, au premier carrefour de Hamois, l'ancienne gare est à votre gauche avec un vaste parking à l'avant et à l'arrière. Bonne route.

Testé pour vous par Vincent Disy.



Epoque actuelle.

Image du haut : Aquarelle d'un artiste liégeois représentant le site.

Image du bas : Vue aérienne de la gare.

Comparez-la avec la photo de la page 19 vous remarquerez que le bâtiment en arrière-plan existait déjà.

Bref historique de la ligne 126 «Statte - Ciney»

La construction et le début de l'exploitation

1864

C'est le 10 juillet 1864, que l'Etat belge accorda à la «Société du Chemin de fer Hesbaye - Condroz» la concession pour la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Landen à Ciney via Statte.

Plusieurs années se passèrent avant de trouver les fonds nécessaires pour commencer la construction de cette nouvelle ligne;

1869-1900

Les travaux débutèrent en 1869 au départ de Statte vers Modave et, en 1870, au départ de Statte vers Landen.

La mise en service du tronçon Statte - Modave (dit Tronçon du Houyoux) eut lieu le 10 juin 1872, mais l'Etat belge en reprit l'exploitation dès le 1 janvier 1875.

Quant au tronçon Statte - Landen, il fut mis en service le 22 novembre 1875 et exploité directement par l'Etat belge.

Entre temps, les travaux continuaient au départ de Modave en direction de Ciney et c'est à partir du 1 février 1877 que la liaison Landen - Statte - Ciney fut enfin réalisée dans son intégralité.

Le 1 janvier 1900 voyait la reprise par l'Etat belge de la concession accordée 36 années plus tôt à la «Société du Chemin de fer Hesbaye - Condroz».

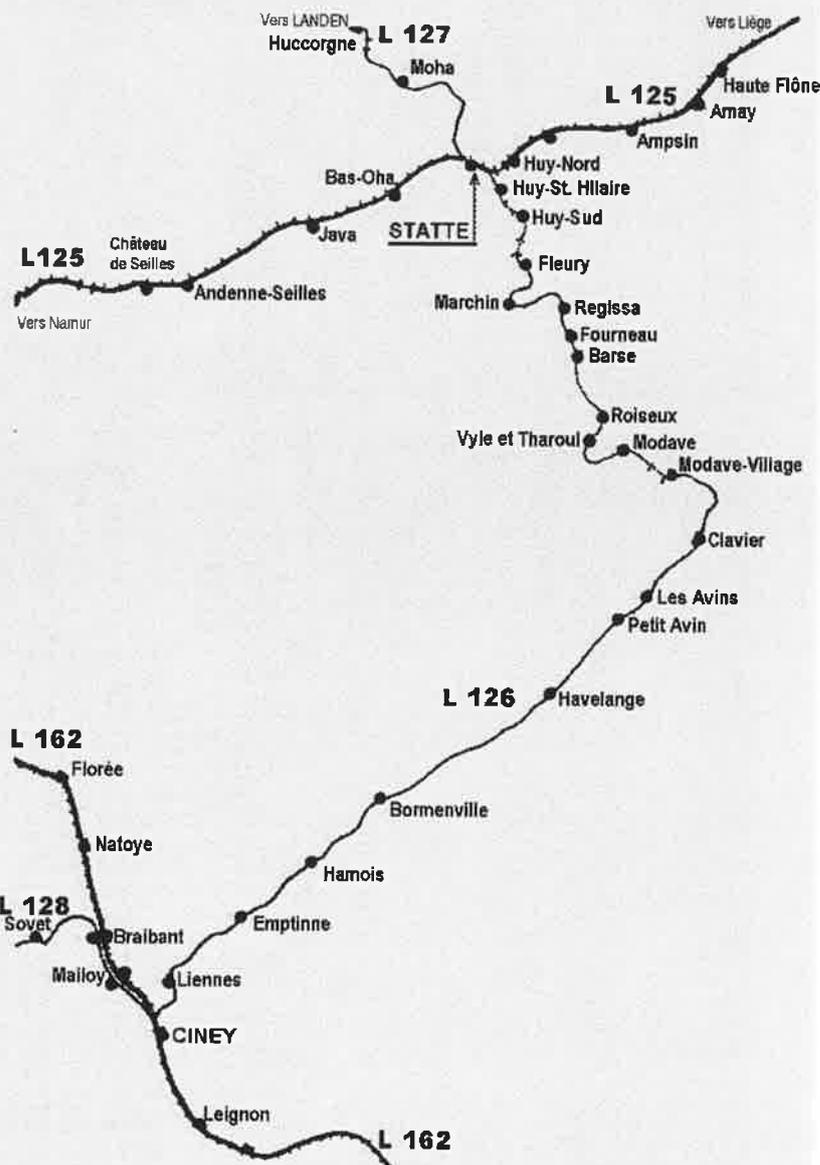
En consultant les indicateurs

1890

L'indicateur de 1890 nous indique que cette ligne est reprise sous le numéro 22. On dénombre neuf arrêts entre Landen et Statte et 10 entre Statte et Ciney.

1906

En consultant l'indicateur du 10 octobre 1906, l'on constate que les horaires de cette ligne ont été scindés. Dorénavant, la section Statte - Landen y apparaît sous le numéro 144, tandis que celle de Statte à Ciney porte le numéro 145. Apparition sur cette ligne de trois nouveaux arrêts : Huy-St.Hilaire,



Bormenville, Liennes; soit un total de treize arrêts.

1914

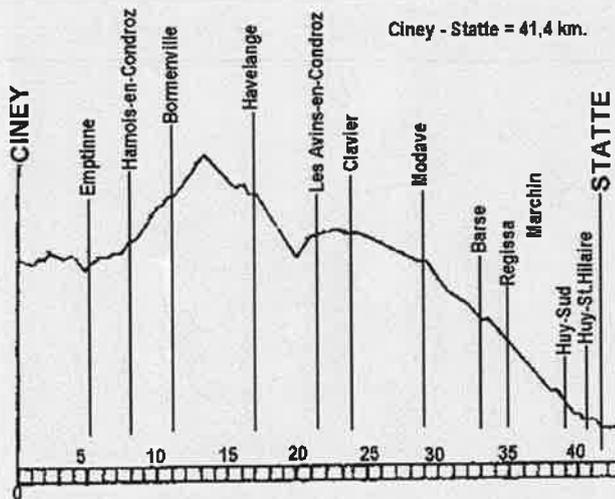
L'indicateur de 1914 nous apprend que les lignes numérotées 144 (Statte - Landen) et 145 (Statte - Ciney) sont respectivement désignées lignes 127 et ligne 126. Elles conserveront cette numérotation jusqu'à leur disparition de l'indicateur.

1920

L'indicateur de 1920, l'un des premiers édités après la première guerre mondiale (1914-1918), nous montre que les rares trains mis en circulation sont limités à Huy-Sud. En fait, le 15 août 1914, afin de retarder l'avance allemande, l'armée belge fit sauter le pont sur la Meuse situé entre Huy-St.Hilaire et Huy-Sud.

1922

Remarquons également que le point d'arrêt de Liennes n'est plus desservi par les trains de voyageurs. Il ne figurera plus à l'indicateur du 8 octobre 1922.



Ci-contre, à gauche :

Détail du profil de la ligne dans le sens Ciney vers Statte.

Distances entre gares et abréviations télégraphiques

Statte	LHY	0
Huy-Sud	LYS	2,0
Marchin	LAC	4,6
Régissa	LGA	6,6
Barse	LBA	8,3
Modave	LMD	12,7
Clavier	LCI	17,5
Les Avins-en-Condruz	LLN	20,0
Havelange	LHV	24,9
Bormenville	MBO	30,6
Hamois-en-Condruz	LMI	33,4
Emptinne	LMP	36,4
Ciney	LC	41,4

Les tunnels de la ligne 126

Situés entre les gares	longueur
de	et
	en mètres
Clavier Modave	136
Marchin Huy-Sud	210
Huy-Nord Huy-St.Hilaire	175

K	1865	1868	1867	1869	1869	1865	1867	1878	1877	1876	1895	1877	1881
K	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
0 Landen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8 Wamont	5,8	5,82	5,82	5,82	5,82	5,82	5,82	5,82	5,82	5,82	5,82	5,82	5,82
6 Aternas	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16	5,16
10 Hannut	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
14 Aronnes	5,47	5,47	5,47	5,47	5,47	5,47	5,47	5,47	5,47	5,47	5,47	5,47	5,47
18 Braves	5,48	5,48	5,48	5,48	5,48	5,48	5,48	5,48	5,48	5,48	5,48	5,48	5,48
20 Fallais	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63	5,63
23 Fumal	6,17	6,17	6,17	6,17	6,17	6,17	6,17	6,17	6,17	6,17	6,17	6,17	6,17
27 Raccorgno	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10	6,10
29 Moha	6,16	6,16	6,16	6,16	6,16	6,16	6,16	6,16	6,16	6,16	6,16	6,16	6,16
34 Statte	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8
36 Huy (Sud)	18,36	18,36	18,36	18,36	18,36	18,36	18,36	18,36	18,36	18,36	18,36	18,36	18,36
38 Marchin	4,68	4,68	4,68	4,68	4,68	4,68	4,68	4,68	4,68	4,68	4,68	4,68	4,68
40 Regissa	7,11	7,11	7,11	7,11	7,11	7,11	7,11	7,11	7,11	7,11	7,11	7,11	7,11
42 Barse	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9
44 Modave	10,99	10,99	10,99	10,99	10,99	10,99	10,99	10,99	10,99	10,99	10,99	10,99	10,99
46 Clavier	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17	1,17
48 Les Avins-en-Condruz	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22	1,22
50 Havelange	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32	1,32
52 Hamois-en-Condruz	1,42	1,42	1,42	1,42	1,42	1,42	1,42	1,42	1,42	1,42	1,42	1,42	1,42
54 Emptinne	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49	1,49
56 Ciney	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25	2,25

K	1864	1868	1867	1869	1869	1865	1867	1878	1877	1876	1895	1877	1881
K	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
0 Ciney	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8 Emptinne	4,44	4,44	4,44	4,44	4,44	4,44	4,44	4,44	4,44	4,44	4,44	4,44	4,44
6 Hamois-en-Condruz	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6
17 Havelange	6,24	6,24	6,24	6,24	6,24	6,24	6,24	6,24	6,24	6,24	6,24	6,24	6,24
22 Avins-en-Condruz	6,36	6,36	6,36	6,36	6,36	6,36	6,36	6,36	6,36	6,36	6,36	6,36	6,36
24 Clavier	6,48	6,48	6,48	6,48	6,48	6,48	6,48	6,48	6,48	6,48	6,48	6,48	6,48
26 Modave	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60	6,60
28 Barse	6,72	6,72	6,72	6,72	6,72	6,72	6,72	6,72	6,72	6,72	6,72	6,72	6,72
30 Regissa	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84	6,84
32 Marchin	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96	6,96
34 Huy (Sud)	7,08	7,08	7,08	7,08	7,08	7,08	7,08	7,08	7,08	7,08	7,08	7,08	7,08
36 Statte	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20	7,20
38 Moha	7,32	7,32	7,32	7,32	7,32	7,32	7,32	7,32	7,32	7,32	7,32	7,32	7,32
40 Raccorgno	7,44	7,44	7,44	7,44	7,44	7,44	7,44	7,44	7,44	7,44	7,44	7,44	7,44
42 Fumal	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56	7,56
44 Fallais	7,68	7,68	7,68	7,68	7,68	7,68	7,68	7,68	7,68	7,68	7,68	7,68	7,68
46 Braves	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80	7,80
48 Aronnes	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92	7,92
50 Hannut	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04	8,04
52 Aternas	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16	8,16
54 Wamont	8,28	8,28	8,28	8,28	8,28	8,28	8,28	8,28	8,28	8,28	8,28	8,28	8,28
56 Landen	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40	8,40

K	1910	1920	1910	TA	1920	TA	1924	1930	1932	TA	TA
K	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m	m
0 Statte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1 Huy (St.Hilaire)	6,27	6,27	6,27	6,27	6,27	6,27	6,27	6,27	6,27	6,27	6,27
2 Huy (Sud)	6,31	6,31	6,31	6,31	6,31	6,31	6,31	6,31	6,31	6,31	6,31
4 Fleury	6,34	6,34	6,34	6,34	6,34	6,34	6,34	6,34	6,34	6,34	6,34
6 Marchin	6,37	6,37	6,37	6,37	6,37	6,37	6,37	6,37	6,37	6,37	6,37
8 Régissa	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43	6,43
10 Fournieu	6,46	6,46	6,46	6,46	6,46	6,46	6,46	6,46	6,46	6,46	6,46
12 Barse	6,49	6,49	6,49	6,49	6,49	6,49	6,49	6,49	6,49	6,49	6,49
14 Boisoux	6,52	6,52	6,52	6,52	6,52	6,52	6,52	6,52	6,52	6,52	6,52
16 Vyle-Tharoul	6,55	6,55	6,55	6,55	6,55	6,55	6,55	6,55	6,55	6,55	6,55
18 Modave	6,58	6,58	6,58	6,58	6,58	6,58	6,58	6,58	6,58	6,58	6,58
20 Modave (Village)	6,61	6,61	6,61	6,61	6,61	6,61	6,61	6,61	6,61	6,61	6,61
22 Clavier	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64
24 Les Avins-en-Condruz	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67	6,67
26 Petit-Avin	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70
28 Havelange	6,73	6,73	6,73	6,73	6,73	6,73	6,73	6,73	6,73	6,73	6,73
30 Bormenville	6,76	6,76	6,76	6,76	6,76	6,76	6,76	6,76	6,76	6,76	6,76
32 Hamois-en-Condruz	6,79	6,79	6,79	6,79	6,79	6,79	6,79	6,79	6,79	6,79	6,79
34 Emptinne	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82	6,82
36 Ciney	6,85	6,85	6,85	6,85	6,85	6,85	6,85	6,85	6,85	6,85	6,85

Ci-contre, à droite, en haut :
Extrait de l'indicateur de 1890 où la ligne apparaît sous le numéro 22.

Ci-contre, à droite, en bas :
Extrait de l'indicateur de 1947 pour la relation Statte - Ciney, où la ligne apparaît sous le numéro 126 avec les autorails type 553.

1924

L'indicateur de 1924 nous prouve que le pont sur la Meuse a été rétabli et que les trains atteignent de nouveau Statte. Il nous confirme également la suppression du point d'arrêt de Liennes ce qui ramène le nombre d'arrêts à douze.

1933

L'indicateur du 15 mai 1933 fait mention de deux nouveaux points d'arrêt. En venant de Statte, le premier se situe à Vyle et Tharoul, juste avant la gare de Modave. Cet arrêt est principalement utilisé par les ouvriers d'une coopérative de grès et granit.

Le second point d'arrêt est situé à Modave-Village. Ce dernier permettait la desserte convenable du noeu d'habitations du village de Modave. En effet, la gare de Modave avait été construite assez loin du centre, c'est à dire à l'endroit où se terminait le premier tronçon de la ligne (Statte - Modave) mis en service en 1872. Le nombre d'arrêts s'élève à cette époque à quatorze.

1939

L'indicateur du 8 octobre 1939, (l'avant dernier avant la seconde guerre mondiale) fait mention de deux nouveaux points d'arrêts, ce qui porte leur nombre à seize. Il s'agit de Petit-Avin, situé entre les gares d'Havelange et Les-Avins-en-Condroz, et de Fourneau, situé entre les gares de Barse et Régissa.

1940

Le 10 mai 1940, pour la seconde fois en 25 ans, les armées allemandes envahissent notre pays. Après la campagne des 18 jours, notre pays capitule et nos chemins de fer sont régis par la WVD (Wehrmachts-Verkehrsdirektion). Le service voyageurs reprend le 15 août 1940 mais uniquement jusqu'à Huy-Sud. En effet, comme en 1914, le pont sur la Meuse est détruit et il faudra attendre l'indicateur du 2 novembre 1942 pour voir de nouveau les trains partir ou rejoindre la gare de Statte.

La situation va se détériorer à partir du second semestre 1943 en raison des bombardements alliés et des actes de sabotage de la résistance.

1944

L'indicateur du 3 juillet 1944, le dernier paru sous l'occupation allemande (alors que le débarquement a eu lieu le 6 juin) nous apprend l'existence de deux nouveaux points d'arrêts : Roiseux et Fleury ce qui porte le nombre d'arrêts à dix-huit, chiffre record qui n'augmentera plus.

Devant l'avance rapide des alliés, l'armée allemande bat en retraite et, en septembre 1944, nos chemins de fer sont repris en mains par la SNCB. Beaucoup de dégâts causés au matériel et à l'infrastructure sont à réparer avant la reprise d'un service normal.

1947

Trois ans après, l'indicateur de 1947 nous montre déjà une situation se rapprochant de celle qui existait avant l'occupation.

1953

Jusqu'à la fermeture de la ligne, le nombre de relations sera en continuelle augmentation comme le prouve l'indicateur de 1953.

1959

L'indicateur de 1959 reflète également une augmentation des relations mais aussi la main-mise des autorails sur le service (type 553 de Ciney) sur les trains mentionnés TA et le type 605 de Landen sur ceux désignés TT. Subsistent quelques relations « vapeur » aux heures de pointe.

1962 : suppression des voyageurs

Rentables ou non, les petites lignes de la SNCB devaient disparaître du paysage ferroviaire belge et le couperet de la suppression tomba sur la ligne le 10 novembre 1962. Le lendemain, les autobus de substitution de la SNCB prenaient le relais.

Quant au trafic marchandises, seul subsiste de nos jours le tronçon Statte - Marchin. Les autres ont été supprimés en 1965 (entre Marchin et Clavier), en 1973 entre Clavier et Hamois, en 1982 entre Hamois et Ciney.

Avant de terminer, n'oublions pas la ligne 127 (Statte-



Gare d'Hamois, côté voies.
Construction typique Hesbaye-Condroz.

Le sémaphore règle la circulation sur la voie 1, sens Ciney - Statte. (Carte postale, collection Paul PASTIELS, parue dans l'ouvrage de J.P. Hamblenne).

Landen) soeur siamoise de notre ligne 126 lorsqu'elles étaient réunies sous le numéro 22. Son trafic voyageurs fut supprimé à partir du 30 septembre 1963.

Quant à son trafic marchandises, il disparut également en tronçons : Landen - Hannut en 1964, Hannut - Moha en 1982, Moha - Statte en 1994.

La Ligne de Chemin de fer 126 Ciney - Statte, histoire et documents

Pour ceux qui seraient désireux d'approfondir l'histoire de la ligne 126, nous leur conseillons vivement la lecture instructive de l'ouvrage de Jean-Pierre Hamblenne paru aux Editions Altair et intitulé : «La Ligne de Chemin de fer 126, Ciney - Statte, histoire et documents».

Michel Herbiet.



Légendes des photos des pages 18 à 22.

Ci-dessus : Statte, le 14 juillet 1957, l'autorail type 553 numéro 553.31 de la remise de Ciney manoeuvre avant d'assurer un service vers Ciney. (photo J. Bazin, collection M. Herbiet).

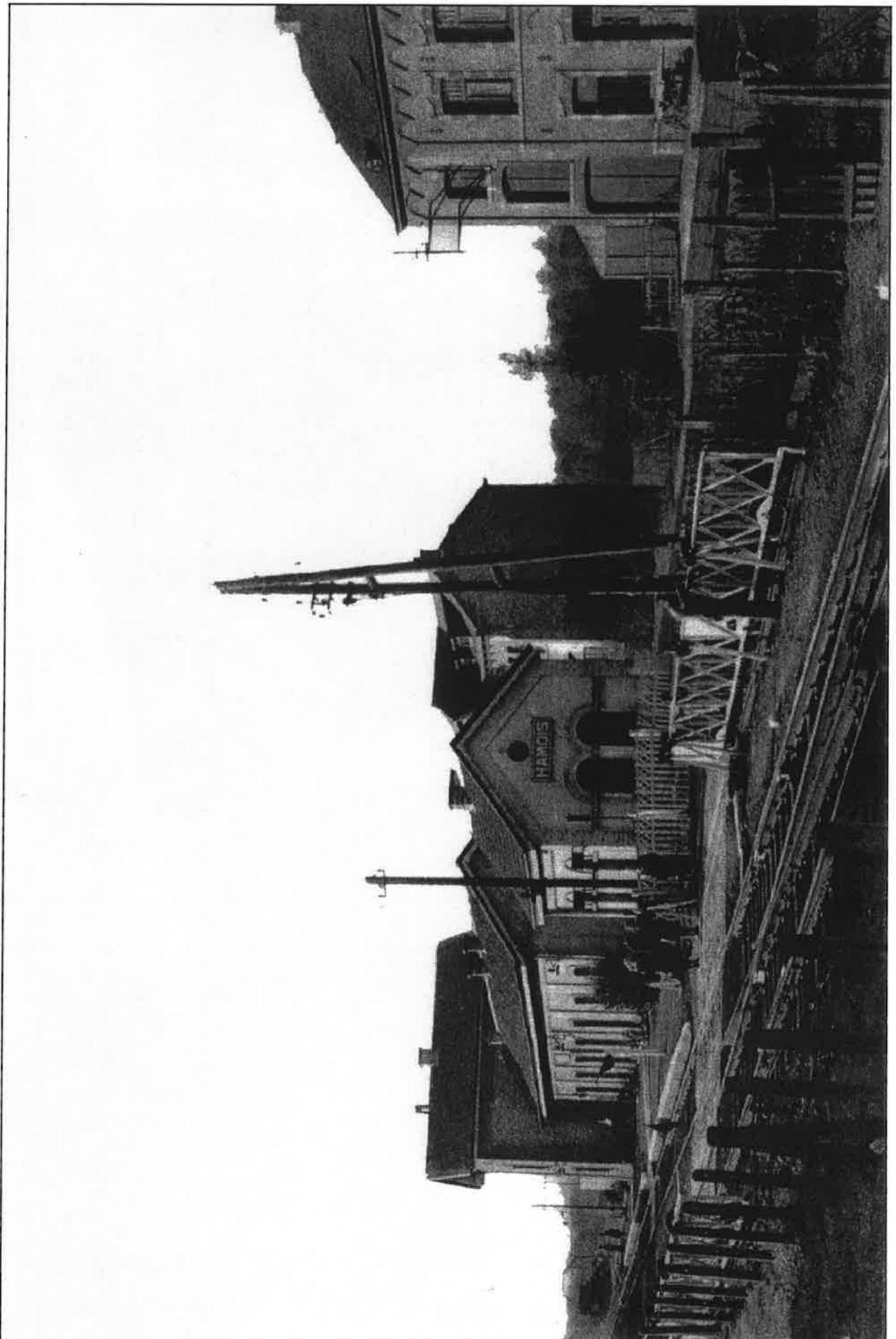
Page 19 : Gare d'Hamois au temps des barrières coulissantes au passage à niveau. Le sémaphore, régulant la voie 1 côté bâtiment voyageurs (sortie de la gare côté Statte), a disparu. Il est remplacé par un système d'exploitation simplifiée : un drapeau rouge au centre de la voie et un autre sur un poteau blanc situé en face sur le quai (poteau qui la nuit est muni d'une lanterne). Un ouvrier effectue des travaux d'entretien de peinture blanche à la barrière pendant que trois dames posent à l'avant du quai, celle de gauche, en bateau, avec sac et panier. La date de la photo est indéterminée. S'agit-il de la fin de la ligne où l'on aurait déjà enlevé la signalisation ?

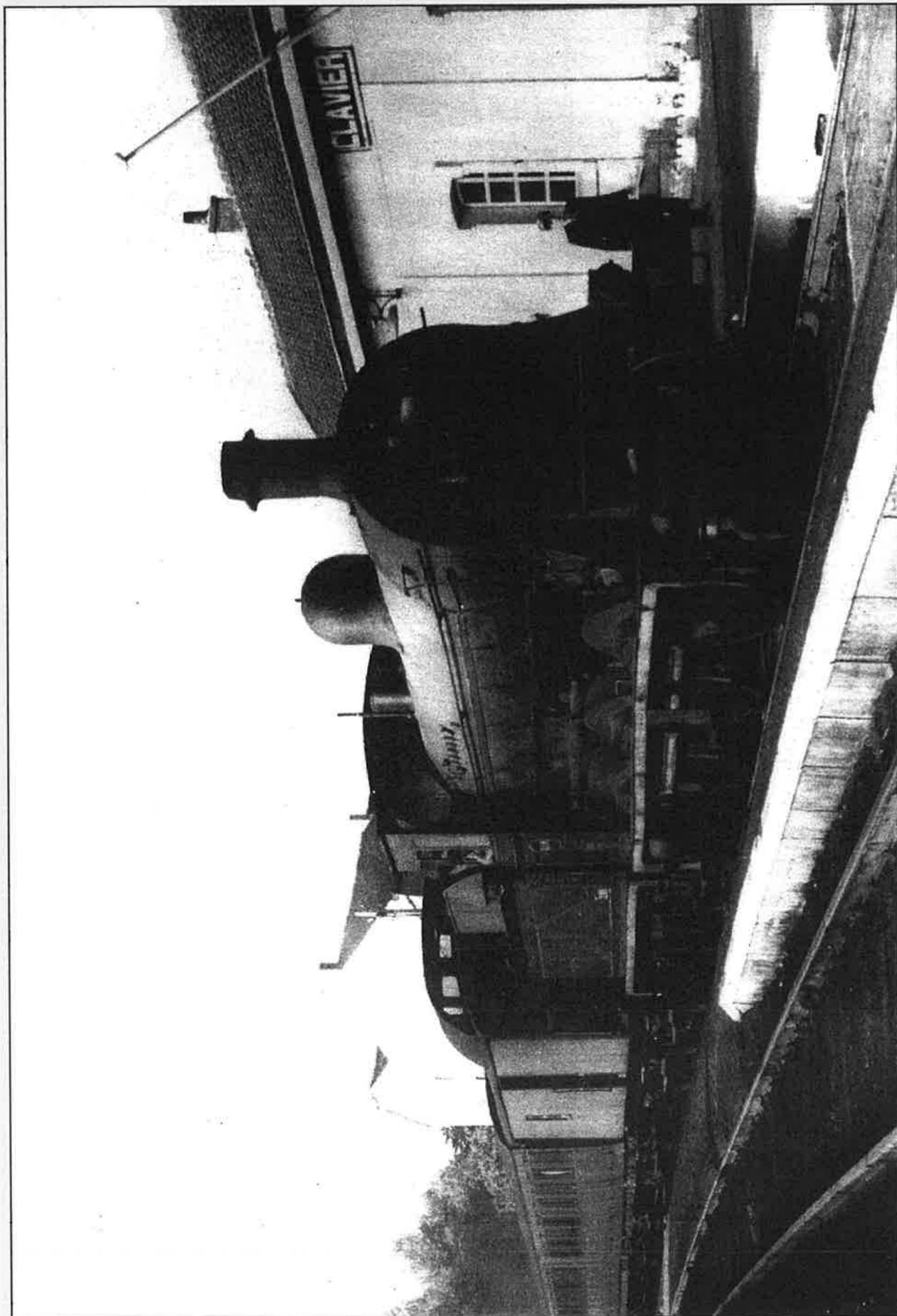
Page 20 : La locomotive type 41, numéro 41.046, entre en gare de Clavier en tête d'un train à destination de Ciney. (Photo J. Renaud à Clavier en 1955).

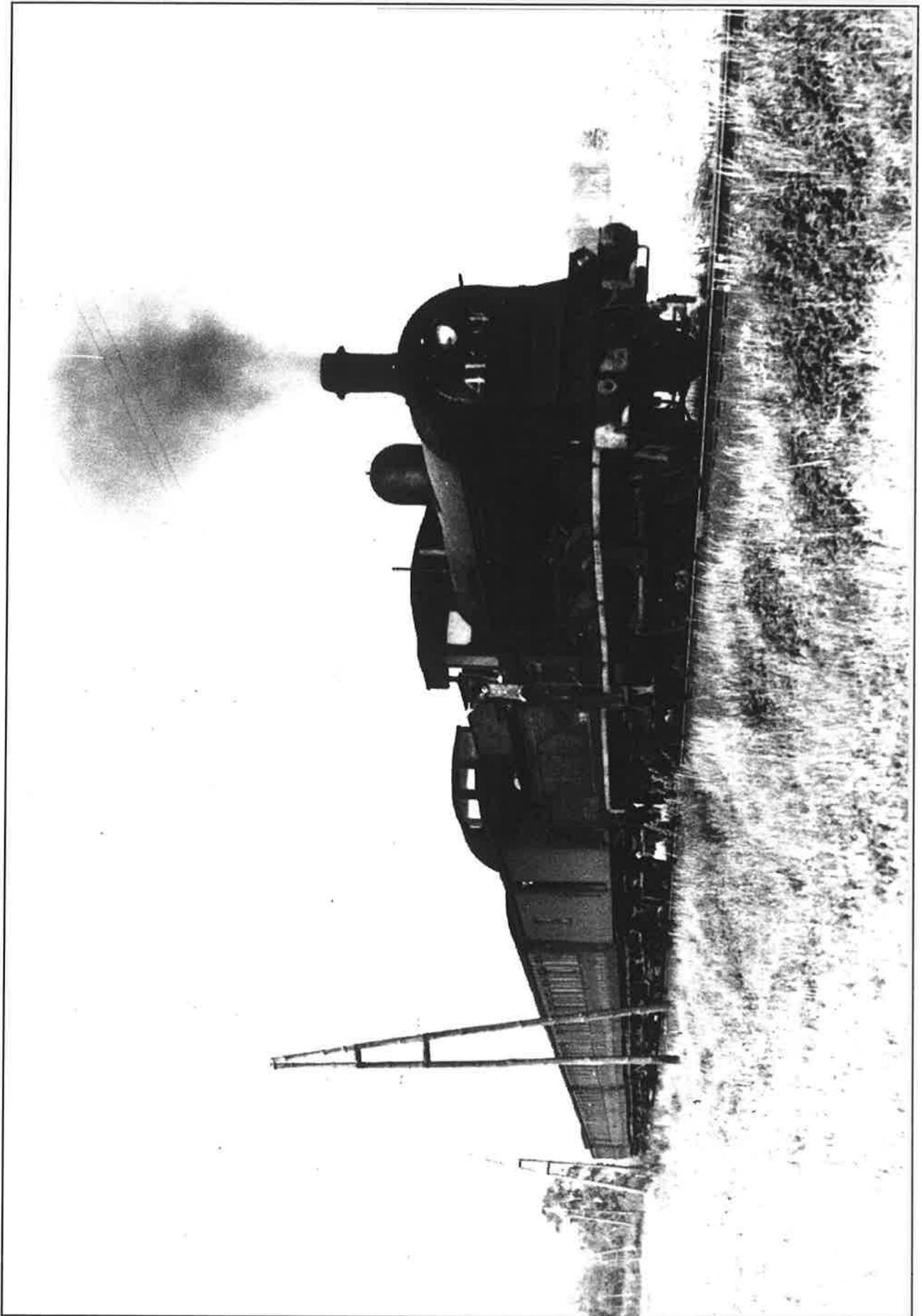
Page 21 : La locomotive 41.046 gambadant sur la ligne 126 entre Statte et Ciney, en tête du train 4936 (Statte 17h44 - Ciney 18h56) (photo prise en 1955 par Bruno De Doncker).

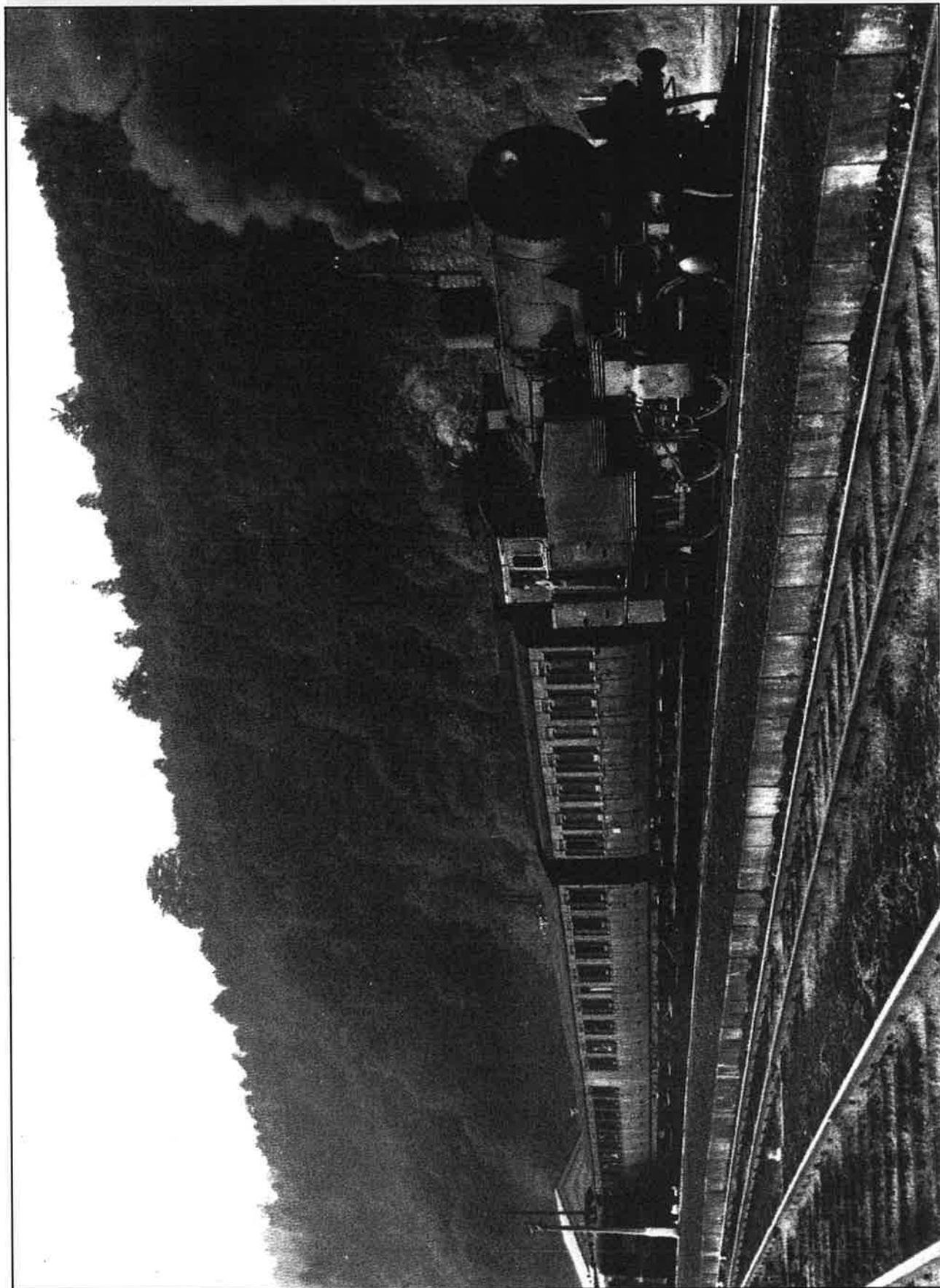
Page 22 : La locomotive type 96, numéro 96.002, en tête d'un train à destination de Ciney croise un autorail type 553 se dirigeant vers Statte. (photo J. Renaud à Régissa le 30 mai 1956).

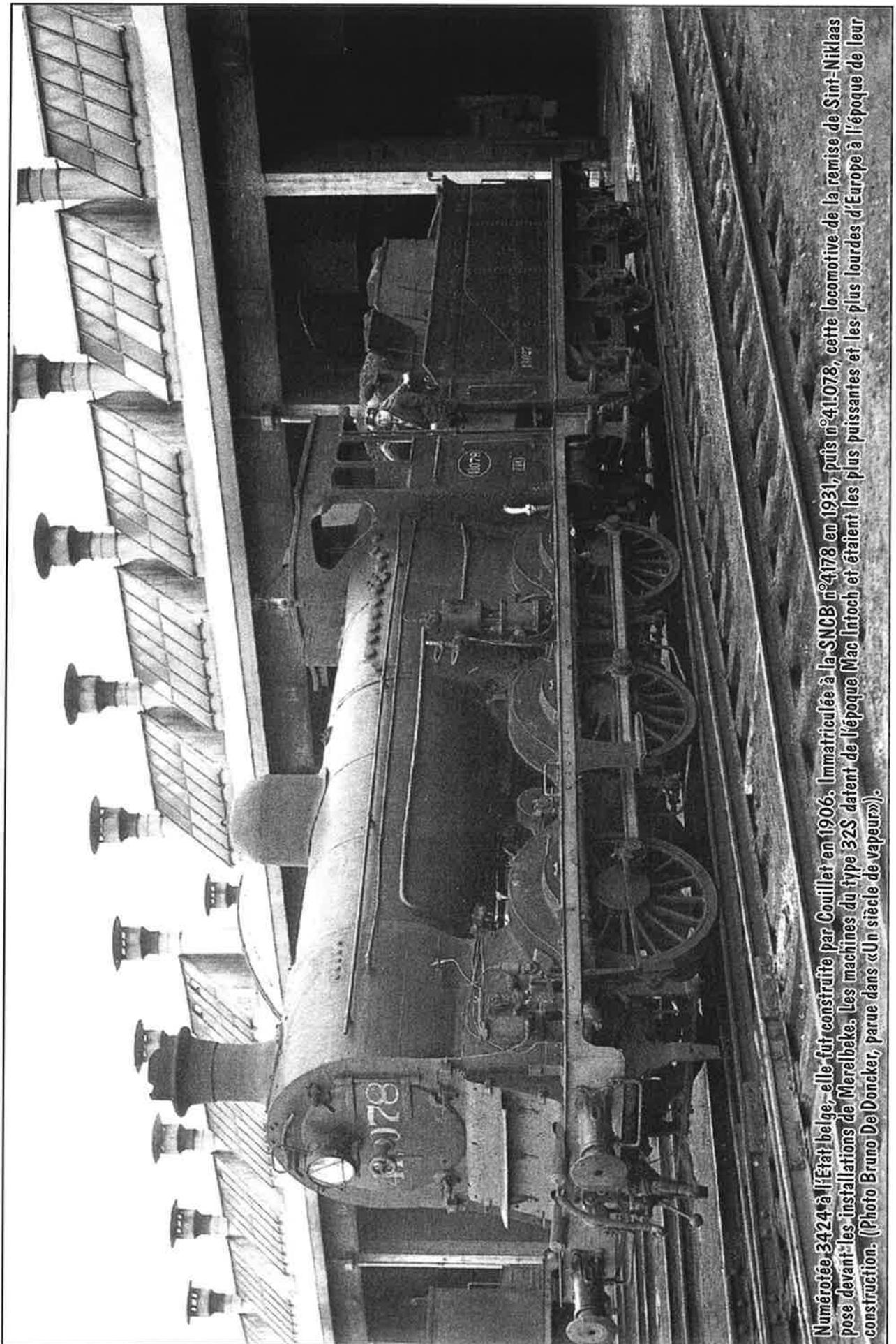
La rame reprise sur les trois photos (pages 20 à 22) se compose d'une voiture ex-prussienne à 3 essieux, d'un jumelage de voitures ex-prussiennes à bogies et d'un fourgon Etat belge à 3 essieux.











Numérotée 3424 à l'Etat belge, elle fut construite par Couillet en 1906. Immatriculée à la SNCB n°4178 en 1931, puis n°41.078, cette locomotive de la remise de Sint-Niklaas pose devant les installations de Marelbeke. Les machines du type 32S datent de l'époque Mac Intoch et étaient les plus puissantes et les plus lourdes d'Europe à l'époque de leur construction. (Photo Bruno De Doncker, parue dans «Un siècle de vapeur»).

La Société Alsacienne de Constructions Mécaniques ALSTHOM

Voici comment «La Science et la Vie», mensuel français, dans son numéro 144 de juin 1929 parle de l'Alsace industrielle.

L'histoire industrielle et économique de l'Alsace montre comment sa prospérité a toujours été intimement liée aux événements politiques. Terre française malgré l'annexion, l'Alsace a vu ses débouchés se modifier par deux fois. La richesse de son sol en fait un pays agricole de grande production pour les céréales, les pommes de terre, le houblon, le tabac, les primeurs, les vins. Elle doit à son sous-sol une remarquable prospérité industrielle : métallurgie, potasse et pétrole. Grâce à ses ressources hydrauliques, l'Alsace possède une industrie textile séculaire, autour de laquelle gravitent de nombreuses productions annexes. L'aménagement du Rhin fournira bientôt en abondance l'énergie électrique dont l'Alsace sera l'inépuisable réservoir pour toute la France de l'Est. Le développement du port autonome de Strasbourg suffirait d'ailleurs à prouver l'essor économique de l'Alsace. Poursuivant nos enquêtes dans les grandes régions françaises, nous avons jugé opportun de montrer ici à nos lecteurs, en une étude d'ensemble, la réadaptation industrielle de cette belle province dans le cadre français.

La formation du travail alsacien

Tout sentimentalisme mis à part, il est hors de doute que la prospérité de l'Alsace a toujours été conditionnée par ce dilemme : être ou n'être pas française.

Un exemple : voici Mulhouse, où, dès 1746, les trois

associés Koechlin, Dollfus et Schmalzer ont fondé le premier atelier d'impression d'indiennes qui ait existé. Dans les années suivantes et sur les vallées voisines, essaient les ateliers de tissage, de filature, la fabrication des produits chimiques, l'impression des papiers, la construction mécanique et, en 1798, Mulhouse se donne à la France, entraînant à sa suite tout le textile et ses satellites : à cette jeune et déjà puissante industrie, il ne faut plus de douanes à l'Ouest.

En 1871, le textile alsacien émigrera vers la France où y établira des filiales, tant il s'est adapté aux besoins et aux goûts de la clientèle française.

D'autres exemples . il n'est pas de grand groupe économique qui n'en présente. Voici, seulement, de 1798 à 1810, la tannerie qui se développe dans le Haut-Rhin, où elle existe cependant en puissance depuis le XV^{ème} siècle.

En 1828, la Société Alsacienne de Constructions mécaniques naît à Graffenstaden de la rupture de l'association entre Rollé et Schwilgué, mais en réalité de l'invention du bénédictin Aloyse Quintenz : la balance décimale. Ce sera en 1835 que Xavier et Joseph Gilardoni inventeront, à Altkirch, la tuile à emboîtement, etc...

Ne parlons pas des industries «de bouche» dont le développement est fatal en une France naturellement gourmande, et qui constituent, dès le milieu du XIX^{ème} siècle, une partie non négligeable du labeur alsacien. Dès 1868, l'Alsace est tellement orientée vers le



Vue générale
d'un des at-
liers de mon-
tage de la
Société
Alsacienne
de Construc-
tions Méca-
niques,
devenue :
ALSTHOM.



marché français qu'elle songe à avoir, pour l'y rattacher, ses chemins de fer directs à travers les Vosges. Et il semble bien qu'on va faire droit à son vœu, tant il est légitime. Tout est donc pour le mieux dans une des meilleures provinces françaises, lorsque surviennent la guerre de 1870 et le rattachement des industries du Haut et Bas-Rhin à l'ensemble économique allemand.

Or cet ensemble économique, la fidélité de leurs sentiments leur commande tout d'abord de ne le point servir. Et, plus tard, quand elles se verront contraintes de ne plus ignorer ce marché de 70 millions d'âmes, elles ne pourront y écouler leurs produits que dans les étroites limites qui leur seront fixées. Quand elles demanderont des aménagements économiques, elles n'en obtiendront que la part qui ne pourra contrarier le développement des autres Etats du Reich, servis par priorité.

Considérée pendant quarante-huit ans par l'Allemagne comme un pays semi-étranger, l'Alsace n'a trouvé son plein épanouissement que depuis son retour à la France.

La construction mécanique et métallurgique

Sans doute le moment est-il venu de dire

un mot de la construction mécanique, qui n'eut, dans le Haut-Rhin, d'autre raison d'être à l'origine que la satisfaction des besoins en matériel de l'industrie textile.

Tels furent les ateliers d'André Koechlin à Mulhouse, ceux de Guebwiller, de Thann et des environs. Il était expédient pour les grands dirigeants du textile - dont beaucoup étaient, comme on l'a vu, des inventeurs - de trouver sur place le constructeur auquel ils pouvaient confier l'exécution de leurs projets. Puis, lorsque l'on passa à la construction des premiers chemins de fer, ces ateliers ne purent y demeurer étrangers : ce fut de Bischwiller que sortit une des premières locomotives employées sur un réseau français nommée : «La Ville de Thann».

En 1872, la Société André Koechlin, qui était spécialisée dans la construction des machines, fusionna avec la Société de Graffenstaden, dont nous avons relaté l'origine, et qui avait ajouté successivement à sa fabrication de la balance décimale celle des crics et des bascules, des outils et des machines pour le travail des métaux et du bois, celle des wagons, des tenders et, en 1855, des locomotives.

Une troisième usine à Belfort

Ainsi naquit la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, qui créa, en 1879, à Belfort, une troisième usine spécialisée dans la construction de tous les matériels thermique et électrique, et appartenant maintenant au puissant groupe Alstom. Cette division du travail est très sensiblement celle qui a été conservée jusqu'en 1928 au sein de la société, l'usine de Mulhouse ayant toutefois ajouté à sa branche textile diverses branches de grosse construction mécanique : machines à vapeur, moteurs à gaz, compresseurs, machines pour l'industrie chimique.

Après avoir amené les machines à imprimer à leur degré perfectionnement actuel, elle est passée maîtresse dans l'installation des usines de filature, des tissages, etc., ainsi que dans la construction de matériels électriques les plus divers et les plus puissants.

A la fin de 1924, le nombre de locomotives et de tenders construits depuis 1855 par l'usine de Graffenstaden de la Société était respectivement de 3.500 et 3.000. Depuis sa fondation, elle avait livré 230.000 crics, 25.000 vérins, 50.000 grandes bascules U.G.; elle a sa fonderie à Bischwiller qui est capable d'une production de 250 tonnes par mois.

D'autres grandes industries étant à équiper, notamment dans le Bas-Rhin, on trouve à Strasbourg des ateliers de construction de machines à froid et à glace, de matériel pour minoteries, pour industries hydrauliques, pour brasseries.

Strasbourg a des forges et laminoirs; Sélestat, des fabriques de toiles métalliques; Mutzig, Saverne, des fabriques d'outils tandis que plus au nord, Niederbronn, Reichshoffen, Mertzwiller, etc., constituent un ensemble usinier d'où sortent des fontes moulées de tous genres, du matériel de chemin de fer, des cuves pour industries chimiques, des fontes émaillées, des bandages de voitures et aciers divers, des appareils de chauffage, etc., et que l'Alsace apporte son concours à l'industrie automobile par l'existence de deux marques connues.

Note de la rédaction

En 1929, Alstom était déjà connu comme un grand groupe...

On sait depuis lors que l'usine de Belfort s'est parfaitement adaptée en produisant locomotives électriques et rames TGV.

Une association GEC - ALSTHOM est née. ALSTHOM s'est implanté en Belgique sous le nom d'ALSTOM en reprenant une partie des anciens ACEC de Charleroi. Son administrateur délégué est M. Patrick Balériaux.

La plus puissante locomotive du monde en 1929

extrait de «La Science et la Vie» n°144 de juin 1929.

Dans les archives

Notre ami Michel Herbiet aime se pencher dans les archives ferroviaires. C'est en effectuant des fouilles salutaires qu'il a remis la main sur un exemplaire de la revue française «La Science et la Vie» de juin 1929.

Dans cette brochure on peut découvrir des articles sur les débuts de la T.S.F., de l'émetteur de la Tour Eiffel, des alliages d'aluminium et de magnésium, les alignements hertziens (guidage des navires vers le port), la remise à l'heure des pendules par TSF, les progrès dans les transporteurs par câbles (wagonnets, téléphériques), la nacre artificielle, la soie de verre, l'aménagement des «gratte-ciel», la formidable industrialisation de l'Alsace, etc.

C'est assez stupéfiant de parcourir une revue de ce type et les publicités qu'elle renferme à propos des diverses inventions industrielles.

Mais ce qui a retenu notre attention de ferroviphile est l'article consacré à «La plus puissante locomotive du monde» écrit par Jean Marton. Nous nous permettons de le reproduire dans les paragraphes ci-après, tel que nous l'avons «lu pour vous».

La plus puissante locomotive du monde vient d'être mis en service aux Etats-Unis.

Dans l'étude consacrée aux progrès effectués dans l'exploitation des chemins de fer, «La Science et la Vie» a signalé les plus puissantes locomotives des Compagnies de l'Est et du PLM destinées à la traction des trains rapides de voyageurs. Cependant le transport des voyageurs ne représente qu'une faible partie de l'ensemble du trafic d'un réseau. Seules, les marchandises permettent aux compagnies de réaliser des bénéfices. Aussi celles-ci cherchent-elles constamment à développer ce trafic en augmentant le tonnage des trains, en même tant que leur vitesse.

En Europe, le poids d'un train de marchandises n'excède guère 1.000 tonnes, car les trajets relativement courts permettent de les multiplier et, dans les régions montagneuses, le trafic est restreint.

Il n'en est pas de même en Amérique, où les grandes distances parcourues s'accommodent fort bien de trains très lourds et où les trains sont très chargés, même sur les parcours accidentés. Aussi la puissance des locomotives américaines s'est-elle accrue sans cesse, elles remorquent des trains de marchandises de 4.000 tonnes sur des rampes de 8 à 10 millimètres par mètre, et des trains de voyageurs de 800 à 1.000 tonnes sur des rampes atteignant 25 millimètres par mètre. Cependant les dimensions des machines imposées par les énormes chaudières n'auraient pas permis ce développement, à cause de la présence des courbes, si l'on n'avait imaginé les locomotives articulées avec leur tender. Les deux modèles des plus

puissantes machines utilisées et décrites ci-dessous appartiennent donc à ce type.

La locomotive du Southern Pacific Railway

Dans la classification des locomotives établie d'après le nombre d'essieux, la locomotive du Southern Pacific Railway est représentée par les chiffres 2-4-4-1. C'est-à-dire qu'elle comporte un bogie directeur à l'avant (deux essieux), deux groupes de quatre essieux moteurs et un essieu porteur à l'arrière (cet essieu, mobile autour d'un pivot, s'appelle un bissel).

Cette machine remorque les trains de voyageurs de 800 à 1.500 tonnes, entre Roseville (Californie) et Sparks (Nevada), distants de 224 kilomètres. Cette ligne est assez accidentée puisque, partant de l'altitude 107 mètres, elle doit passer à 2.095 mètres pour arriver à 1.349 mètres. C'est dire que les rampes de 15 millimètres par mètre n'y sont pas rares (il en existe même une de 26 millimètres). C'est pourquoi il a fallu établir une locomotive à grande puissance pour de simples trains de voyageurs.

Le Southern-Railway possède dix machines de ce genre pour assurer le trafic.

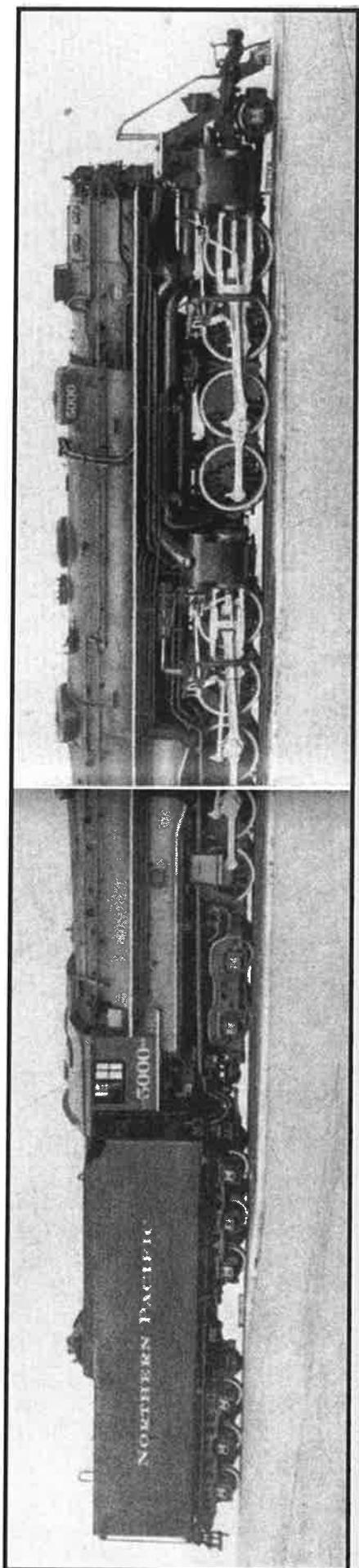
Chauffées à l'huile lourde par injection sous pression, ces locomotives pèsent 411,4 tonnes et mesurent 32,4 m de longueur. L'effort de traction au démarrage, de 51 tonnes, est atteint pour une pression de 16 kilogrammes par centimètre carré à la chaudière et une admission de 70 %.

Il est évident qu'une telle puissance exige une énorme vaporisation d'eau. Aussi la chaudière présente-t-elle des dimensions inaccoutumées. Son diamètre intérieur est, en effet, de 2,34 m et les plaques maintenant les tubes de fumée sont éloignées de près de 7 mètres.

L'alimentation du foyer en huile lourde est assurée au moyen d'air comprimé pris au réservoir principal d'air comprimé de la locomotive. On sait que ce réservoir est utilisé pour actionner les freins du train. Par deux fois l'huile lourde est mélangée à l'air et un réglage précis permet de proportionner le carburant et l'air.

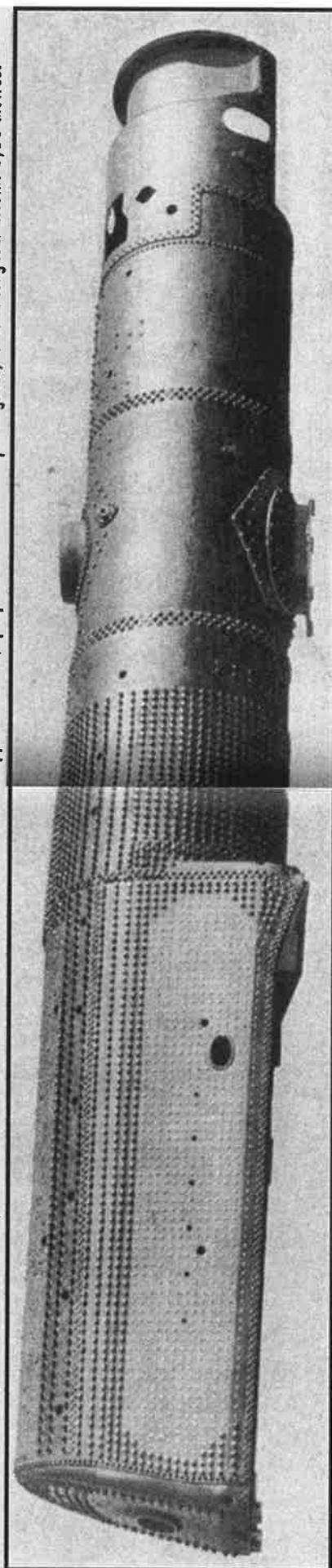
La vapeur produite par la chaudière est fortement surchauffée avant de se rendre aux quatre cylindres moteurs de 610 millimètres de diamètre et dont les pistons ont 813 millimètres de course. Sur ces quatre cylindres, deux sont au milieu de la locomotive entre les groupes de quatre essieux moteurs, et deux se trouvent à l'arrière qui, ne l'oublions pas, est le côté de la cheminée. Cette machine est à simple expansion.

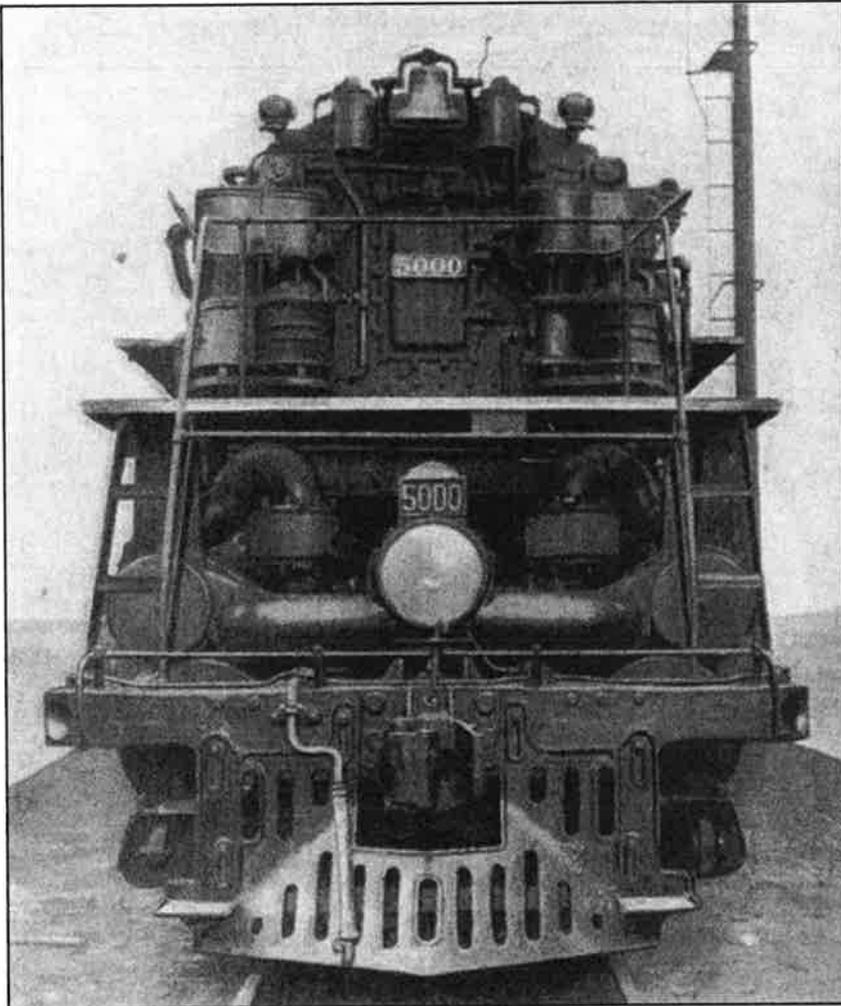
Etant donné le parcours accidenté des trains remorqués par la locomotive, il a fallu prévoir de longues périodes de freinage, nécessitant un refroidissement énergique, par eau sous pression, des organes qui risquent de s'échauffer dangereusement (bandages et essieux).



Vue d'ensemble de la locomotive «The Spirit of 1929», la plus puissante du monde qui vient d'être mise en service aux Etats Unis, sur le Northern Pacific Railway. D'une puissance de 6.000 chevaux, cette locomotive, longue de 38 mètres, à seize roues motrices, peut remorquer des trains de 4.000 tonnes sur des rampes de 11 millimètres par mètre.

La chaudière de la locomotive «The Spirit of 1929», mesure plus de 20 mètres de long. Toute la partie gauche comprend le foyer. On voit, sur le côté, une des deux ouvertures ovales supplémentaires, qui permettent de nettoyer la grille, dont la longueur atteint 6,80 mètres.

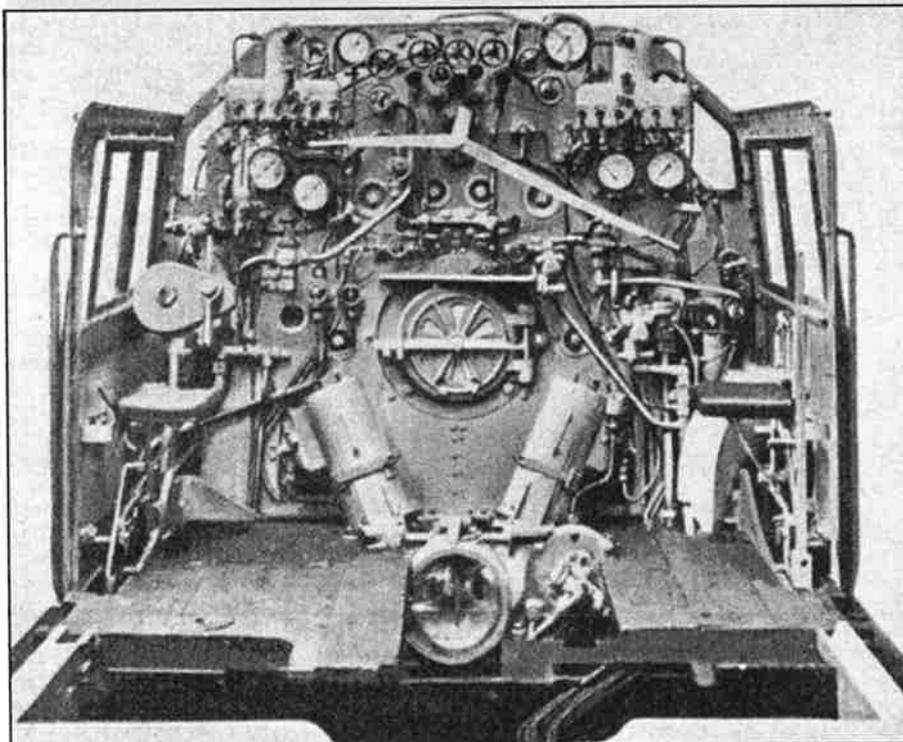




Vue avant de la locomotive de 6.000 chevaux du Northern Pacific Railway.

Les organes auxiliaires (pompe à eau et à air, réchauffeur d'eau d'alimentation) ont été groupés à l'avant de la machine.

La cheminée est complètement cachée.



Cabine de conduite de la locomotive «Garratt».

Cette vue montre la complexité des commandes mises à la disposition du mécanicien.

La barre transversale coudée, au centre, est la commande du régulateur d'admission de vapeur.

En haut, de chaque côté, le distributeur d'huile Détroit.

En haut, au centre, les volants commandant la pompe Westinghouse, l'injecteur de vapeur, chauffage, etc.

La locomotive du Northern Pacific Railway

Cette machine est actuellement la plus puissante du monde. Aussi n'a-t-on pas hésité à la baptiser «**The Spirit of 1929**» en souvenir probablement de l'appellation du fameux avion de Lindbergh.

Elle est utilisée pour remorquer des trains de 4.000 tonnes entre Maudan (Etat de North Dakota) et Glendive (Etat de Montana), distants de 348 kilomètres.

Moins accidenté que le précédent, ce parcours comporte néanmoins de longues rampes de 11 millimètres par mètre. Si l'on songe que la rampe d'Etampes, entre Paris et Orléans, qui, avant la traction électrique, était le point noir des chauffeurs et mécaniciens, n'a que 8 millimètres par mètre, on voit quel effort est demandé à cette locomotive attelée à un train de 4.000 tonnes.

Au point de vue de la classification, cette locomotive est représentée par le chiffre 1-4-4-2 (un bissel porteur à l'avant, deux groupes de quatre essieux moteurs, un bogie à l'arrière). Ici, l'avant est du côté de la cheminée, comme c'est le cas en France.

Le poids total en ordre de marche est de 506 tonnes, dont 324 pour la machine et 182 tonnes pour le tender. Avec une détente de 70 %, l'effort de traction est de 63,5 t, auxquelles il faut ajouter 6 tonnes provenant de l'action d'un dispositif spécial (booster) qui rend moteur l'essieu arrière du bogie au moment des démarrages, ce qui donne au total 70 tonnes.

Les quatre cylindres (deux à l'avant, deux entre les deux groupes d'essieux moteurs) sont identiques (c'est une machine à simple expansion) et mesurent 660,3 mm de diamètre sur 812,7 mm de course. La chaudière est timbrée à 17,2 kg. Le diamètre des roues motrices est de 1,60 m, la longueur totale atteint 38,08 mètres.

Contrairement à la locomotive Baldwin, alimentée au mazout, cette machine doit brûler un charbon d'assez mauvaise qualité provenant d'une mine à ciel ouvert de l'Etat de Montana. Cette condition a nécessité une surface de grille énorme de 16,91 m² et une chaudière de dimensions inaccoutumées. La surface de chauffe est de 299 mètres carrés, la surface de vaporisation de 712 mètres carrés. La longueur de la chaudière est

de 19,4 m, son poids de 74,8 tonnes.

L'alimentation en charbon est mécanique. La machine est équipée avec un appareil capable de débiter 18 tonnes de charbon à l'heure.

A l'avant de la locomotive sont situés les réchauffeurs d'eau d'alimentation, les pompes à eau (débit : 45 tonnes à l'heure) et les pompes à air.

La locomotive «Garratt» à six cylindres de la Nouvelle-Zélande

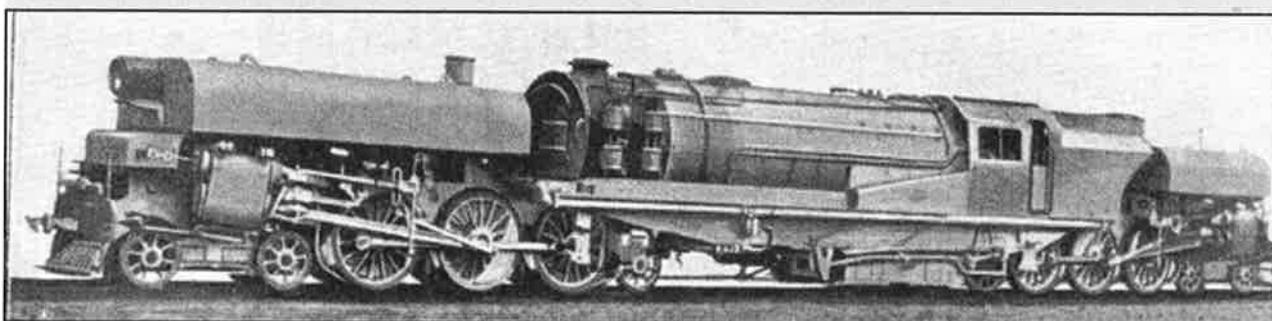
Cette machine ne peut se comparer, pour la puissance, aux locomotives précédentes. Elle est cependant destinée aux trains lourds de messageries en Nouvelle-Zélande. On sait que les locomotives Garratt articulées sont, en quelque sorte, constituées par un corps de chaudière supporté par les longerons formant pont entre les deux groupes moteurs, un à l'avant, un à l'arrière. Ainsi, dans la classification adoptée, cette machine est représentée par les chiffres 2-3-1 + 1-3-2. Elle est donc symétrique (un bogie, trois essieux moteurs, un bissel plus un bissel, trois essieux moteurs, un bogie).

Les articulations de ces machines entre la chaudière et le tender leur permettent de franchir aisément les courbes de 60 mètres de rayon seulement. Elles peuvent monter des rampes de 28 millimètres par mètre à la vitesse de 80 kilomètres à l'heure.

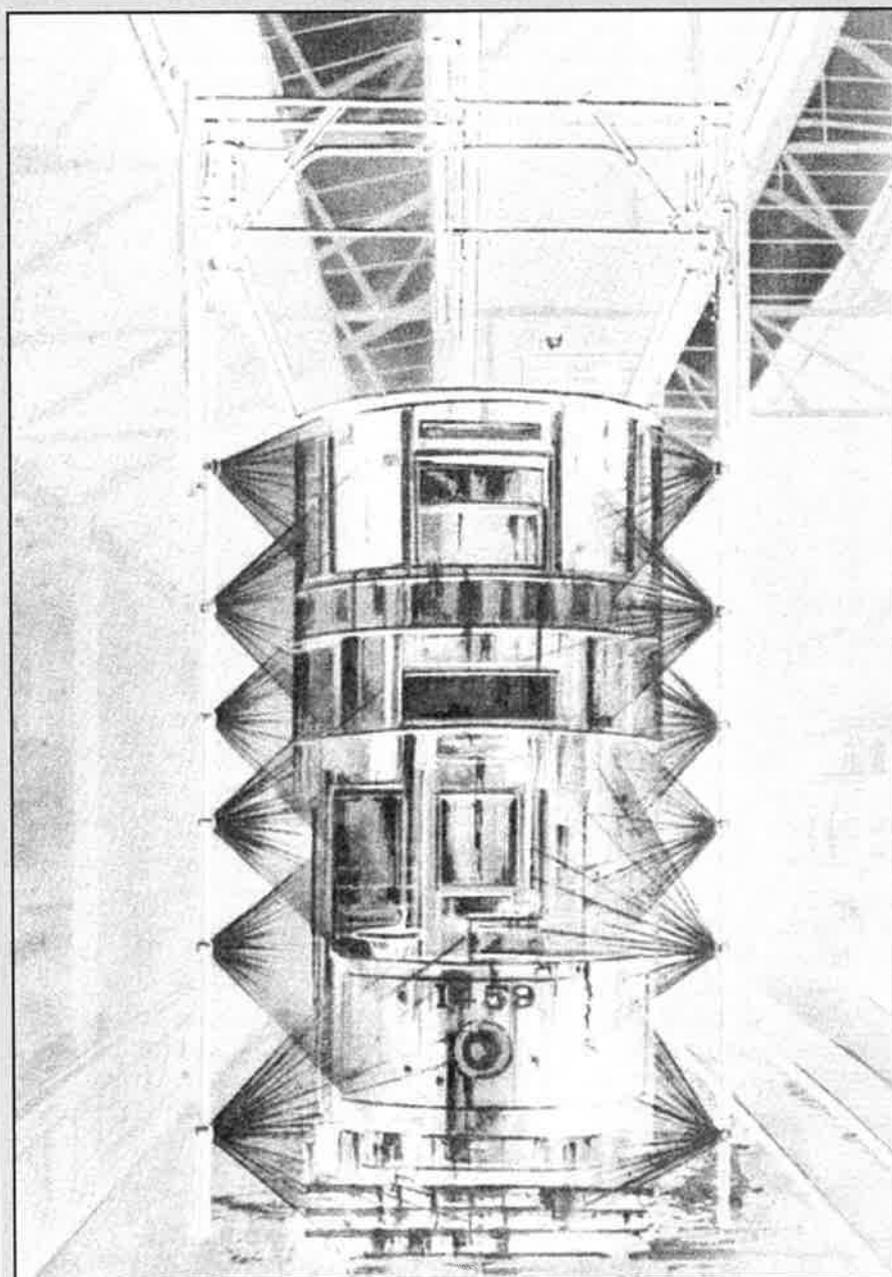
Circulant sur voie étroite (1,067 m), cette locomotive **Garratt**, à simple expansion et à surchauffe, possède six cylindres répartis à raison de trois cylindres en alignement sur chaque truck moteur.

Ainsi, la locomotive à vapeur, malgré les progrès rapides de la traction électrique, et que certains considéraient déjà comme devant devenir, dans un avenir très rapproché, une pièce de musée, se transforme, augmente de puissance, répond à tous les besoins. Longtemps encore, tant que toutes les sources d'énergie ne seront pas utilisées en vue de fournir de l'énergie électrique, le charbon ou l'huile lourde, suivant les pays, restera à la base de la traction des trains de plus en plus rapides et lourds.

J. MARTON.



La locomotive «GARRATT» à six cylindres, en service en Nouvelle Zélande.
La chaudière de cette machine forme une sorte de pont entre les deux trucks moteurs articulés, situés à l'avant et à l'arrière.



1929 : Un seul ouvrier peut laver un tramway en une minute.

La machine ci-contre, récemment construite en Angleterre, permet en une seule minute et par l'emploi de 110 à 130 litres d'eau seulement, de nettoyer complètement une voiture de tramway.

Mis en action dès qu'un tramway rentre au dépôt, l'appareil, grâce à deux montants verticaux garnis de jets d'eau, lave la voiture entièrement. L'eau s'arrête ensuite instantanément et les deux montants sont hissés dans une position horizontale, de façon à ne pas gêner la circulation des véhicules.

Cette vue, en négatif, montre la voiture à impériale n°1459 sous les jets d'eau.

Montzen - Aachen-West en vidéo

La totalité du trafic ferroviaire international de marchandises entre la Belgique et l'Allemagne passe par la ligne 24 (Tongeren - Aachen-West). Cette ligne a été construite par l'occupant allemand pendant la première guerre mondiale. Un grand nombre de tunnels et de viaducs ont été nécessaires pour traverser cette région très vallonnée. Malgré l'absence de trafic voyageurs, il y a en moyenne une centaine de trains qui parcourent cette ligne journalièrement. En plus des convois venant du port d'Antwerpen, l'industrie wallonne génère également un trafic intense de marchandises destinés au centre et au nord de l'Europe. Une cassette vidéo a été réalisée en vue d'explorer la section frontalière de la ligne Montzen - Aachen-West non encore électrifiée laissant

la part belle aux Diesel belges 51 et 55 et les 212, 215 et 241 DB. La partie allemande a été électrifiée permettant la pousse de trains lourds avec des motrices électriques. Bien que cette section soit très courte (10km), le viaduc de Moresnet (1.107m) enjambe la vallée (65m). Le tunnel de Botselaer (871m) sous le point des trois frontières vaut la visite. Grâce aux rampes, le film possède le choix des bruits de moteurs diesel. Prises de vues en digital entre 1997 et 2001. Pas de musique de fond ni de commentaires intempestifs.

Vidéo (70 minutes) 24,29 € frais d'envoi compris au compte du BVS-shop 423-2019811-21.

Au fil du rail SNCB

Une suite d'articles pour ceux qui construisent un réseau époque II ou III

Le rôle des signaux

Parmi les signaux, l'on distingue :

Signaux d'arrêt

Ils ont pour fonction de faire marquer l'arrêt.

La seule dérogation à cette fonction est celle où l'on utilise un signal d'arrêt dit «de fin d'itinéraire». Ce signal n'est que le répétiteur de celui placé à l'origine d'un itinéraire et il indique, au mécanicien, tant qu'il reste ouvert, que l'itinéraire qu'il parcourt n'a pas été modifié. Sa fermeture indique, par conséquent, une situation anormale. Le mécanicien ne peut continuer jusqu'au signal; il doit s'arrêter immédiatement. On remplace systématiquement ce signal par un appareil appelé «pédale de fin d'itinéraire» que nous examinerons plus loin, lorsque nous parlerons des règles de sécurité.

Les signaux d'arrêt se subdivisent en :

Signal à distance

Il a pour but de couvrir un train arrêté devant un sémaphore ou un disque d'arrêt. Il est implanté à une distance variant entre 800 et 1.200 mètres du signal d'arrêt qui le suit (*dessin de gauche*).

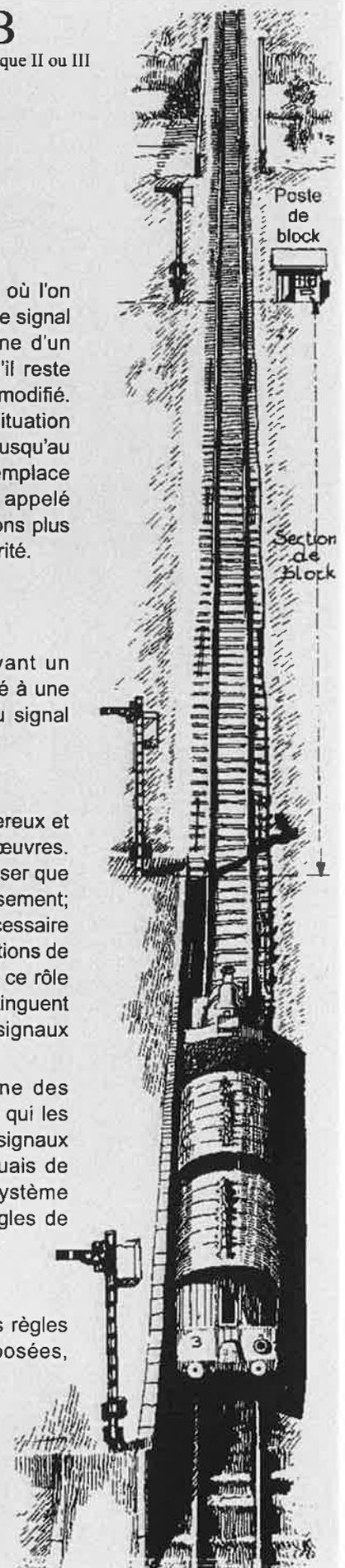
Sémaphore d'arrêt

Il trouve son emploi pour couvrir un point dangereux et ce, soit en parcours trains, soit en parcours manœuvres. Ce sémaphore peut être spécialisé pour n'autoriser que les mouvements en manœuvres ou en rebroussement; pour maintenir, entre les trains, l'espacement nécessaire à la sécurité. Ces distances sont appelées «sections de block». Les signaux d'arrêt utilisés pour remplir ce rôle sont appelés «signaux de block», mais ne se distinguent en rien, au point de vue aspect, des autres signaux sémaphoriques d'arrêt (*dessin de droite*).

Les signaux de block sont placés, à l'origine des sections, en pleine voie et au droit des postes qui les commandent. Si le poste est en station, les signaux de block sont placés à l'extrémité aval des quais de voyageurs. La notion détaillée d'un block système sera exposée dans le chapitre traitant des règles de la sécurité.

Disque d'arrêt

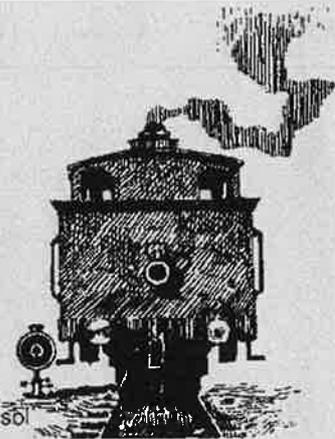
Il ne sert qu'à couvrir un point dangereux. Les règles d'implantation générales, précédemment exposées, leur sont applicables.



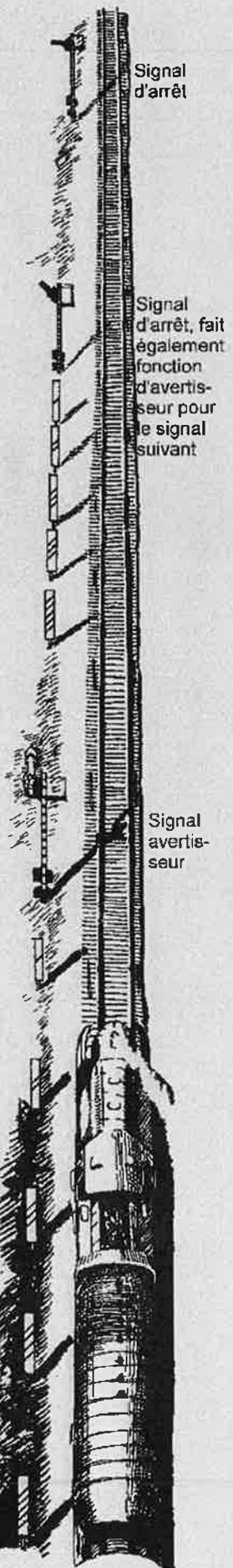
Voyants et signaux lumineux à fleur de sol

Ils sont utilisés uniquement pour autoriser des manœuvres.

Les signaux, de manœuvre à fleur de sol sont d'un établissement relativement coûteux par rapport aux signaux lumineux de manœuvre à fleur de sol. Aussi pour éviter le coût des appareils nécessaires, (levier de manœuvre, commande bifilaire au moteur pour voyant), remplace-t-on les premiers par les seconds.

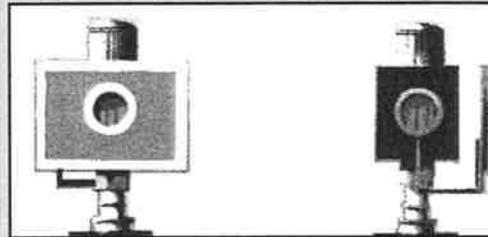


Signal à fleur de sol



Les signaux à fleur de sol.

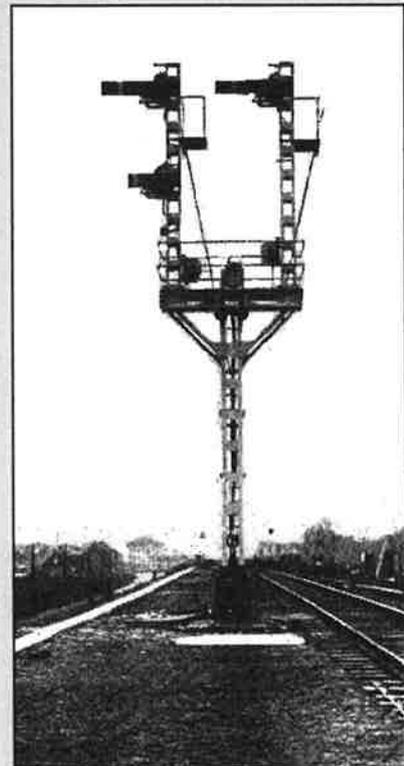
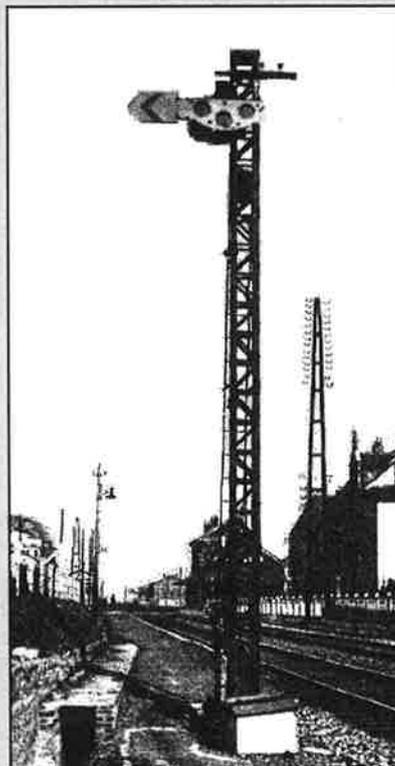
En haut : signal circulaire.
A gauche : en position «arrêt», disque violet, certifié blanc, lumière violette.
A droite : en position «voie libre» lumière orange.



En bas : signal rectangulaire.
A gauche : en position «arrêt», palette rouge certifiée de blanc, lumière rouge.
A droite : en position «voie libre», lumière verte.

Ci-dessous :

A gauche : un signal avertisseur, palette à fond jaune, chevron noir.
A droite : signal chandelier à deux directions, palettes rouges. Sur le mât de gauche, la palette plus courte (violette) est un signal de manœuvres.



Signaux Avertisseurs.

Le but des signaux avertisseurs est de répéter, à distance utile de freinage, le signal d'arrêt qu'ils précèdent. Ils comprennent : les sémaphores et les disques avertisseurs, qui remplissent un rôle identique. Le manque d'indication positive que donne le disque effacé, le fait supprimer de plus en plus. Nous avons donné les règles d'implantation des signaux avertisseurs.

Un cas particulier à la signalisation à trois positions, est celui où un signal d'arrêt peut remplir à la fois sa fonction et celle d'un avertisseur, lorsque la distance entre deux signaux successifs ne permet pas le placement d'un avertisseur, sans chevauchement.

Rien ne distingue ce signal des autres signaux de même forme, si ce n'est qu'il est précédé, comme les avertisseurs, d'indicateurs optiques d'approche.

Parmi tous les signaux, l'importance des avertisseurs a été jugée telle, que, sur les lignes importantes, il a été estimé nécessaire de les répéter sur la locomotive. Pour obtenir cette répétition, on place, dans la voie, un appareil appelé «crocodile». -Si le signal est fermé, une source de courant est connectée, d'une part, au crocodile, par l'intermédiaire d'un contact, au signal, et, d'autre part, au rail. Le courant est capté par la masse de la locomotive et par un frotteur. Le courant amené à un enregistreur, déclenche, si le signal est fermé, le fonctionnement du sifflet-, qui ne cesse de fonctionner que lorsque le mécanicien actionne un poussoir.

Cette opération est enregistrée sur la bande de l'indicateur de vitesse.

Pour que la vigilance du mécanicien soit constamment tenue en éveil, l'aperçu de la fermeture d'un avertisseur est également pointée par lui, sur la bande enregistreuse de vitesse. Son pointage doit donc précéder celui inscrit par l'intermédiaire du signal. Cette opération, se nomme, en termes ferroviaires, «pointer la vigilance».

Signaux Indicateurs Répétiteurs.

Les indicateurs répétiteurs de signaux sont surtout destinés à faciliter la tâche du personnel de surveillance (chef de station et sous-chef de station) ainsi que celle

du personnel des trains (chef-garde et garde). Ceux-ci ont l'obligation de s'assurer si le signal de départ est au passage avant d'autoriser le départ des trains. Or, dans certaines stations et faisceaux de départ, le signal de départ est parfois éloigné de l'endroit où doivent se trouver les agents et, par conséquent, sont peu visibles. On a donc jugé utile de répéter, près de ceux-ci, ces signaux.

Il existe, à la S.N.C.B., trois types de répétiteurs. Ce sont :

Le répétiteur à feu blanc.

Celui-ci est constitué par une simple lanterne qui s'éclaire lorsque le signal est au passage;

Le répétiteur à bras

Ce répétiteur présente, sur un verre mat éclairé la nuit par transparence, une palette mobile noire. La palette présentée horizontalement donne l'indication d'arrêt; inclinée à 45°, elle indique que le signal répété est au passage.

Dans le cas où ce répétiteur est celui d'un sémaphore chandelier, il y a autant d'indications, montés sur un support commun, qu'il y a de directions au chandelier. Comme les mâtereaux des chandeliers, ces indicateurs sont placés en éventail, dans leur ordre géographique.

Le répétiteur à voyant et à sonnerie

Ce répétiteur est placé dans une armoire. Il se compose, comme son nom l'indique, d'un voyant et d'une sonnerie trembleuse.

En appuyant sur un bouton annexé, à cet effet, à l'appareil, le personnel entend la sonnerie et voit le voyant blanc si le signal est au passage. Par contre, si le signal est à l'arrêt, le voyant est rouge et la sonnerie ne tinte pas, même si le personnel de surveillance qui l'utilise appuie sur le poussoir.

Ce dispositif que l'on appelle aussi «Taster» se compose d'un circuit comprenant outre la source d'alimentation, le voyant et le bouton, déjà signalés ci-dessus, un contact qui se ferme lorsque le signal est mis au passage.

Ce type est le dernier en date de mise en service.

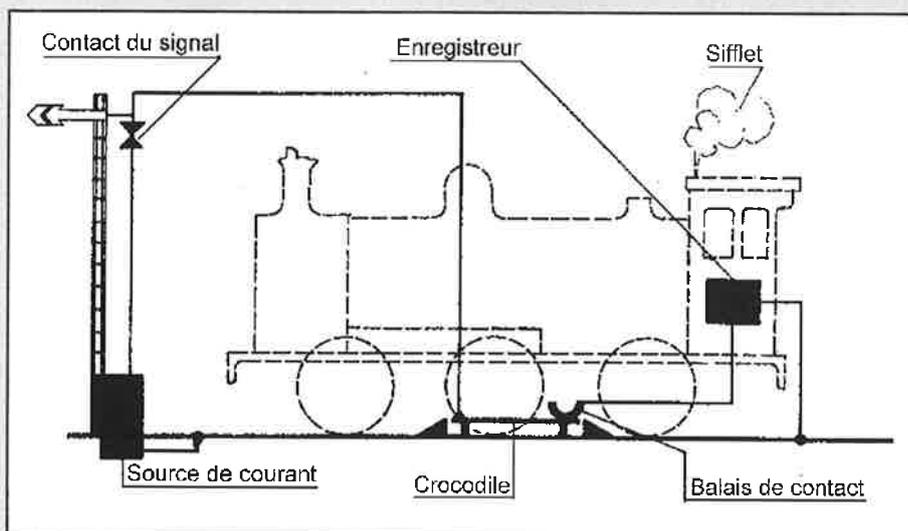
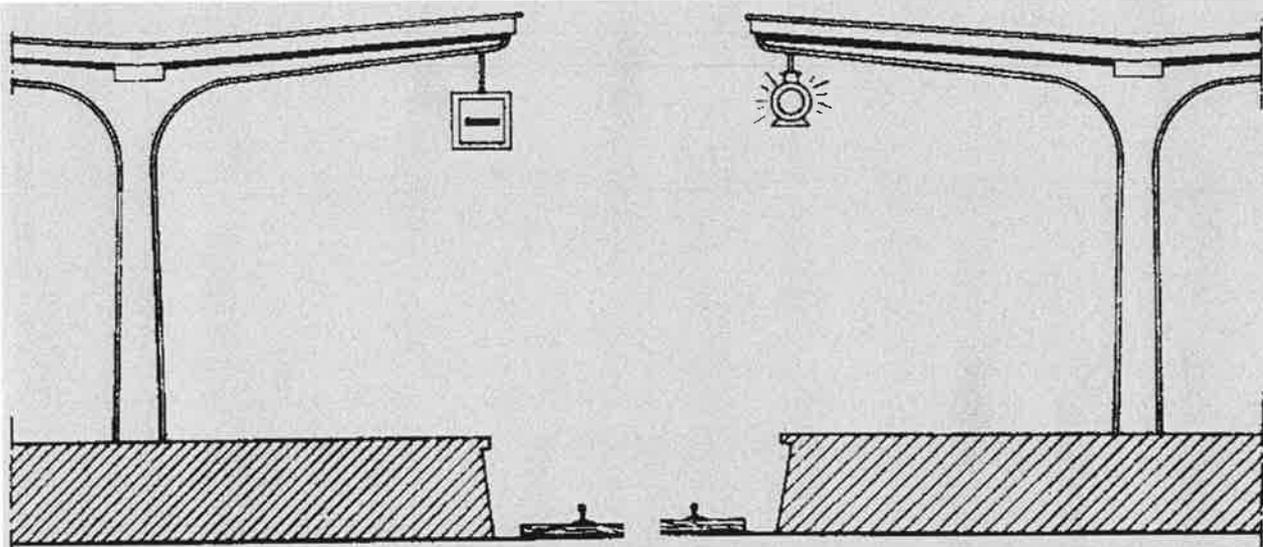
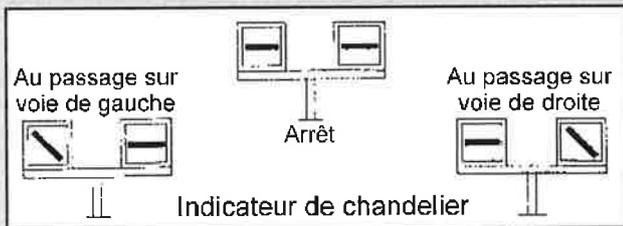


Schéma du système de répétition du signal dans la locomotive.



Signal lumineux de répétition en bout de quai.



Ci-dessus : les indications figurant sur les chandeliers et se rapportant aux autorisations de passage ou obligations d'arrêt.

Ci-dessous : «crocodile» placé au droit des avertisseurs sur lequel la «brosse» frotte établissement un contact électrique répétant en cabine la position du signal.

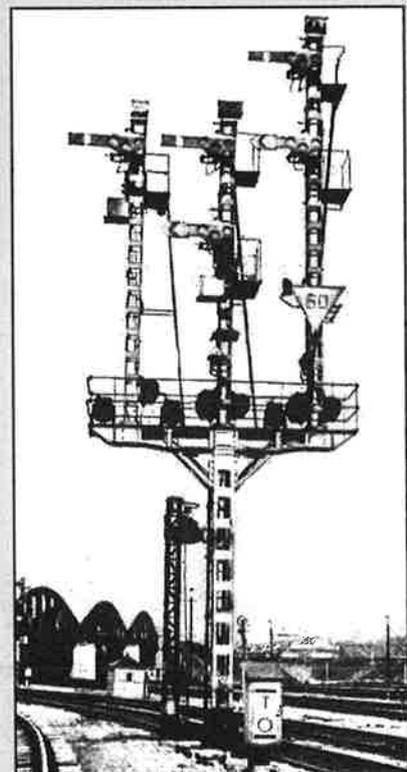


Signal chandelier à trois directions.

Sur le mâtèreau central et celui de droite : signal combiné.

La palette (rouge avec ligne verticale blanche) du dessus est le signal principal, la palette du bas (orange avec le chevron noir) est l'avertisseur du signal suivant.

Sur le mâtèreau de droite, le triangle renversé avec la mention «60» indique la vitesse autorisée à partir de ce point.



Des nouvelles de Nürnberg

de Guy Bridoux (du CFC Bruxelles) qui a pris la peine d'aller visiter l'exposition pour nous en ramener ce qui suit.

Quelques échos

Les années se suivent sans se ressembler, la 53ème édition de la foire étant cette année caractérisée par une certaine morosité tant en ce qui concerne le quota de vraies nouveautés que le nombre de visiteurs. Si les dirigeants de la foire étaient réticents à le reconnaître, l'absence de queue à l'entrée des zones de stationnement et l'aisance de la circulation dans les halls le dimanche, réputé pour sa cohue, confirmaient le constat exprimé par plus d'un exposant. Selon les organisateurs, la proportion de visiteurs étrangers serait passée de 36 à 45% ce qui signifie une sensible réduction du nombre de visiteurs nationaux sans doute sensibles aux difficultés économiques du pays. (*NDLR : l'affaire du 11 septembre 2001 n'a pas fini de créer remous et conséquences économiques difficilement mesurables dans le temps*).

Les dirigeants de la manifestation restent cependant confiants dans l'avenir et poursuivent leurs investissements. Si l'affectation du nouveau et très volumineux hall 7A à notre hobby est confirmée, le hall 7 voisin a été élargi et prolongé (+ 6.000m²) de façon à constituer avec le 7A un ensemble permettant de regrouper de façon cohérente les 342 exposants couvrant toutes les formes de modélisme.

Sans abuser des chiffres, il est inutile de rappeler la taille de la manifestation qui totalisait cette année 2.837 exposants (!) de 54 pays, marquant un accroissement des participations italiennes et espagnoles pour l'Europe, de celles de la Chine (Hong-Kong) et de la Corée pour l'Asie. L'organisation d'une foire à Shanghai en octobre de cette année est confirmée.

Le rapport de l'exercice écoulé, établi avec les professionnels du domaine fait état d'une progression du chiffre d'affaires de près de 12% en 2001 dans la branche qui regroupe les trains miniatures et les modèles à construire, estimant qu'un visiteur de la foire sur quatre est concerné par ces domaines. Les trains miniatures à commande numérique sont cités par ailleurs parmi les meilleures ventes de l'année qui incluent de nombreux produits faisant appel à des technologies récentes.

Dans le hall 8, entièrement consacré aux jeux électroniques, toute l'attention se portait sur la compétition entre la «Game Cube» de Nintendo et la «Xbox» de Microsoft. S'il s'agit ici de l'exemple extrême de l'application des technologies avancées au domaine du jouet, sur un plan tout à fait général, les spécialistes du secteur constatent une tendance marquée, à l'échelle mondiale, à l'incorporation de l'électronique dans une très large gamme de jouets, créant ou développant ainsi de nouvelles possibilités de jeu. Il s'agit là d'un phénomène sans doute irréversible, dont il convient de prendre conscience car il est également de plus en plus présent dans notre hobby. Tout projet à moyen ou long terme doit en tenir compte.

En dehors du train, dont les nouveautés sont évoquées

ci-après, l'un des groupements allemands de détaillants a tenté d'établir la liste des produits les plus marquants présentés à la foire. Dans ce classement, nécessairement subjectif, l'on trouve : chez Graupner, un hélicoptère mû par une turbine alimentée au kérosène; chez Kyosho, des voitures de course au 1/24; chez Nikko, des poupées qui parlent, entendent et témoignent de certaines sensations; et bien d'autres merveilles, lesquelles, il faut le répéter, font et feront une part de plus en plus large à l'assistance de l'électronique.

Nouveautés belges

Arnold

Voir Lima.

Artitec (H0)

Pas de nouveauté typiquement belge.

Brawa (H0)

Rame de trois wagons frigo de l'époque III dont un SNCB, un SNCF, un DB (réf :2041)

Brekina (H0)

Pas de nouveauté belge. La désignation récente d'un nouvel importateur aura-t-elle un effet bénéfique ?

Busch (H0)

Pas de nouveauté belge dans le fascicule des nouveautés. Programme encore en négociation.

Electrotren (H0)

A l'étude. Ce catalogue offre peu de possibilités d'adaptations à la SNCB.

Euro-Scale (H0)

Pas de présence à la foire.

Ferivan (H0)

Un autobus de la SNCV de fabrication Van Hool / Fiat du type 420 disponible en kit ou, sur commande, déjà monté.

Fleischmann (H0)

La HLV de type 66 sera produite sur base de la BR 13 améliorée. Un prototype était disponible au salon qui laissait augurer d'un belle réalisation. Les voitures ex-prussiennes 5063B et 5064B viendront compléter les deux voitures à trois essieux sorties fin 2001 référencées : 5061B et 5062B.

Fleischmann (N)

Pas de nouveauté belge annoncée.

Fulgurex (H0)

Pas de modèle belge. A signaler une 2-230 D de la région Nord de la SNCF qui venait chez nous à l'époque de la vapeur.

Herpa (H0)

Une VW VT4 «Caravelle» de la police unifiée (déjà en magasin).

Un camion surbaissé de la firme Saerens.

Une ambulance pour grands brûlés du Dr. Baucourt.

Une Mercedes Vito de la police locale d'Antwerpen.

Jocadis (H0)

Exclusivité de la maison Jocadis, les versions vertes de la voiture i4 (réf : 42302 pour la 1 classe et 42303 pour la 1/2 classe) étaient présentes au stand Heris au salon. La production sera lancée incessamment après d'ultimes petites corrections. La i5 Bc était présente également en livrée verte d'origine (réf : 42300) et en deux livrées vertes «Railtour» (réf : 42301 le set de 2).

Des voitures GCI prêtes à rouler : trois références seront en principe disponibles cette année, sans qu'il soit aujourd'hui possible de définir lesquelles parmi les variantes considérées.

Le fourgon SNCB ancien dit «Ballon».

Jocadis (H0m)

Une motrice standard de la SNCV.

Un motrice «Eugies» de la SNCV.

Jouef

Voir Lima.

Kibri (H0)

Programme à l'étude portant sur trois nouveautés dans la gamme des bâtiments, sur base de dossiers de Märklin-Belgique.

Kleinmodellbahn (H0)

La firme toujours bien active ne disposait pas d'un stand sous son nom et n'apparaissait que dans la vitrine de M+D son distributeur allemand.

A l'initiative de Märklin-Belgique, quatre références belges seront produites cette année :

Un wagon citerne de gasoil, court, à essieux, en époque III.

Un wagon citerne de gasoil, long, à bogies, en époque III.

Un porte conteneurs Sgnss, type 3714B2, en livrée B-Cargo avec un conteneur belge 2XL.

Un porte conteneurs Sgns, type 6420B0, en livrée brune ICF avec un conteneur réfrigérant belge EFT.

Kleinspoor (H0)

La voiture Bistro des NS annoncée l'an dernier était visible au salon et sera disponible à la prochaine exposition de Den Bosch (NL). Le WR de la SNCB, sur la même base ex-Grill Express de la SNCF, est en préparation.

Laser (H0)

Présents au stand Heris, ces produits, essentiellement des wagons, sont distribués par LS Models. Annoncés pour cette année :

Un wagon transport de vitres.

D'autres dossiers sont en préparation, sans qu'il soit possible d'annoncer à ce stade ce qui sortira en 2002.

Liliput (H0)

Les deux wagons annoncés l'an dernier étaient présents au stand Bachmann et seront livrés cette année.

Le transport de poissons qui figure au catalogue des

nouveautés 2002 comporte des marquages en rouge et en noir (à vérifier).

La possibilité de réaliser une version belge améliorée de la motrice de la série 26 est à l'examen (NDLR : il doit sans doute s'agir de la vapeur type 26).

Lima (H0)

C'est sous la casquette de Lima que sont actuellement produites les gammes Jouef, Rivarossi, Pocher, Arnold et ce dans l'unique usine de Vincenza. La sous-production de certaines unités récemment fermées semble s'être muée en surcharge pour cette usine, d'autant que l'harmonisation des dossiers et méthodes de production des différentes composantes du groupe ne se règle pas d'un trait de plume !

Aucune production de modèle belge ne doit être attendue dans l'année, le premier projet à venir étant le fourgon porte-autos d'origine Jouef aux nouvelles couleurs de la SNCB, bonnet de nuit inclus, sans doute pour le début de 2003.

Sans être abandonné, le projet de la série 13 n'est pas une priorité pour un groupe qui n'a visiblement pas encore achevé sa restructuration et semble privilégier actuellement les marchés les plus porteurs, à savoir les français, allemand et américains.

Sur le plan des catalogues, une certaine incohérence semble régner actuellement : un gros catalogue pour la France millésimé 2002 est censé reprendre toutes les productions du groupe mais oublie les BB 36000. Tandis que les italiens disposent de feuilles séparées des nouveautés Lima et Rivarossi, il apparaît en plus un catalogue international des nouveautés qui ne comprend que l'Italie (double emploi avec les feuilles citées ?), la France (les nouveautés françaises n'étant que partiellement présentes dans le catalogue 2002 !), la Suisse, l'Allemagne et les Etats-Unis, et omettant en particulier tout le Benelux !

Le catalogue général «France» comporte une courte rubrique «wagons européens», en fait quatre wagons déclinés dans des livrées propres à cinq pays dont un plat à ranchers de la SNCB (J677800).

Les voitures TEE inox dont une SNCB, sont également reportées à 2003.

L.S. Models(H0)

Si ce promoteur n'exclut pas d'encore produire l'une ou l'autre série limitée en partenariat avec l'un des industriels du secteur, sa production de base est actuellement commercialisée sans le label du consortium Heris, qui était l'emblème de leur stand à Nürnberg.

En plus, des i4 et i5 en livrée verte fabriquées en exclusivité pour Jocadis (voir ci-avant), l'on pouvait examiner des i4 en livrée C1 et un chaudron de i11, premier prototype livré pour correction.

Sur ces bases, un coffret «Railtour» comportant une i4 et deux i5 avec leurs caractéristiques, différentes de celles de Jocadis, est prévu au second semestre.

Le programme annoncé confirme la production des i2 et Dms avec sans doute un glissement dans l'année pour éviter la surcharge. A noter que les i2 de 2ème

classe mentionnées dans le programme sont des B8 ex-A8 et non pas des B11 ex-C11, ce chaudron de dimensions différentes n'étant prévu que dans un stade ultérieur.

Les WL, type P, (version CIWL et version AB30 de la SNCB).

Deux nouvelles versions du wagon silo, type 6924B0 déjà en magasin, cette fois sous les marques Trevira et Ermewa / Kosa.

Märklin (H0)

La locomotive à vapeur 27.003 avec son tender à condensateur, attendue depuis la sortie de son homologue DRG est en livrée noire, logique vu la brièveté de son utilisation sur notre réseau (réf : 37172) (NDLR : le catalogue des nouveautés Trix l'annonce en couleur grise, livrée dans laquelle elle a circulé chez nous jusque dans les premiers mois de 1946).

La motrice 1608 dans sa récente livrée dorée (réf : 37632).

Une rame réversible composée d'une locomotive électrique de la série 25, en livrée bleue, et de trois voitures M2, en livrée bordeaux, (A5B5 + B11 + B8Dx) (réf : 26530).

Märklin (Z)

Une rame constituée de quatre wagons différents de l'époque III (réf : 82505).

La HL 81.232 pour tracter cette rame (réf : 88983).

Mehano (H0)

Une locomotive diesel série 77 figurait en photo chez ce constructeur. Production prévue en 2003.

Norev (H0)

Une voiture Renault Kangoo de «La Poste» (belge).

Une voiture Renault Kangoo de la «Sécurité SNCB».

Une voiture Renault Kangoo d'Electrabel.

Une voiture Renault Kangoo «B-Telecom» de la SNCB.

Une reproduction des camionnettes tôlées de Citroën HY est à l'étude.

Os.KAR (H0)

Cette firme n'était pas présente à la foire cette année. Son importateur Rocky-Rail annonce :

Les voitures M4 en livrée bordeaux, au deuxième trimestre.

Un wagon porte conteneur Sgmmns (réf : 4022).

O.V.B. (H0)

La rame de voitures réversibles M1 sera livrée dans le courant de mars. Ceci mettra fin au programme des voitures M1.

Une solution aurait enfin été trouvée afin de permettre l'achèvement des autorails de la série 45 dans le courant de cette année.

Piko (H0)

Un wagon couvert long Hbis, type 2213A1, de la SNCB sur base du modèle réf. 54410 de la DB.

Un wagon ouvert type «Villach» en vert (réf : 54851).

Un wagon couvert, époque III, version brune jumeau

de la référence 95516 parue en vert.

Le projet d'une rame Benelux est reporté sine die.

Un projet de locomotive type 71 de la SNCB est à l'étude sur base de la BR55 de la DB (ex-prussienne G7') annoncée pour 2003.

Preiser (H0)

La décision de produire des personnages typiquement belges est enfin effective. L'on verra apparaître dans le courant de l'année :

Un groupe de six agents SNCB dans les uniformes actuels.

Un groupe de cinq agents Belgacom pour une scène de chantier.

Un jeu d'accessoires Belgacom : tente et matériels de chantier.

Une équipe d'intervention comprenant cinq figurines de pompiers.

Un set de la police militaire avec trois motocyclistes et deux motos.

Une équipe de conduite d'une locomotive à vapeur.

Rietze (H0)

Programme copieux, comme de coutume chez ce fabricant :

Fiat Tipo «MET» (réf : 30375).

Ford Fiesta «Electrabel» (réf : 30801).

Audi A2 «Magritte».

Ford Transit 2000 «Electrabel».

Ope Astra Caravan «Brandweer Mechelen».

VW Sharan «Politie Gent» (réf : 50767).

Ford Mondeo «SAMU Mouscron» (réf : 50895).

Ford Focus «Sapeurs Pompiers Mouscron» (réf : 50975).

Camion Iveco Eurotech Koffer «Electrabel» (réf : 60634).

Camion ouvert Iveco Eurotech Pritsche «Electrabel» (réf : 60631).

Camion Eurotech Iveco «Belgacom» (tél : 60632).

Autocar Van Hool T9 «Demerstee» (réf : 61917).

Autocar NeoplanStarliner «Leroy» (réf : 62044).

Autobus Mercedes Citaro «De Lijn» (réf : 62567).

Autobus Mercedes Cito «TEC» réf : 63324).

Rivarossi (H0)

Voir Lima.

Rocky-Rail (H0)

Confirme la production prochaine d'une locomotive électrique de la série 26.

Roco (H0)

Malgré l'annonce faite en 2001, aucun «gros nez» n'était présenté à la foire. On annonce cependant que la 204.005 pourrait encore être livrée cette année (réf : 69475) (NDLR : un prospectus édité par l'importateur belge nous annonce, mais seulement en 2003, les 204.007 et 5408).

Un wagon minéralier Falns, brun (réf : 47405).

Un wagon à deux silos sphériques (réf : 46879) est déjà en magasins.

Un wagon couvert type «Bremen» de l'époque III en vert (réf : 47346) déjà disponible.

Un wagon Shimmns avec coils, B-Cargo (réf : 47433). Dans la gamme «Collection», un autre wagon couvert en livrée verte de type Dresden (réf : 47513).

Un wagon tombereau à essieux en livrée époque III (réf : 47825); le même en époque IV (réf : 47826).

Un wagon plat à essieux époque III en vert (réf : 47391); le même en brun (réf : 47392).

Un wagon Shimmns bâché, de couleur bleue, matériel récent de construction polonaise (réf : 47439).

Il est à noter que les séries spéciales consacrées à tel ou tel réseau ne feront plus l'objet de brochures séparées à caractère national, mais seront regroupées dans une publication trimestrielle sous l'étiquette «International Collection» dont le troisième numéro figure à l'envers du fascicule des nouveautés.

Sachsenmodelle

Voir Tillig.

Treinshop Olaerts (H0)

La locomotive type 29 annoncée paraîtra en octobre 2002.

Les AM 300 dites «Break» seront produites dans leurs différentes versions : les deux caisses en bordeaux d'origine, les trois caisses en livrée grise actuelle, sans oublier les variantes CFL et «Brussels Airport Express». Il s'agit ici d'un programme important qui s'étalera sur deux ans, les premières livraisons ne pouvant intervenir, dans les hypothèses les plus optimistes, avant la fin de cette année. C'est l'une des plus intéressantes nouvelles de cette foire !

Tillig (H0)

Ce fabricant initialement spécialisé dans l'échelle TT, a acheté l'usine Sachsenmodelle qui était, rappelons-le, sous concordat, permettant ainsi la poursuite de son activité. Aucune production belge n'est toutefois annoncée pour le moment.

Trix (H0)

La version courant continu de la locomotive 2703 (réf : 22304) annoncée par Märklin (NDLR : il doit s'en douter s'agir de la loco vapeur type 27, n°27.003).

Trix (N)

Une locomotive vapeur type 26 (réf : 12407).

Un wagon à parois coulissantes type Habbillns B-Cargo (réf: 15614).

Quelques autres nouveautés

Les notes ci-après complètent l'énumération détaillée du matériel spécifiquement belge annoncé pour 2002, en épinglant quelques nouveautés étrangères ainsi que du matériel et des accessoires d'intérêt général.

AWM (H0)

La Peugeot 206 en versions Coupé et Cabriolet vient compléter la gamme Peugeot et Citroën de ce fabricant qui multiplie par ailleurs les versions d'autocars

principalement d'Europe centrale.

Bemo (H0m)

Une locomotive G 3/4 8 Thusis.

La voiture pilote de l'Arosa Express en deux livrées.

Une AM italienne et une HLE historique espagnole.

Bemo (H0)

Une remorque intermédiaire pour l'AR type BR 624 .

L'AR type BR 646 de la DBAG.

Brawa (H0)

L'automotrice historique ET 65 de la DB.

Une HL historique de la classe AD du Württemberg.

Des wagons et un fourgon postal du Württemberg.

Les AR type BR 643 et BR 644 de la DBAG.

Des cabines téléphoniques «D.Telekom».

Le programme de matériel USA met en évidence des AM type RDC 2 et 3 dans diverses livrées de compagnies.

Brawa (N)

La HLE historique série E77 de la DR.

L'AM BR 426 de la DBAG.

L'AR BR 643 de la DBAG.

Des cabines téléphoniques allemandes et suisses.

Busch (H0)

La tour à 7 niveaux de présentation des voitures Smart.

L'ancêtre Benz de 1886.

L'ancienne BMW 327.

La Mercedes W 123.

L'Audi A4 «Avant» qui existe aussi en N et en version avec phares fonctionnels, pour autant qu'elle soit à l'arrêt et raccordée à un câble discret.

Faller (H0)

La gare de Friedrichstadt comprenant sept éléments de bâtiments et mesurant 1,4 mètres dans son agencement maximal.

Une grande roue foraine et d'autres attractions foraines.

Faller (N)

Le pont de la Bietschtal sur le BLS.

Une usine en feu.

Fleischmann (H0)

La HL de manoeuvres BR 81 de la DB.

Une rame «50ème anniversaire» remorquée par une BR 86.

Une BR 39 en livrée grise de sortie d'usine.

Une AM «City Pendel» des NS.

Fleischmann (N)

Une HL Br 24 de la DB

La HLE série 17 des NS.

HAG (H0)

Hormis la poursuite de multiples décorations publicitaires des Re 460 et 465, il faut noter des Re 4/4 i

dans les livrées de leurs nouveaux propriétaires : le Mittelthurgaubahn, et l'allemand N.E.B.

La voiture IC à deux niveaux type 2000A, la voiture pilote IC 2000Bt étant au stade de projet.

Heico (H0)

Ce fabricant diversifie sa production : s'il continue à développer sa collection de chargements pour wagons, il propose des wagons réalisés en collaboration avec Märklin, Sachenmodelle et Electrotren; des camions chargés en collaboration avec Albedo, AWM, Brekina, Herpa, Rietze, etc.

Autre secteur en développement, des bâtiments auxiliaires pour gares tels des hangars à marchandises, des remises, cabines, abris de quais, etc.

Herpa (H0)

Une Audi A4 «cabrio».

Une Mercedes SL 500.

Un camion Renault «Magnum».

Un chargement de poutres en béton encadrés de MB Actros.

Kibri (H0)

Une éolienne.

Des pylônes haute tension.

Un «Garden centre».

Une passerelle ferroviaire.

Lenz

Le système d'identification des convois décrit l'an dernier est complété d'un module LRC 150 permettant la transmission du code d'identification à un bus ordinateur.

Une commande mobile originale a été développée au départ d'un téléphone sans fil conventionnel. Il suffit de connecter l'élément fixe du système à un module d'interface dénommé XPA au lieu de la ligne téléphonique pour pouvoir commander un engin pourvu du décodeur classique avec une portée importante. Le module XPA effectue un simple transcodage entre les deux systèmes.

Une réduction du nombre de variantes et une rationalisation des composants ont permis de réduire le coût des décodeurs LE 130 d'environ 25%.

Ce constructeur de commandes électroniques commence à proposer du matériel roulant pré-équipé : après une V 36, c'est la vapeur BR 66 qui apparaît au catalogue.

Liliput (H0)

Une version carénée de la BR 05 à l'époque II et non carénée à l'époque III.

Une HL d'origine Badoise à l'époque I et sa version époque III, BR 75 à la DB.

Un AR à accumulateurs en livrée du KPEV à l'époque I et en version époque III, ETA 177 de la DB.

Deux wagons plats accouplés portant un Messerschmidt 109 en 1940.

Lima (H0)

L'ETR 460P des FS en coffret à quatre éléments et

deux coffrets complémentaires.

La HLE E 402B des FS à trois pantographes en deux livrées différentes.

La HLE CC472015 de la SNCF en livrée Fret.

La HLE BB 426184 de la SNCF en livrée Fret.

Deux versions de la BB 36000 avec trois pantographes, la 36024 et la 436042 en livrée Fret.

Une nouvelle version de la HLV 231 K.

Une nouvelle version du TGV Duplex.

Une HLE des FS type E 428 de la 3ème série en deux livrées, brune ou récente.

L.S. Models (H0)

Nouvelle venue sur la scène de Nürnberg au sein du consortium Heris, et productrice de nos i10, K4 et bientôt des i4, i5, i2, WL P, et Dms, elle propose également un programme international qui a entre autres permis à Heris de décrocher la palme du «Modèle de l'année 2001» décerné par Eisenbahn Magazin pour une voiture à étage de la DB. A noter :

Intéressantes car susceptibles de se rencontrer sur notre réseau, les WL T2S adoptées entre autres par les FS (réf : 16002 et 16003), la DB (réf : 11013 à 11015 suivant l'époque), les NS (réf : 12091) et les CFF (13001 ou 13002 suivant l'époque).

Les USI de la SNCF en livrée verte de l'époque IV, base de nos K4, qui ne sont qu'exceptionnellement venues chez nous car elles étaient immatriculées «50» et donc, en principe, non admises au service international (réf : 14013 à 14016).

Märklin (H0)

L'illustration des temps anciens met en évidence les chemins de fer royaux bavarois avec une PtL 2/2, une EG 2x2/2 et quelques wagons d'époque.

Plus intéressante pour nous, l'édition de la rame TEE de la série VT 11.5 de la DB. Présentée en coffret de base à quatre éléments, elle sera complétée des indispensables voitures intermédiaires.

La rame TEE des NS/CFF sera rééditée à l'occasion des 100 ans des CFF en version numérique avec moteur C-Sinus.

Toujours pour le jubilé des CFF, une réédition de la Crocodile Ce 6/8 III en livrée brune, dotée également du moteur C-Sinus.

La HLE série 1800 des NS avec bruiteur.

La petite HLD de manoeuvres (Köf) série 1011 des CFL.

Märklin (Z)

Une paire de wagons trémies des NS fréquemment présents sur notre réseau.

Pour fêter les 30 ans de l'échelle Z, un coffret de départ avec une HLE BR 151 et six wagons, un réseau de voies et un régulateur.

Un coffret avec un petit réseau mû par l'énergie solaire, avec une HLE série 120 et deux wagons.

En modèle «Insider» un AR historique double SVT 04 de la DB.

Les voitures IC de la DBAG dans leur dernière livrée.

Märklin (1)

Pour illustrer les trains royaux de Louis II de Bavière, une S 3/6 des K.Bay.St.B. en livrée spéciale bleue et une BR 218 en livrée assortie.

Un coffret de deux voitures du train royal bavarois. Ces deux productions en série unique 2002.

La classique BR 110 en livrée bleue.

Une loco-tender des anciens K.W.St.E. série T9³ (notre type 93) complété d'un coffret de wagons d'époque en série unique 2002.

Une BR 38 avec tender baignoire.

Mehano (H0)

Des HLD Vossloh G 2000, en deux livrées et en version 2 et 3 rails, avec ou sans décodeur, avec ou sans sonorisation.

Noch (H0)

Le programme des arbres présente de nouvelles références aux échelles H0, TT, N et Z.

Sans atteindre la finesse des produits Preiser et Merten, des figurines sont proposées aux échelles G, H0, TT et Z.

Piko (H0)

L'AR Regiosprinter VT 612 de la DBAG (2R et 3 R).

L'AR BR 642 «Desiro».

L'ancienne BR E63 de la DB, base possible pour une type 71 SNCB, est annoncée pour 2003.

Une BR 82 de la DB (2R et 3 R).

Une sucrerie tout à fait «belgicisable».

Rietze (H0)

La voiture Citroën C3 (réf : 11160 et 11170 en version à toit vitré), les mêmes en peinture métallisée (21160 et 21170).

L'Opel Vectra (11200 et 21200 en métallisé).

L'irisbus Ares des CFL (réf : 63717).

La sous-marque RIBU a lancé la gamme de ses attelages à élongation bien connus.

Tout nouveau, également sous la marque RIBU, des autocars Neoplan, Man et Setra compatibles avec le Car-System de Faller.

Roco (H0)

La rame diesel ICE-VT au 1/87 dans un coffret de base de 4 éléments, avec ou sans sonorisation (2R et 3R).

La S 3/6 bavaroise en livrée verte, avec ou sans sono, 2R et 3R.

La HLD série V 80 de la DB.

Des versions nouvelles, améliorées, de la BR 44 de la DR et la BR 23 de la DB.

La HLE BR 185 de la DBAG.

Des AM pour S-bahn BR 423 de la DBAG.

Le tram-train BR 450 de la DBAG.

La HL 18 201 de la DBAG présentée en livrée grise d'usine, provisoire, après sa récente révision ou équipée de sonorisation.

Roco crée son propre système digital, entièrement compatible avec le système Lenz, dans le but de pouvoir maîtriser ses délais de production.

Tillig (TT)

Une P8 (BR 38) des KPEV.

Une HLD série T 679 des CSD.

Un AR ancien à deux caisses VT 137 / VS 145.

Tillig (H0)

Des voitures IC de la DR au 1/87 dans leur dernière livrée.

Des voitures Schlieren des CFF type A B et Bc.

Une HLD industrielle de la KEG.

Trix (H0)

Un AR à vapeur du Bade-Wurtemberg série Ci dT Wü 05.

La rame TEE VT 11.5 à quatre caisses, à compléter ultérieurement (réf : 22100).

Une HLE bavaroise type EG 2x2/2.

Divers coffrets de quatre wagons complétant le matériel spécialisé dans l'industrie métallurgique (réf : 24007, 24016 et 23999).

L'ICE 3M, série 406 en livrée NS (coffret de 5 éléments), fabrication unique en 2002.

Trix (N)

La rame du Rheingold (5 voitures) tractée par une BR 18.

Une HLV série BR 52 avec tender à condenseurs.

Une HLD série BR 232 de la DBAG.

Uhlenbrock

Le système de commande Daisy pour le contrôle analogique ou numérique de trains aux échelles H0, TT et N. Il peut aussi commander 256 aiguillages ou accessoires. Les locomotives sans décodeurs peuvent être parfaitement contrôlées pour autant qu'elles soient dans des cantons différents, le nombre de cantons est limité à seize. Le set de départ comprend un transformateur, un booster de 2A et une poignée de commande. En complément à l'Intellibox, une unité pour la connexion d'un TCO. Un décodeur miniature multiprotocole de 05 A compatible avec les moteurs Faulhaber et un autre pouvant délivrer 1A.

Viessmann

Nouveauté chez ce constructeur : un programme d'arbres de belle allure.

De nouveaux décodeurs miniatures (il y a au moins trois constructeurs prétendant offrir le décodeur le plus petit du marché !).

Vollmer (H0)

Un centre de vente de voitures Porsche.

Un portique de chargement de conteneurs.

Conteneurs / cabines de chantier.

Wiking (H0)

La Vw Polo.

Un camion citerne MB Atego de la firme Esterer.

Une VW Coccinelle. Une Mercedes 300 SL coupé.

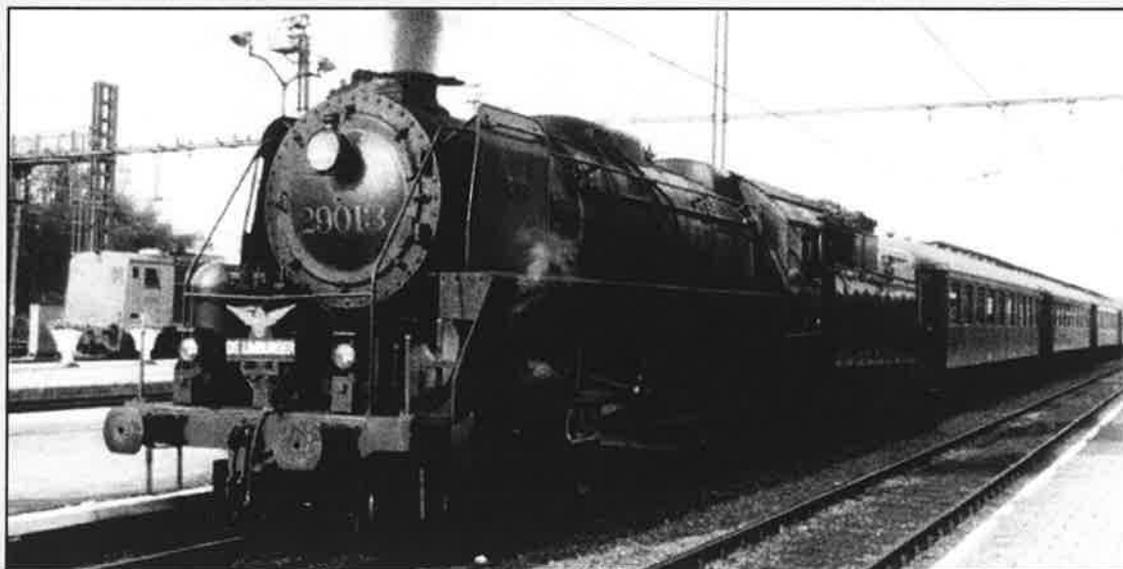
Deux locomotives à vapeur SNCB en H0

Une type 29

La locomotive à vapeur type 29 sera produite en laiton par Olaerts et livrable en octobre 2002. Elle est déclinée dans les deux versions (2 et 3 rails); avec ou sans digital. Série limitée à 275 exemplaires. Prix de base de la version 2 rails : 1.165,00 €. Trois options séparées (Digital, Loksound, Moteur H.P. : 161,13 €). Remises d'affectation et numéros différents. Réalisation en rapport avec le prix. Version 3 rails : + 74,37 €.

Une type 66

La locomotive Fleischmann type 66, prévue pour cette année, est numérotée 66.027 et affectée à la remise de Latour (MUT). Elle est annoncée à 382,00 € dans un magasin namurois.



Les automotrices «Break» pour novembre 2002

Après 20 ans d'attente, les automotrices «Break» pourraient voir le jour vers le 15 novembre à l'instigation de la firme Olaerts de Gruiterode.

L'automotrice 80/83 sera déclinée dans les 2 systèmes avec deux options : moteur haute performance et éclairage intérieur.

140 exemplaires de l' AM 300 «Break» ont été construits : 1980 : 301 à 335; 1982 : 336 à 370; 1983 : 371 à 440.

Cinq ont été réalisés en livrée «Brussels Aéroport Express» (401 à 405) et deux pour les CFL (325 et 326).

Elles ont été réparties dans les dépôts de :

- Kinkempois pour les 301 à 333;
- Hasselt pour les 334 à 375;
- Merelbeke pour les 376 à 440.

Chaque numéro ci-dessous est exécuté en 50 exemplaires 301, 324, 428 en version double, livrée pourpre.

305, 315, 320, 323, 351, 358, 365, 365, 400, 429 en version triple, livrée Memling.

425 + 416 : 2 rames doubles, livrée pourpre.

316 + 353 : 1 rame double + 1 rame triple.

304 + 307 : 2 rames triples.

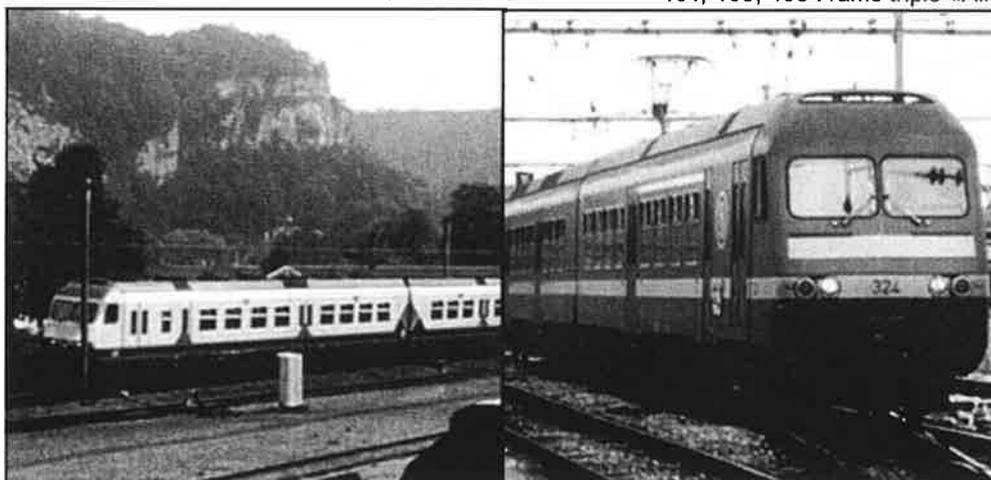
401, 403, 405 : rame triple «Airport Express» (20 exemp.)

325, 326 : version CFL (350 exemplaires chacun).

Version de base 2 rails, double à 360,00 € et triple à 465,00 €. Comptez 25,00 € en plus pour le 3 rails. Moteur H.P. pour 50,00 €; éclairage double : 30,00 €, triple: 45,00 €.

Commande avant le 30 avril = -10%

www.treinshopolaerts.be



Nouveautés d'outre-Atlantique

Recevant par Internet et par les revues de nombreuses informations venant des Etats-Unis, je propose cette petite rubrique dans la revue suite à la demande du Rédac'chef lors de son dernier Ferro Flash Namur.

Le nombre d'adeptes de réseaux américains va en augmentant chez nous et de toute façon beaucoup de produits peuvent être utilisés sur d'autres types de réseaux.

Athearn, leader du marché USA en matériel de trains et d'accessoires de qualité et ceci à prix démocratiques, vient de signer une licence d'exclusivité avec la firme John Deere, le grand fabricant de matériel agricole afin de reproduire pour le marché de collection et pour le marché du 1/87 des modèles réduits de sa production.

Le premier modèle attendu est le «model B» construit durant la moitié du 20ème siècle et déjà livrable aux Etats-Unis.

Attendue en 2002, la «série 50».

La collection sera également en vente auprès des distributeurs John Deere (ceci annoncé pour les USA, à quand l'Europe ? ?).

Disponible également depuis peu en «ready-to-roll» c.à.d. prêt à rouler ou tout monté suivant nos exigences européennes : le camion Ford «C», de 1960, en variantes Tractor - Van - Stake bed,.....

En Génésis model, **Génésis** étant la série super détaillée de Athearn, comme **Spectrum** l'est chez **Bachman** et **Proto 2000** chez **Life Like**, on nous annonce la sortie des Diesel F3 sous différentes livrées courant mars 2002.

Tout cela visible sur le site en anglais bien sur : <http://www.athearn.com>.

Afin de connaître un petit peu mieux ce marché nous découvrirons de temps à autre une firme d'outre-Atlantique.

Nous allons faire connaissance cette fois avec une firme distribuant des systèmes de sonorisation

embarqué pour le système classique ou le DCC : **SOUNDTRAXX**.

Tout d'abord les lecteurs disposant d'une connexion Internet seront avantagés par rapport aux autres car ils pourront mieux se rendre compte de la qualité des produits vendus, ceci sous forme de fichiers sons et pour différent types de matériel.

Le moteur GM, par exemple, est présent en Belgique sur quelques locos diesels, je vous conseille en plus l'écoute du «Galopping Goose» du Rio Grande, incroyable !

Pour accéder à ces fichiers :

<http://www.soundtraxx.com/sierra/sound.html>

Soundtraxx distribue des produits de haut de gamme et les systèmes sont vendus en moyenne à 189 \$.

Ils peuvent être placés soit dans la loco lorsque la place le permet, soit dans un Dummy (dénomination pour une loco livrée sans moteur), soit dans un matériel remorqué restant jumelé en permanence.

Le son de qualité apporte «un plus» aux vapeur (12 modèles) ou aux Diesel (10 modèles) sans tomber dans l'excès et les maux de tête, la totalité du parc n'est donc pas équipé.

La firme est située à Durango, cela fait rêver puisqu'il s'agit là du parcours «Rio Grande» à partir de cette localité jusque Silverton en exploitation touristique.

Les hauts parleurs disposent de caisses de résonances.

Les dispositifs du son peuvent être placés dans du N (dans du matériel remorqué), H0 et + larges échelles.

Des distributeurs sont situés en Suisse - Zurich «Feather Products» et en Angleterre chez «Detail Matters», chez East Sussex et, bien entendu, via Internet.

Attention cependant au taux du change et aux sympathiques taxes à l'importation extra-Européennes, quoique les ventes en Europe, de ces produits soient plus élevées que l'addition de ces frais.

Jean-Claude Botspoel

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

Comité du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 US*..... Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 Mosan* André Delsemme
 Secrétaire, *représente le réseau N*..... Daniel Braibant
 Trésorier Didier Delfosse
 Communication(s), Secrétaire adjoint Jean-Pierre Lobet
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Rédac'chef FFN Claude Carpet

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 «Mosan» Michel Archambeau,
 Claude Riguelle.
 Réseau H0 «US» Jean-Claude Botspoel,
 Jules Falque.
 Réseau N «Athus-Meuse» Jacques Quoitin.
 Bibliothèque..... André Neles.

Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur45 €.
 Membre ordinaire *30 €.
 Membre junior (- de 18 ans)..... 15 €.

Abonné à Ferro Flash Namur,
 (uniquement le service Ferro Flash)..... 18 €.
 Pour l'étranger.....22 €.

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

Président Jean-Claude Botspoel,Rue Saint Hadelin, 21; 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60.....GSM : 0477.39.69.99..... Couriel : botspoel@skynet.be

Secrétaire Daniel Braibant,Rue de la Gare, 98; 5544 AGIMONT.
 Tél : 082.64.54.33..... GSM : 0478.47.04.47..... Couriel : daniel.rmm@skynet.be

Trésorier Didier Delfosse,Rue de Furnaux, 26 b; 5640 METTET
 Tél bur : 065.32.31.39..... GSM : 0477.65.64.86..... Couriel : didier.delfosse@b-rail.be

Compte Banque ..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 Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
 éditeur responsable Tél : 071.72.95.61. Téléfax : 071.72.95.62. GSM : 0475.48.62.60.
 Email : claudemodeliste@skynet.be
 URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.org>

Diffusion.....Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. Voir «Trésorier» ci-dessus.

"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

Premiers essais du Digital DCC sur le réseau H0 «à décor US»	1
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires «d'ailleurs»	2
Les amis nous informent	4

Documentation et Actualité ferroviaire

Une P8 au PFT ?	5
Quelle est l'origine de l'expression de «Haut-le-Pied»	6
10 ans de Tram-Train Karlsruhe - Bretten	8
Ottignies, nouveau triangle ferroviaire	9
Un musée ferroviaire près de chez nous	11
Une découverte gastronomique et ferroviaire	12
Bref historique de la ligne 126 «Statte - Ciney»	13
La Société Alsacienne de Constructions Mécaniques	22

Modélisme

Zeeschuim cultivable «at home»	10
Des nouvelles de Nürnberg	33
Deux locomotives à vapeur de la SNCB en H0 - Les automotrices «Break» pour fin 2002	39
Le coin des adeptes de réseaux américains	40

Rétrorail

La plus puissante locomotive du monde en 1929	24
---	----

Au fil du rail SNCB (pour les réseaux de l'époque II ou III)

La signalisation de la voie ferrée : le rôle des signaux	29
--	----

Ferro Flash Namur n°113 (2002-2)

Ce deuxième numéro de l'année 2002 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet (pour l'infographie), Michel Herbiet et Jean-François Lacassaigne. La diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro : Jean-Claude Botspoel, Guy Bridoux, André Delsemme, Vincent Dizey, Jean Dubuffet, Jean-Marie Larmusiaux, Michel Marin et les autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail.

Ferro Flash Namur est entièrement réalisé en couleurs avec «Indesign 1.5» d'Adobe et «Corel Photopaint».

Pour des raisons budgétaires, **Ferro Flash Namur** est imprimé en noir et blanc à 140 exemplaires. Seules les pages 1 et 2 de couverture sont néanmoins proposées en couleurs.

Photo de couverture : Le locomotive Diesel n°7721, de la nouvelle série 77, exposé sur l'une des voies intérieures de l'Atelier de Traction de Charleroi lors des journées «Rail et Acler» organisées par la SNCB en octobre 2000 (photo Claude Carpet, 21-10-2000).