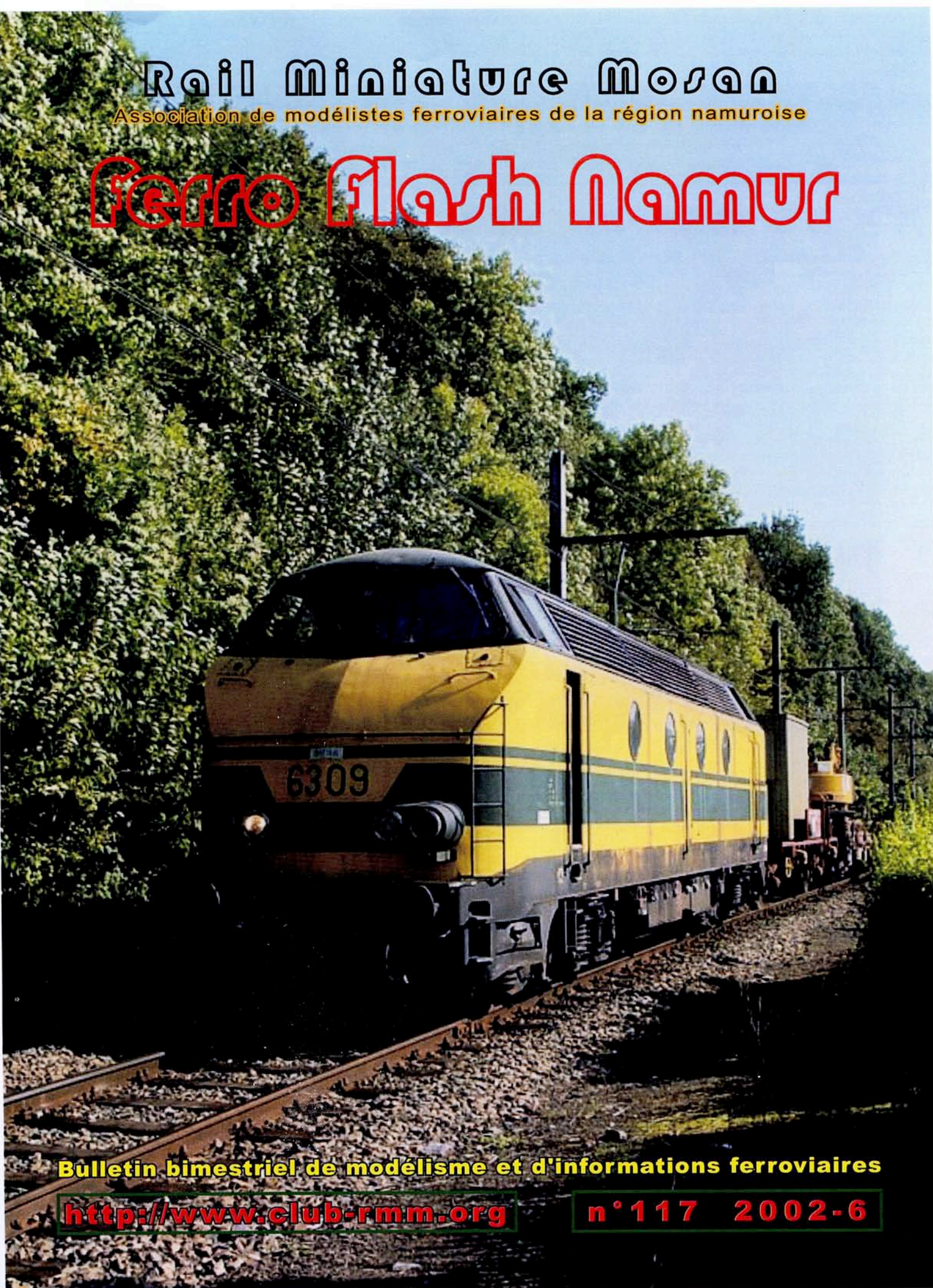


# Rail Miniature Mosan

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° 117 2002-6



1 à 3 : vues sur le réseau modulaire à décor "US" : "The Rusty Marvellous Mountain"

1. en haut, à gauche :

Jules colle à l'avant d'un module les morceaux de carton pour préformer le décor avant l'installation des bandes plâtrées.

2. en haut, à droite :

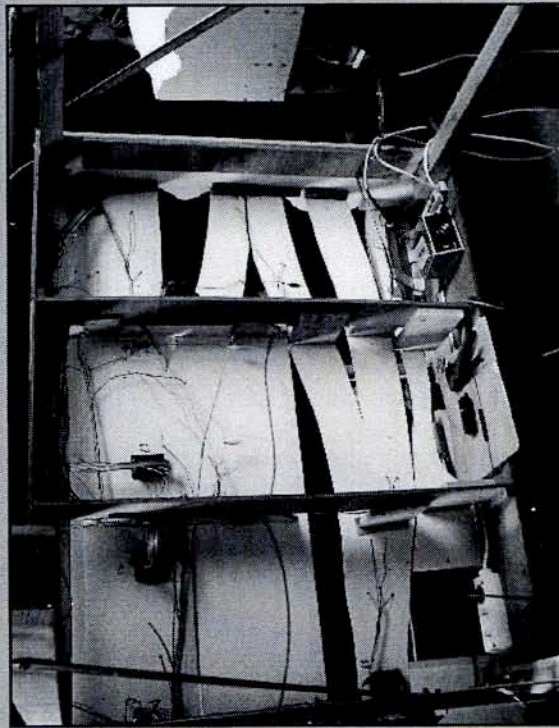
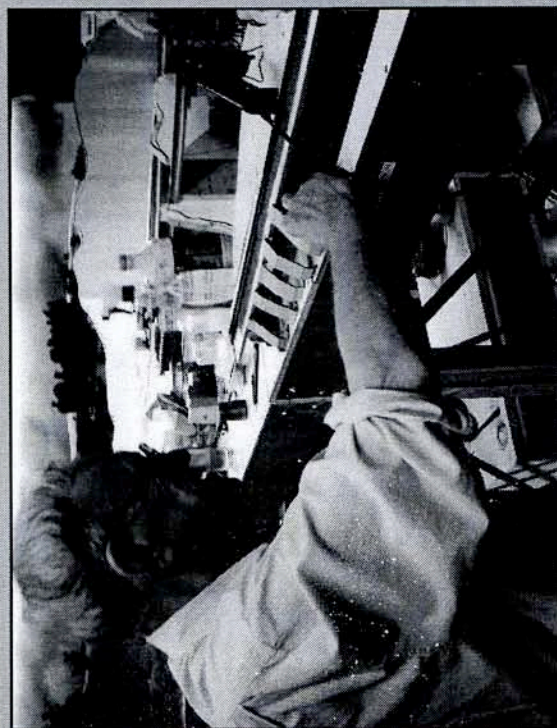
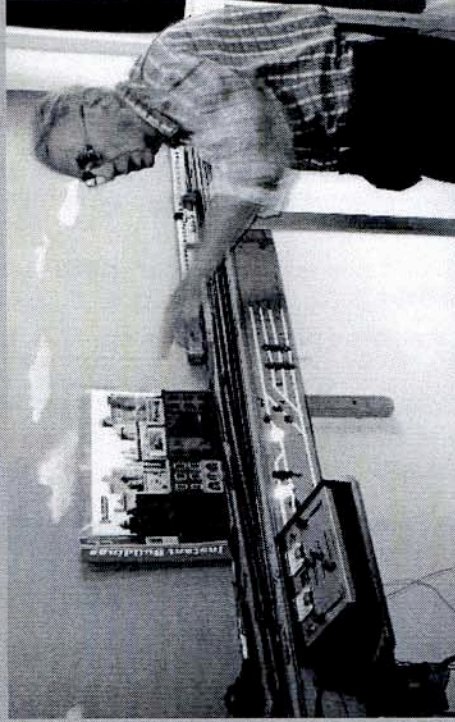
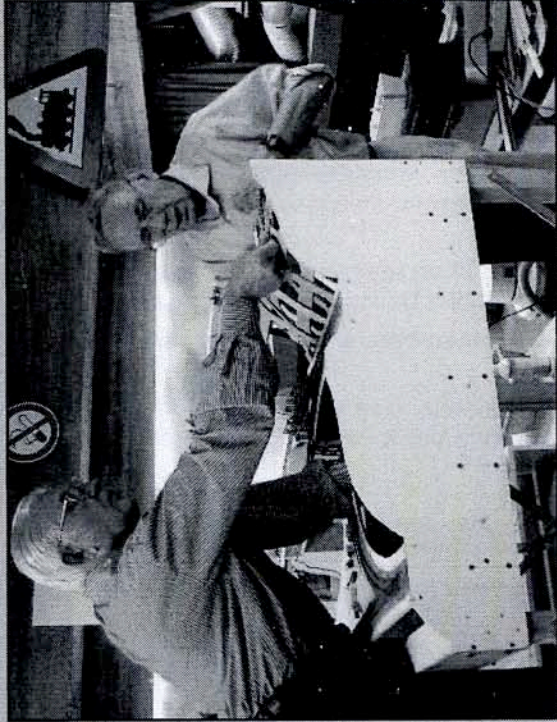
André et Jules donnent forme aux pentes de la montagne sur le troisième module.

3. en bas, à gauche : l'envers du décor. Le dessous du module n°4 nous montre le câblage des aiguillages réalisé par Patrick et Michel.

4. en bas, à droite :

Cachotier, l'ami Jules construit, chez lui, un autre réseau "américain" en HO. L'image au mur figure une des maquettes de bâtiment qui reste à contruire pour garnir le fond de décor... (traduire : y g'n'a pu qu'à). Le réseau avance rondement, car ce pan de mur est garni au moment de boucler ce numéro de FFN

(photos digitales Jean-Claude Botspoel, 27 septembre 2002).



# Assemblée Générale du R.M.M.

## Vendredi 17 janvier 2003

### AVIS DE CONVOCATION

Conformément aux Statuts du club (chapitre IV articles 401 à 408), l'Assemblée Générale du Rail Miniature Mosan aura lieu le vendredi 17 janvier 2003 à 21 heures, en ses locaux, rue du Trèfle à 5100 Jambes.

Ordre du jour :

- 1 Rapport du Secrétaire.
- 2 Rapport du Trésorier.
- 3 Rapport des Commissaires aux Comptes et approbation des comptes 2002.
- 4 Présentation du budget 2003.
- 5 Nomination d'un Commissaire aux Comptes pour 2003-2005 en remplacement de notre ami Michael Bouche qui a effectué son mandat 2001-2002. Celui d'Etienne Dehasse (2002-2003) se poursuit jusqu'en janvier 2004.
- 6 Nomination de 4 membres au comité pour un mandat 2003-2004 en remplacement de nos amis membres sortant 2001-2002 : Daniel Braibant, Claude Carpet, Didier Delfosse, Jean-Pierre Lobet.

**Rappel : Tous les membres peuvent assister à l'AG. Seuls les membres en règle de cotisation ont droit de vote.**

Les actes de candidature s'effectuent suivant l'article 405 des statuts. Ces derniers sont affichés aux valves du club et sont également consultables en permanence par Internet via le site du club <http://www.club-rmm.org>

## Le souper du Rail Miniature Mosan

### Samedi 8 mars 2003 au restaurant "Au Petit Train"

### Chaussée de Liège, 45; 5360 Hamois (en-Condroz)

Formule tout compris à 32,00 € par personne, boissons comprises (3 boissons au choix durant le repas)

Apéritif maison (+ 1 apéro offert par le patron)

A Choix d'entrées :

- A1 Melon en robe de Parme
- A2 Terrine de gibier, confit de chicon et toast
- A3 Saumon blanc en croûte à la Dieppoise
- A4 Cuisses de grenouilles aux herbes et à l'ail

B Choix de plats :

- B1 Steak de dinde, moutarde et miel
- B2 Magret d'oie sauvage au Xérès
- B3 Tournedos à la Bordelaise
- B4 Fricassée de gibier aux primeurs forestières

C Choix de dessert

- C1 Mousse au chocolat maison
- C2 Sorbet
- C3 Dame blanche

D Café ou décaféiné ou thé.

Comment réserver pour valider cette action  
organisée, pour nous, par notre ami  
le Vice-Président André Delsemme

Par virement de 32,00 € par personne au compte  
360-0053510-69 du R.M.M.

Le prix payé indique le nombre de personnes.  
Simple, n'est-il pas ?

Toutes les boissons supplémentaires au forfait  
décrit ci-avant sont facturées en sus au consommateur.  
Les boissons après le repas seront à prix normaux.

Les désistements éventuels, après le 1 mars, ne  
justifieront plus le remboursement.

## Les 12 heures du modélisme du 23 novembre 2002



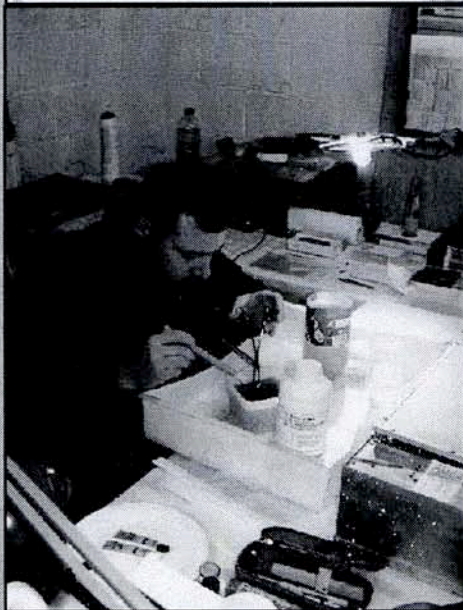
Dès vendredi, une équipe de volontaires a déplacé le réseau modulaire H0 à décor US pour le remonter dans le local "des scouts". Une autre équipe a nettoyé les locaux, d'autres ont installé les cadres métalliques prêtés par la Ville de Namur pour délimiter les espaces disponibles. Belle ambiance où le Président Jean-Claude a pu constater une excellente motivation.

Samedi, le succès était au rendez-vous. Les "Portes Ouvertes" ont bien porté leur nom car aucun droit d'entrée n'étant réclamé, il n'y a pas eu de contrôle sur la fréquentation des visiteurs. D'avis unanime, il y avait foule. Comme quoi, le vrai modélisme a ses adeptes et le public souhaite s'informer sur les différentes techniques. L'intérêt des visiteurs auprès des "exposants" l'a prouvé à souhait.



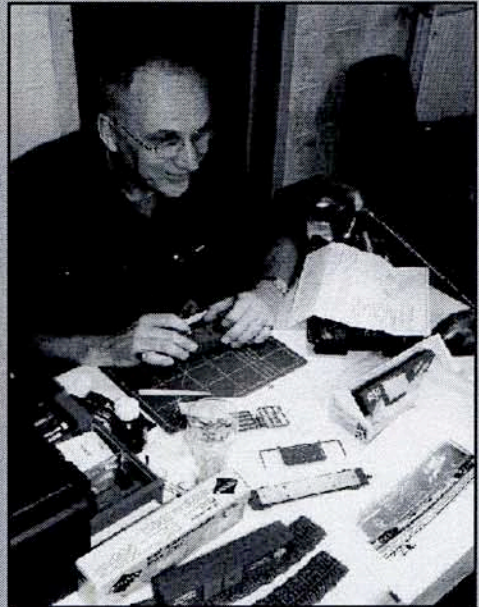
A gauche, de haut en bas :

- Jacques Q. présente la construction à l'échelle N de la gare de Lamorteau.
- Alain B. patine ses wagons à la gouache.
- Didier D. est plongé dans ses produits pour photographier le laiton.



A droite, de haut en bas :

- Jean-Claude B. assemble un kit "US" en H0.
- Claude C. teinte et patine des bâtiments construits en plâtre au départ de moules en silicone.
- Christian A. nous présente son matériel militaire assemblage, peinture et patine au départ de photos du matériel en réel.





A gauche, de haut en bas :

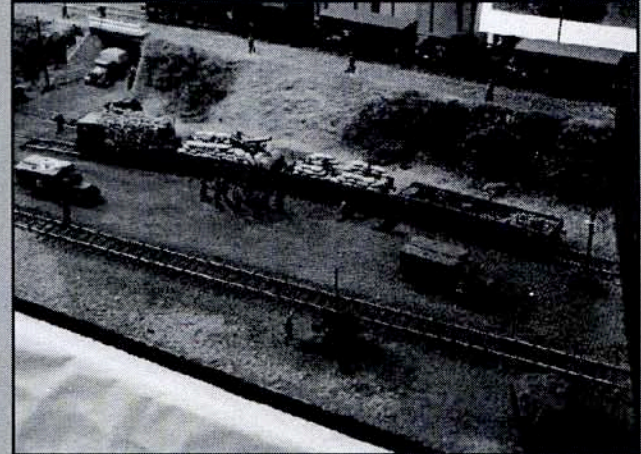
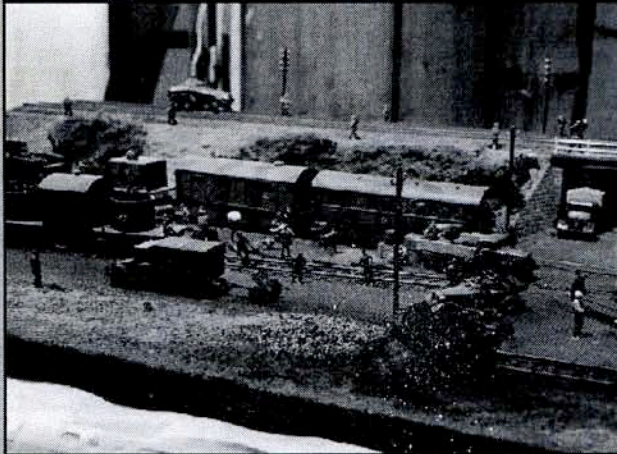
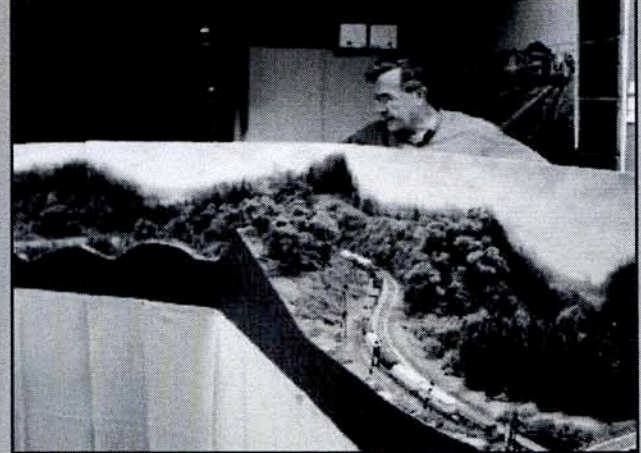
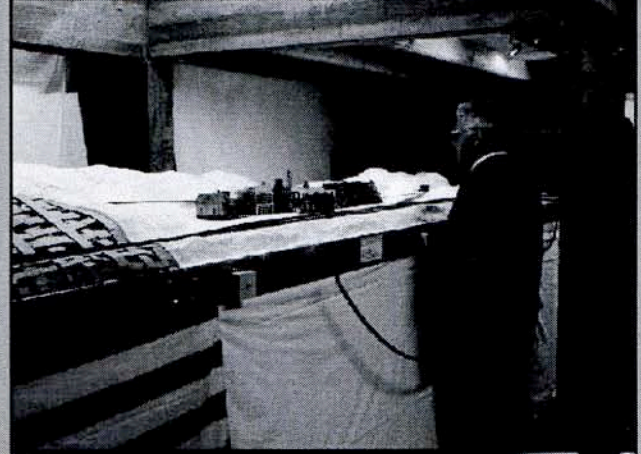
- Daniel B. (à l'avant-plan) assemble les kits en laiton à l'échelle N réalisés sur place par Didier D. (en arrière-plan).
- Intérêt du public pour le travail du laiton photogravé.
- Le public questionne Claude C. sur sa technique de patine par craies au pastel et la fabrication de bâtiments en plâtre.

A droite, de haut en bas :

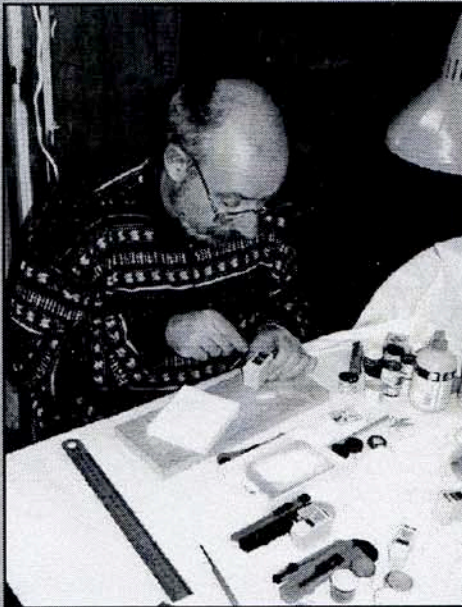
- Patrick M. manoeuvre un véhicule sur le réseau modulaire HO à décor US équipé du système Digital Lenz.
- Guy L. surveille le roulement sur le réseau N.

Les deux photos du bas :

- Décor militaire sur un module présenté par Philippe B..



Les photos électroniques de cet article sont de Jean-Claude Botspoel.



De haut en bas :

- Philippe B. nous présente la réalisation de chargements de wagons et la réalisation de wagons blindés.
- L'équipe du bar presqu'au complet : Liliane B., Carole B., Didier M. (hors photo : Anne L).
- Marche folklorique : défilé d'un régiment de la garde napoléonienne sur les bords de Meuse. Une réalisation de Philippe B..

## Train blindé allemand - w.w. II

(Explication des deux photos du bas de la page précédente)

### Scénario

Un train blindé en atelier de campagne comprenant des éléments récupérés à l'ennemi, est garé à la sortie d'une gare. Les blessés sont évacués, le train est réapprovisionné en vivres et en munitions. Tout le train est sur le qui-vive, prêt à se défendre contre une attaque terrestre par les résistants, ou aérienne par l'ennemi. Des troupes, ainsi que des blindés et une unité anti-aérienne, sont là pour protéger le train. Une draine blindée, dérivée d'une automitrailleuse six roues SdKfz 231, surveille la voie principale en surplomb.

Les résistants seront prévenus trop tard par le personnel du train et les deux enfants cachés dans les buissons.

### Composition

Les trains blindés étaient généralement composés d'une locomotive en position centrale, d'un wagon de commandement, d'un wagon pour la troupe, de deux wagons de défense anti-aérienne, d'un ou deux wagons d'artillerie blindée, d'un wagon porte-char et, aux extrémités, de wagons plats destinés à transporter du matériel et du personnel de réparation de la voie. Ces deux wagons étaient les premiers à essayer le feu ennemi ou à exploser sur une mine...

Les wagons étaient blindés extérieurement par des sacs de sable, des plaques de tôle, des traverses (wagon porte-char)... et parfois intérieurement par des tôles ou du béton (wagon fermé et voiture voyageurs).

Le wagon porte-char servait de wagon artillerie mais le char pouvait aussi être déchargé et se lancer à la poursuite de l'ennemi avec une partie de l'infanterie embarquée. Le char était d'un modèle périmé ou déclassé (Panzer III) ou pris à l'ennemi : Panzer 35(t) ou 38(t) tchèque, Somua français ou, comme ici, un T-26 russe.

### Utilisation des trains blindés :

Utilisés parfois dans le cadre d'une attaque, ils servaient surtout à assurer la sécurisation de la voie contre l'ennemi ou les résistants. Ils protégeaient ainsi les trains de munitions et de transports de troupes. Souvent, la voie était aussi sécurisée par des draines blindées.

### Ce que j'ai appris

Qu'avec peu d'argent, mais beaucoup de temps il était possible de concevoir un train et un diorama. Tout est en effet constitué de matériel peu coûteux : des châssis de wagons marchandises de récupération ou des wagons plats (Jouef, Lima, Märklin), un wagon marchandise jouet, un vieux wagon voyageur Trix....

Ajoutez-y pas mal de techniques de peinture, de pose de décalcomanies, de patinage, de camouflage, de travail de la carte plastique (de récupération = couvercles de tonneaux à poudre à lessiver, par exemple)...

*Philippe Bruniaux*

## 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 3<sup>e</sup> dimanches du mois : WOLUWE-SAINTE-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2<sup>e</sup> 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.

Tous les dimanches : circulations de l'autorail 4602 du PFT sur la ligne du Bocq (Dorinne - Spontin - Ciney).

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/cljc.htm>

### Décembre 2002

..... 1..... MALDEGEM : train de St. Nicolas.

..... 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. Travaux sur les réseaux modulaires N "Athus-Meuse" et H0 "US".

..... 8..... HOESELT : bourse de trains, Cultureel Centrum, Lindekapelstraat, 7 de 9 à 13h.

..... 8..... WOLUWE : bourse au shopping Center, 9h>13h.

..... 13..... CFFL : dias de Claude Defêchereux "les tramways de la région de Bruxelles et de Charleroi".

.... 13..... Réunion réseaux, travaux sur les réseaux modulaires N «Athus-Meuse» et H0 «US»; circulations sur le réseau H0 «Mosan» avec priorité aux Marklinistes membres du club exclusivement.

Parution de **ffn 117** + Réunion du Comité.

.. 14 et 15 .. COUDEKERQUE-BRANCHE (F59) : expo organisée par le Rail Modélisme Coudekerquois. Maison du Chemin de fer (ex-gare), rue du Tonkin, samedi 14>18h, dimanche 10>18h.

### .. 20 .. Réunion mensuelle du RMM :

Vidéo sur les chemins de fers américains par André Delsemme.

.. 21 et 22 .. ANTWERPEN : vente internationale de jouets anciens organisée par Veiligen Vercauteren à l'Hôtel des ventes : "Veilingenhuis Bernaerts", Verlatstraat, 15.

.. 21 et 22 .. ITTRE : portes ouvertes au magasin "Filisur" et son réseau RhB, rue Fauquez, 32; 10>19h.

.... 27.... Réunion réseaux : travaux sur le réseau H0 «US»

### Janvier 2003

..... 3..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V, .

..... 5..... AMAY : 11<sup>e</sup> bourse trains - voitures - jouets anciens au Gymnase Communal, rue de l'Hôpital, 9>13h.

.... 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.

..... 12..... VILVOORDE : bourse. Staaizaal; 9>13h.

..... 17..... CFFL :

### .. 17 .. Réunion mensuelle du R.M.M. : assemblée générale.

voir encart en page 2.

..... 17..... MTUB, BRUXELLES : "Zürich d'hier et d'aujourd'hui" par Rodolphe Dieudonné.

.... 24..... Réunion réseaux.

..... 26..... HOESELT : bourse de trains, Cultureel Centrum, Lindekapelstraat, 7 de 9 à 13h.

..... 29..... Bad-Godesberg (D) : bourse Adler, Stadthalle, Koblenzstrasse, 80; 11h>16h.

.... 31..... Réunion réseaux.

### Février 2003

..... 1..... MTUB, BRUXELLES : programme de visites à "De Lijn" Gent et autres divertissements.

..... 2..... ANTHEIT (Wanze) : bourse organisée par le RMH, Caserne du Lieutenant Binané, Salle des Spiroux, rue de Leumont, 118; 9>13h.

.... 7..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Convois SNCB, époques IV et V.

.... 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.

### .. 21 .. Réunion mensuelle du R.M.M. : .

"La Suisse et les 150 ans des CFF en 1997" montage vidéo de M. Michel Liégeois.

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

..... 23..... EDEGEM : vente aux enchères organisée par la Veiling Collectors Bank; hôtel Hof Ter Prins, Prins Baudewijnlaan; à partir de 10h.

.... 28..... Réunion réseaux



**Mars 2003**

- ..... 7..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains internationaux, toutes nationalités, époques II et III.
- ..... 8..... Souper du Rail Miniature Mosan : "Au Petit Train", ancienne gare d'Hamois-en-Condroz. Inscriptions par paiement préalable. Pour plus de détails, voir les pages "Vie du Club".
- ..... 7 au 9..... MTUB, BRUXELLES : voyage annuel, Genève et le Léman, ses trams, ses lacs.
- ..... 8 et 9..... ROUX : expo modélisme et bourse; complexe sportif; 10>18h.
- ..... 9..... VILVOORDE : bourse Starzaal; 9>13h.
- 13 au 16..... MAUBEUGE (F59) : expo organisée par l'Association Ferroviaire Sambre-Avesnoise. Espace Sculfort, avenue Jean Jaurès (route de Valenciennes); 10>18h. Bourse les 14 et 15. Assemblée Générale de la FFMF le 14.
- .... 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.
- .. 15 et 16.. BRUXELLES : salon du multimodélisme MOMA, Parc des Expositions du Heyzel, hall 12; 10>18h.
- ..... 16..... AMAY : 17ème bourse trains - voitures - jouets anciens au Gymnase Communal, rue de l'Hôpital, 9>13h.

**..21.. Réunion mensuelle du RMM :**

- .. 22 et 23.. QUIEVRAIN : expo trains.
- ..... 23..... HOESELT : bourse de trains, Cultureel Centrum, Lindekapelstraat, 7 de 9 à 13h.
- .. 25 au 27.. LILLE (F 59) : salon international de l'industrie ferroviaire. au Grand Palais et en Gare de Lille-Flandre.
- .... 28..... Réunion réseaux.
- .. 29 et 30.. MONTIGNY-LEZ-METZ (F57), sortie "Metz-centre" : expo et bourse modélisme, salle Europa; samedi : 11>19h; dimanche : 9>18h.
- .. 29 et 30.. JUMET : expo-bourse, salle de l'Ecole industrielle, rue Ledoux 23A (à côté de l'Athénée); samedi : 10>18h; dimanche : 10>17h.
- ..... 30..... MTUB, BRUXELLES : journée consacrée aux motrices "5000".

**Avril 2003**

- ..... 4..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : DB et ÖBB, époques IV et V.
- ..... 5 et 6..... CHARLEROI : salon multimodélisme à Charleroi-Expo; samedi : 10>19h; dimanche : 10>19h30. Bourse samedi : 10>15h.
- ..... 11..... 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.
- .. 12 au 21.. PARIS (F75) : "Le Mondial de la Maquette" \*\*\*, Paris-Expo, porte de Versailles, hall 1; 10>18h. Avec la participation du RMM.
- ..... 13..... SART-SAINT-LAURENT : bourse trains - voitures - jouets anciens, route de Charleroi; 9>12h30.

**..18.. Réunion mensuelle du RMM :**

- .. 19 au 21.. BLANKENBERGE : expo trains au Casino; 10>18h.
- .... 25..... Réunion réseaux.
- .. 26 et 27.. BAIE DE SOMME : grande fête de la vapeur organisée par le CFBS.

**Mai 2003**

- ..... 2..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : SNCF - CFL - CFF - FS, époques IV et V.
- ..... 4..... SCLESSIN : bourse ferroviaire organisée par l'ALAF, ancienne école du château, rue Berloz; 9>13h.
- ..... 4..... EDEGEM : vente aux enchères organisée par la Veiling Collectors bank; hôtel Hof Ter Prins, Prins Baudewijnlaan; à partir de 10h.
- ..... 9..... 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.
- ..... 11..... VILVOORDE : bourse, Starzaal, 9>13h.
- .. 15 au 26.. UKRAINE : voyage organisé par le PFT à bord d'un train hôtel. Visite de dépôts, arrêts-photos, visite de deux aciéries et de la plus grande mine de fer à ciel ouvert, parcours sur un réseau à voie étroite. Prix : 1.490,00 Euros (pension complète), inscriptions avant le 15 décembre 2002.

**..16.. Réunion mensuelle du RMM :**

- .... 23..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : traction vapeur, toutes nationalités, époque III.
- ..... 25..... HOESELT : bourse de trains, Cultureel Centrum, Lindekapelstraat, 7 de 9 à 13h.
- ..... 25..... ANTWERPEN : bourse au Fort de Merksem; 9>13h.
- ..... 30.....

**Juin 2003**

- ..... 6..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : TEE - TGV - ICE, toutes époques.
- ..... 8..... HASTIERE : portes ouvertes au TMHM sur le site de la gare d'Hastière; 10>18h.
- .... 13..... 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.

**..20.. Réunion mensuelle du RMM :**

- .... 27..... Réunion réseaux.

**Juillet 2003**

- ..... 4..... Réunion réseaux, circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : convois de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
- ..... 11..... 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.

**..18.. Réunion mensuelle du RMM :**

- .... 25..... Réunion réseaux.

 **Août 2003**

## Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda.

Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.

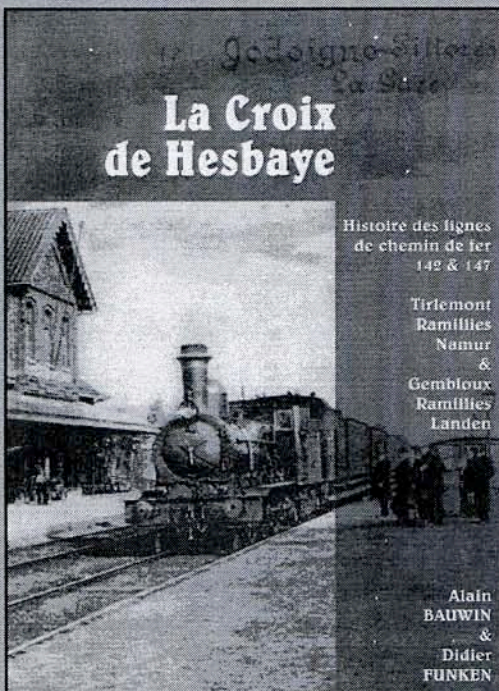
Les mentions sont gratuites et n'ont aucun caractère publicitaire, elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de Ferro Flash Namur.

### P F T.

«LE CHEMIN DE FER DU BOCQ»  
CINEY - SPONTIN - YVOIR  
Parution d'un livre historique sur la ligne 128,  
96 pages dont 8 en couleurs  
Le prix : 13,00 €

### Architecture des gares en Belgique

par Hugo De Bot,  
Tome 1 : 1835 - 1914, 200 pages A4,  
La version française : livre n° ISBN 2-503-52161-4  
*ne vous trompez pas de version linguistique !*  
Editions PFT : 46,64 € au compte 001-1201789-35



### La Croix de Hesbaye

De Alain Bauwin et Didier Funken. Découvrez l'histoire d'une partie de la Hesbaye à travers la construction et l'exploitation de deux voies ferrées actuellement réaffectées dans le cadre du projet RAVeL. A travers 192 pages agrémentées de 179 illustrations, plans et documents d'époque, assistez à la naissance, l'apogée et enfin l'abandon d'un mode de transport rural, ainsi qu'à toute l'effervescence qu'il suscitait aux confins de nos villes et villages hesbignons.

Pour commander cet ouvrage, versez la somme de 24,00€ (majorée de 4,00 € pour frais d'expédition) sur le compte 000-1254301-91 de Bauwin Alain, rue Léon Delhache, 29; 1367

Ramillies. Renseignements : 081.87.85.00 après 18h et le week-end.

Prix spécial de 22,00 € pour les membres R.M.M. en commandes groupées via le secrétariat du club avec enlèvement du livre au local.



### Voyage PFT en Ukraine du 15 au 26 mai 2003

A la découverte des chemins de fer ukrainiens dans le train hôtel «Dzherelo» composé de voitures-couchettes doubles (single non garanti), voiture-restaurant et voiture-salon. Au départ de Chop, la gare frontière, parcours des lignes vers Turka, Viev, Cherkassy, Sveskovo, Uzel, Donetsk, Krivoj Rog, Pomochnaja, Ivanofrankovsk, Kolomnya. Visite de nombreux dépôts, de deux aciéries et de la plus grande mine de fer à ciel ouvert. Parcours sur un réseau à voie étroite. Départ de Bruxelles le 15-03 à 19h, retour à Bruxelles le 26-03 à 06h. Prix 1.490,00 €, logement en pension complète à bord du train-hôtel. Inscriptions au PFT, B.P. 5; 1140 Bruxelles-14, avant le 15 décembre 2002. Renseignements complémentaires sur le Site Internet du PFT : <http://www.pftsp.be>

### JOCADIS

Kit Haxo 81002 du locotracteur Moïse de la SNCB avec châssis moteur Tenshodo, de stock.

Bientôt : Fourgon "ballon" époque III avec ou sans fenêtres latérales (4 différents : Joc 52035 à 52038).

### Cassettes vidéo SNCV

Série : "Voyages en tram à travers la Belgique"

Le Vicinal autour de Bruxelles, 1950-1963.

De Waterloo à Wemmel, 1964-1978.

Deux nouveautés en couleurs et son original.

En vicinal à l'Est de la Belgique 1950-1960, le Spa-Verviers, le Pousseur-Sprimont (en anglais).

Exclusivité à la vente :

"Association pour la Sauvergarde du Vicinal"

<http://www.asvi.org> Courriel : [asvi@advalvas.be](mailto:asvi@advalvas.be)

Le Guide du Vélo-Rail France-Belgique  
Edité par "Atelier 21". Détails dans FFN 118, 2003-1.

# "La Croix de Hesbaye"

## Bref historique

La "Croix de Hesbaye" est l'appellation donnée aux lignes 142 : Tirlemont - Ramillies - Namur et 147 : Landen - Ramillies - Gembloux.

Une vue de la carte ferroviaire, ci-dessous, nous montre clairement qu'elles formaient un "X" dont le point d'intersection était **Ramillies**.

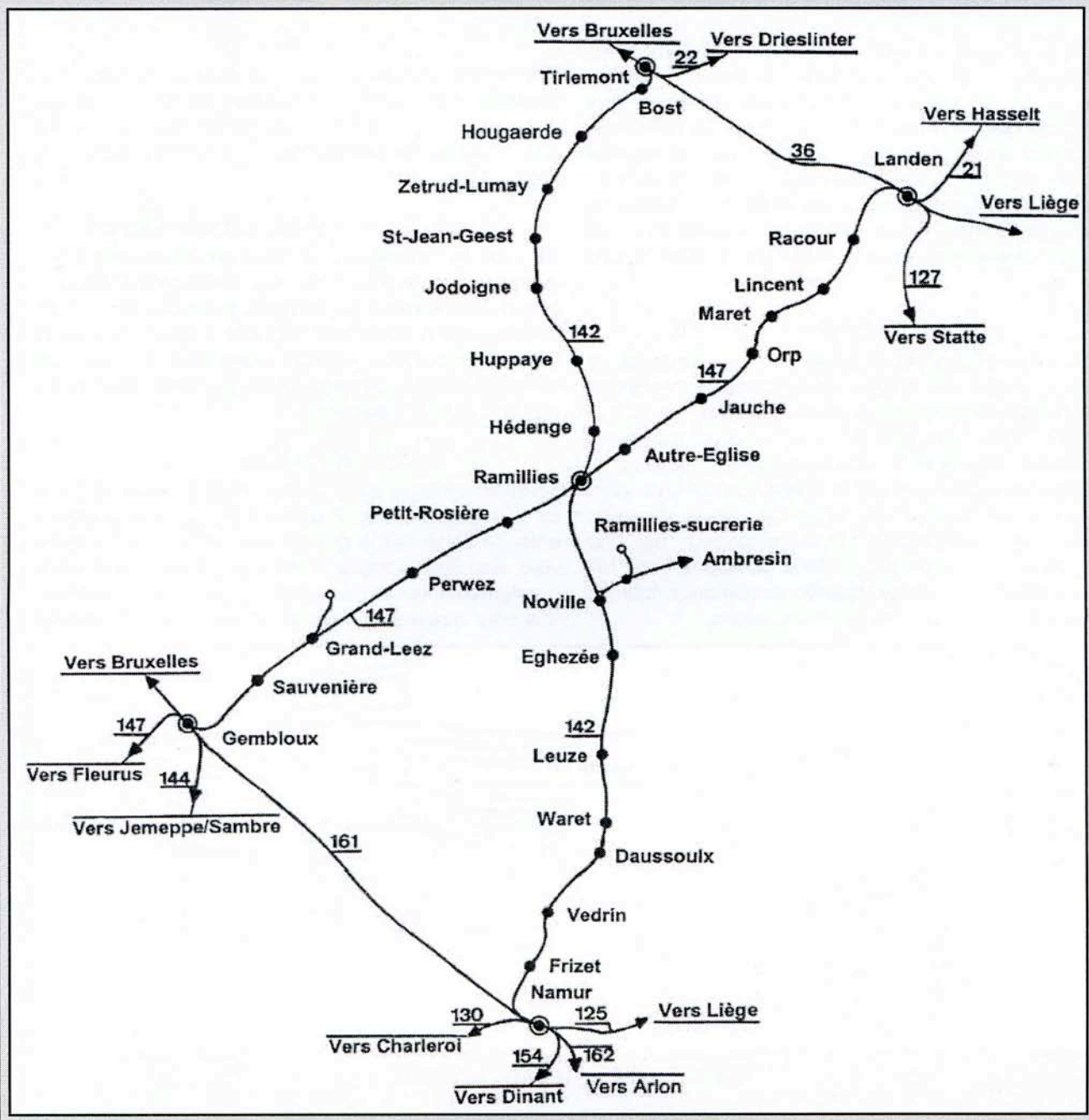
Construites par la compagnie "Tamines-Landen" à partir de 1863, elles furent mises en service à voie unique entre 1865 et 1869. Le 1 janvier 1871, l'Etat belge reprit à son compte l'exploitation de nos deux lignes.

La ligne 142 assurait un trafic essentiellement local

contrairement à la ligne 147 qui, elle, reliant les bassins carolorégiens et campinois, voyait transiter un important trafic marchandises entre ceux-ci.

Le dédoublement de la ligne 147 fut envisagé et les travaux de mise à double voie commencèrent sur certains tronçons avant 1914, mais le premier conflit mondial mis un terme provisoire à ce projet. La fin du conflit remit à l'ordre du jour le dédoublement de la ligne 147 et ce n'est qu'en 1926 que les travaux furent entièrement terminés.

Durant le second conflit mondial, la ligne 147 fut utilisée intensivement par les Allemands notamment pour le transport du charbon de Campine vers les bases navales allemandes de l'Atlantique, citons entre-autres



Brest, Lorient, St-Nazaire...

A la Libération, ce fut cette fois les troupes alliées qui utilisèrent la ligne 147 pour y acheminer matériel et munitions vers le front Ouest.

Après la fin du second conflit mondial, la ligne 147 perdit son trafic de transit au profit d'autres axes plus performants et fut dès lors remise à simple voie dès 1948.

L'avènement du transport routier causa une désaffection progressive du trafic par rail tant et si bien que les quatre sections au départ de Ramillies furent fermées les unes après les autres entre 1959 et 1962.

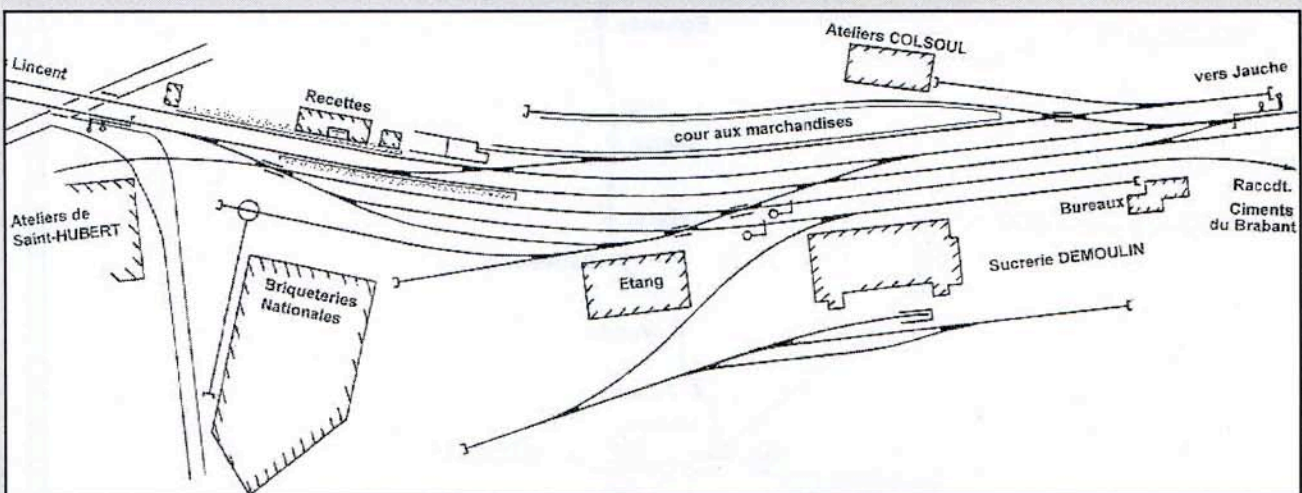
La ligne 142 fut défermée par tronçons à partir de 1968 et ce jusqu'en 1989 par le démontage du dernier segment Frizet - Namur. Maintenu pour les besoins de la Défense Nationale, la 147 fut démontée totalement en 1989-90. Actuellement, ces deux lignes sont réaffectées dans le cadre du projet RAVeL.

### "La Croix de Hesbaye" en modélisme

A l'exception des gares d'extrémité, les installations des gares rencontrées sur les deux lignes ne sont pas trop étendues, malgré la présence de nombreux raccordements industriels et agricoles pour la majorité d'entre elles. Ces deux éléments combinés font en sorte que la plupart d'entre elles se prêtent aisément à une transposition en modélisme ou peuvent servir de source d'inspiration pour le modéliste à la recherche d'idées.

#### Jodoigne

Etablie sur la ligne 142 à simple voie, elle disposait de 3 voies à quai, de 9 voies (évitements et impasses) destinées au trafic marchandises, d'une vaste cour aux marchandises ainsi que de plusieurs raccordements industriels (ABPSA - Union Agricole, ...). De plus, la proximité immédiate du dépôt vicinal assurait un certain trafic de transbordement entre ces deux réseaux. Toutes ces installations étaient protégées par une signalisation mécanique à deux positions dont les leviers de commande se trouvaient dans deux cabines situées de part et d'autre des installations.



Plan de la gare d'Orp-le-Grand, vers 1928.

#### Noville-Taviers

En continuant sur la ligne 142 en direction de Namur, nous arrivons à Noville-Taviers, gare de correspondance avec le chemin de fer à voie étroite reliant cette localité à Ambresin. Ces deux réseaux s'interconnectaient grâce à un triangle curviligne duquel partait une voie à trois files de rails assurant la desserte de la râperie de Ramillies et de la sucrerie d'Ambresin.

Voici un beau thème à exploiter pour le modéliste amateur de manœuvres de transbordements entre deux réseaux à écartements différents.

#### Eghezée

Dans la même lignée, la station d'Eghezée permettait également le transbordement entre ces deux réseaux. De plus les lignes vicinales croisaient quasi perpendiculairement à deux reprises la ligne 142, dont une fois pour la desserte de la râperie locale.

#### Saint-Servais

Peu avant l'entrée en gare de Namur, la ligne 142 surplombait la gare marchandise de St-Servais qui desservait non moins de 13 raccordés tels que fours à chaux, industries métallurgiques, carrières, papeterie, produits pétroliers...

#### Sauvenière, Perwez, Orp-le-Grand

La ligne 147 n'était pas en reste sur sa consœur, les gares de Sauvenière et Perwez possédaient chacune des raccordements particuliers, mais la gare la plus intéressante à notre avis est celle d'Orp-le-Grand où plusieurs industries y étaient raccordées, à savoir une cimenterie, une sucrerie, ainsi que trois ateliers de constructions métalliques.

#### Ramillies

Terminons par la gare la plus majestueuse au point de vue architectural, Ramillies. Point de croisement entre la ligne 147 à double voie et la 142 à simple voie, Ramillies comptait cinq voies à quai, huit voies d'évitement à double issue pour le trafic marchandises, une cour aux marchandises, un pont tournant, quatre

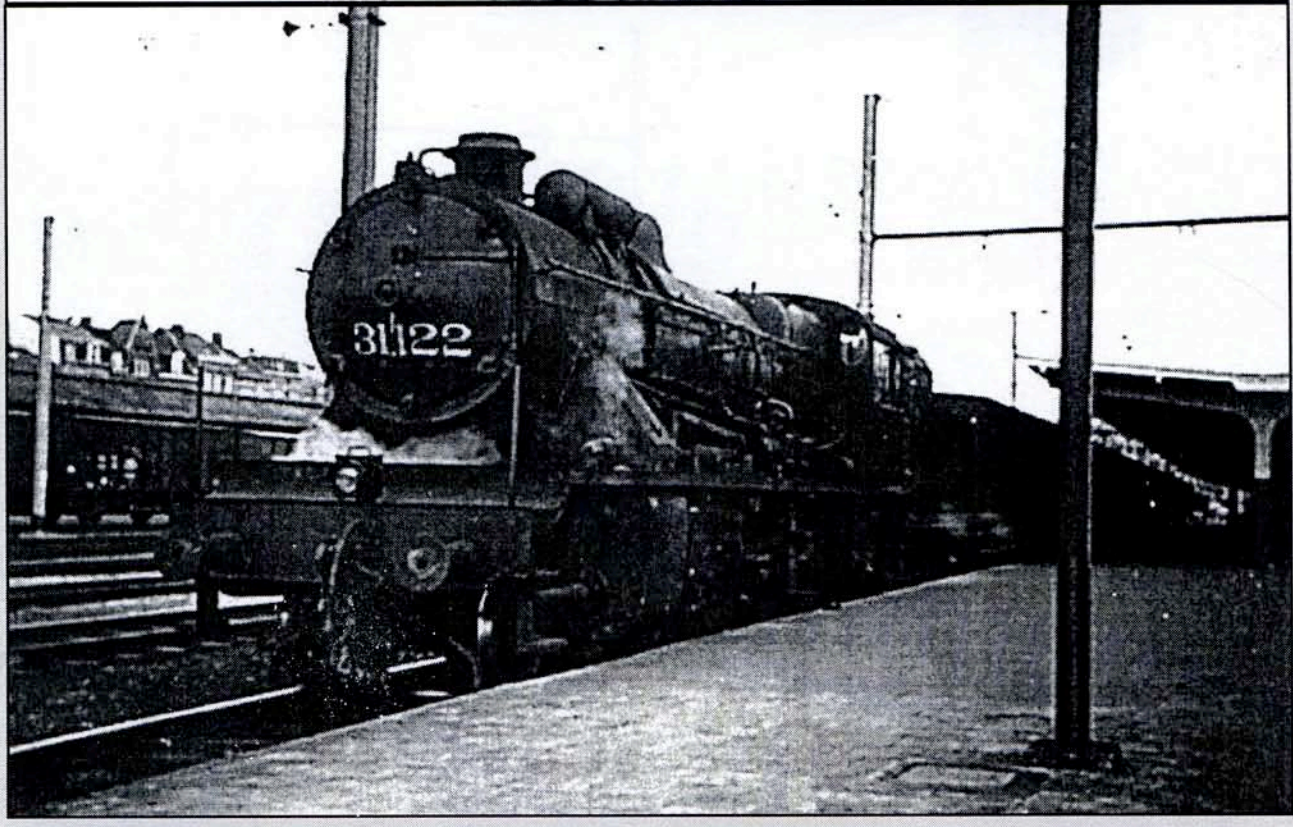
colonnes hydrauliques alimentées par un château d'eau localisé à proximité et deux cabines commandant les appareils de voies ainsi qu'une signalisation mécanique à deux positions sur la ligne 142 et à trois positions sur la ligne 147.

Toutes les informations proviennent de l'ouvrage intitulé "La Croix de Hesbaye" écrit par Alain Bauwin et Didier Funken.

Pour tout renseignement, veuillez téléphoner au 081-87.85.00, en semaine après 18h00 ou le week-end. Voir l'annonce en page 4.

**En haut : gare de Ramillies, locomotive 29.261, de la remise de Ronet (FEO), en tête d'une rame composée de trois voitures K1 dont la première avec fourgon à vigie. Même quai, sur l'autre voie, un autorail en correspondance.**

**En bas : coutumière de la gare de Namur, la locomotive 31.122, de la remise de Tienen (FTL), en tête d'une rame de voitures GCI attend de s'ébranler vers Ramillies et Tienen.**

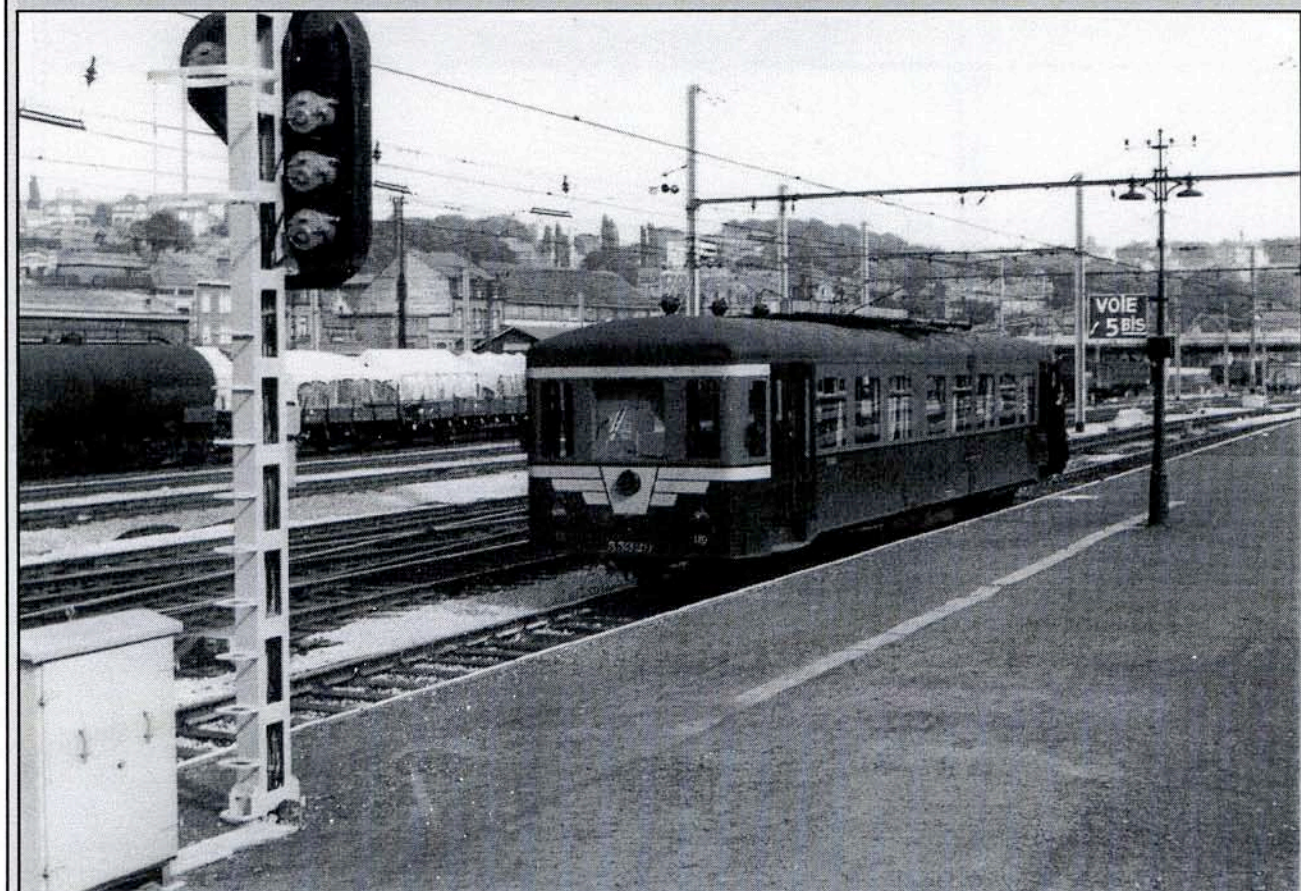




Ci-dessus : gare de marchandises de Saint-Servais. Sur la ligne 142, en surplomb, un autorail et sa remorque se dirige vers Ramillies. (photo M. Charlot, 16 juillet 1960).

En plus des type 31 de Tienen, la gare de Namur accueillait aussi des autorails type 553 de la remise de Ciney.

La photo, ci-dessous, nous fait découvrir le 553.29 dont le conducteur s'oxygène avant d'effectuer un nouveau service (photo J. Bazin, collection M. Herbiet).



## En 1958 : le "Transalpin" des ÖBB

### Nouveau train automoteur des ÖBB le "Transalpin"

C'est en 1958, lors de l'application de l'horaire d'été, que les Chemins de fer autrichiens inaugurèrent une liaison rapide grâce à une rame automotrice à grande vitesse. Cette rame, la série 4130 et dénommée «TRANSALPIN», reliait Vienne à Zurich.

Ce premier «TRANSALPIN» fonctionnait à l'époque en quatre éléments. Extérieurement, ce train automoteur ressemblait aux rames Ö.B.B. de la série 4030 qui étaient utilisées, à l'époque, pour les services locaux et urbains.

Une variante de la série 4030, la 4030.200, circulait en trois éléments pour les lignes du S.Bahn (Schnellbahn = chemin de fer express) dans la banlieue de Vienne.

A l'époque, ce premier "TRANSALPIN" couvrait la liaison internationale à la moyenne horaire de 78 km/heure et on ne pouvait parler de réel confort pour ce train des années 50.

L'apparition de la série 4130 va constituer une réelle amélioration aux niveaux du confort et des performances.

En effet, les automotrices «TRANSALPIN» de la série 4130 apparues en 1962 atteignaient une puissance de 1.700 chevaux contre 1.360 pour la série 4030. La vitesse maximale en ligne fut portée à 130 km/heure.

Ces trains automoteurs comportaient six éléments dont une voiture de première classe et une remorque pourvue d'une cabine de conduite et d'une cuisine permettant de servir des repas aux voyageurs lors des trajets internationaux.

Ces nouveaux trains automoteurs électriques autrichiens ne purent cependant jamais rivaliser avec leurs concurrents européens tant en ce qui concerne l'aménagement que le confort.

Pourtant, il était tellement prisé par la clientèle que son parcours fut prolongé jusqu'à Bâle.

Après leur retrait, les anciennes rames «TRANSALPIN» 4130 ont acheminé pendant quelque temps des convois prestigieux tels le «Meistersinger» vers Nüremberg, le «Wörthersee» jusqu'à Munich. Par la suite, elles furent affectées en Carinthie où elles durent se contenter de services omnibus.

La ET 4130.03, victime d'une collision frontale, fut déclassée en 1982 et la rame ET 4130.02 fut cédée en 1990 à la compagnie locale «MONTAFONNERBAHN», près de Bludenz dans le Vorarlberg.

### La série 4110

#### une tête motrice et cinq voitures.

Le nouveau «TRANSALPIN» était donc, à l'origine, un train automoteur comportant 6 éléments d'une longueur totale de pratiquement 150 mètres. (149,010 m.)

Sa vitesse maximale était de 150 km/heure et il offrait une capacité de 237 places (66 en première classe

et 171 en seconde). Vide, la rame pèse 264,3 tonnes. Entièrement occupée, elle peut atteindre jusqu'à 299 tonnes.

La composition classique à six éléments est la suivante :

- une «tête motrice» (Triebkopf), série 4010 avec poste de conduite et compartiment à bagages. Puissance 2.500 kw. (3.400 chevaux),
- une voiture non compartimentée de deuxième classe, série 7010 ,
- une voiture à compartiments de deuxième classe, à couloir latéral, série 7110.1,
- une voiture-restaurant, série 7310,
- une voiture à compartiments de première et deuxième classes, à couloir latéral, série 7110.2,
- une remorque à cabine de conduite à deux grands compartiments de première classe, série 6010.

Vous trouverez les principales caractéristiques techniques de ces véhicules dans les tableaux ci-dessous.

### La "tête motrice" (Triebkopf) est une véritable locomotive électrique.

L'élément appelé "tête motrice" (en allemand "Triebkopf") dans cette rame automotrice est, en fait, une locomotive électrique de type B-B. Elle est dotée à une extrémité d'une seule cabine de conduite.

Dénomination . . . . .	D4ET 4010
Disposition des essieux . . . . .	B - B
Nature du courant utilisé . . . . .	Alternatif monophasé,
. . . . .	16 2/3 Hz, 15kV
Nombre de moteurs . . . . .	4
Vitesse maximale . . . . .	150 km/h
Puissance horaire pour 0,7Vmax . . . . .	2.500 kW
Effort de traction au démarrage maximal . . . . .	14.300kg
Puissance continue du transformateur . . . . .	2.730 kVA
Longueur hors tampons . . . . .	16.710mm
Empattement des bogies . . . . .	3.100 mm
Entraxe des pivots de bogies . . . . .	8.600 mm
Diamètre des roues motrices . . . . .	1.145 mm
Largeur . . . . .	2.825 mm
Masse à vide. . . . .	68,8 tonnes
Masse en ordre de marche . . . . .	69,8 tonnes.

Côté train, on trouve un compartiment spécial réservé au chef de train ainsi qu'un compartiment spécial à bagages.

L'alimentation en courant s'effectue au moyen de deux pantographes. Chacun est muni d'une semelle d'archet différente.

Si les ÖBB et les CFF utilisent le même type de courant, il faut savoir que le désaxement latéral du fil de contact de la caténaire est d'environ 200 millimètres en Suisse alors qu'il est de 400 millimètres en Autriche. Il fallait donc utiliser un pantographe différent pour chaque réseau.

Dans le compartiment des machines, on trouve un

transformateur, l'appareillage de commutation, un compresseur fournissant l'air comprimé nécessaire au freinage et aux diverses installations pneumatiques

Voitures aménagées pour les voyageurs					
Type	Voiture à cabine   à remorq.		Voiture-restaurant	Remorq.	Remorq.
Dénomination	AD4ES 6010	AB4TI 7110.2	BRTI 7310	B4TI 7110.1	B4TI 7010
Masse à vide (t)	38,1	38,6	42,9	38,8	37,1
Masse entièrement occupée (t)	44,4	46,6	45,3	47,5	45,1
Nombre de places assises					
1ère classe	42	24	34 rest.	-	-
2ème classe	-	36	9	66	60
Longueur hors tampons (mm)	26.700	26.400	26.400	26.400	26.400
Chauffage	à air chaud à deux conduits type Friedmann		Climatisation type BCC	à air chaud à deux conduits type Friedmann	
Empattement des bogies, pour toutes les voitures	2.500 mm				
Entraxe des bogies, pour toutes les voitures	19.000 mm				
Diamètre des roues, pour toutes les voitures	950 mm				

de la rame ainsi que deux puissants ventilateurs indispensables au refroidissement des moteurs de traction et de l'huile du transformateur. Les moteurs de traction sont montés dans les deux bogies moteurs du type SGP III T. La partie médiane de ces bogies présente une forme assez surbaissée permettant d'y loger côte à côte deux jeux de ressorts hélicoïdaux. La cuvette du ressort est suspendue au châssis par de longs éléments pendulaires et supporte la caisse par l'intermédiaire de ces ressorts, ceci sans traverse danseuse.

Des amortisseurs à huile confèrent au véhicule une marche stable. Les efforts longitudinaux sont transmis au châssis par des patins de glissement en acier au manganèse ainsi que par des éléments en caoutchouc-métal. Les boîtes prennent appui sur des ressorts en caoutchouc.

En raison de la puissance importante des moteurs de traction, il était impossible d'utiliser des freins à disques. On a employé dès lors les freins à sabot à air comprimé de type Oerlikon. Ils sont complétés par des freins rhéostatiques excités par un courant continu. Cela permet dans la longue descente de l'Arlberg, dont la déclivité peut atteindre jusqu'à 31 mm/m de maintenir le train en permanence à la vitesse maximale en ligne, ceci sans l'assistance des freins à air comprimé, ce qui veut dire sans sollicitation des bandages.

Pour obtenir la meilleure inscription en courbe, un amortissement des mouvements de lacet et réduire l'usure au maximum, les bogies ont été réunis l'un à l'autre par un accouplement élastique transversal. La transmission de l'énergie produite par les moteurs de traction aux quatre essieux de la motrice s'effectue par l'intermédiaire d'une installation élastique BBC.

La commande des moteurs de traction est assurée par le dispositif basse tension BBC à moteur pneumatique.

Comme je l'ai précisé plus haut, à l'avant de la motrice se trouve une spacieuse cabine de conduite. Le

changement de direction s'effectue simplement par le passage du conducteur de la cabine de motrice vers la cabine de la remorque de queue de la rame.

Ce système de cabine de conduite aux deux extrémités de la rame automotrice est particulièrement pratique car il confère une grande souplesse de fonctionnement.

Les parois frontales du «TRANSALPIN» (motrice et voiture-pilote) ont été réalisées en polyester renforcé de fibre de verre. Cette technique permet de donner à la rame un aérodynamisme favorable.

Pour la sécurité du fonctionnement, un système à induction enregistre la position des différents signaux par l'intermédiaire d'aimants de voie. Un freinage d'urgence entrera en action si un signal à l'arrêt a échappé à l'attention du conducteur.

La rame 4010 est également équipée du classique système de veille automatique à impulsions.

### Les voitures du «TRANSALPIN»

Seules la motrice électrique et la voiture-pilote de queue disposent des crochets de traction et de tampons classiques.

Les autres voitures de la rame sont attelées entre elles grâce au dispositif automatique SCHARFENBERG.

Des bourrelets de caoutchouc comprimés l'un contre l'autre assurent l'étanchéité entre les différentes voitures.

Des portes articulées doubles s'ouvrent vers l'extérieur afin de permettre l'accès aux passagers.

L'aménagement intérieur des différentes voitures a été particulièrement soigné :

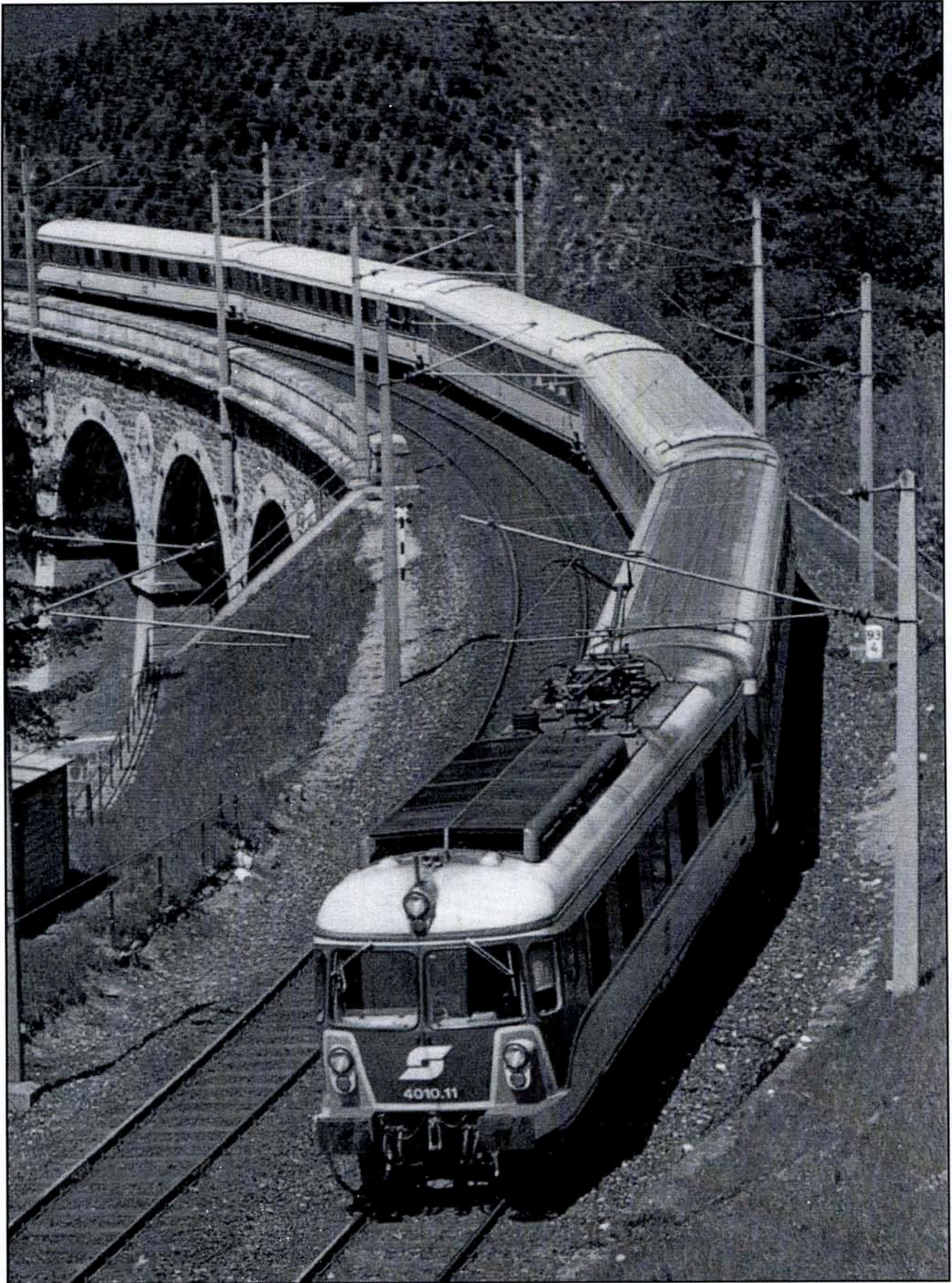
- des parois synthétiques évoquant les diverses essences de bois recouvrent les parois latérales en première classe, un tapis en fibres de Dralon® recouvre le sol.
- les sièges de la voiture à compartiments peuvent être tirés de manière à constituer une couchette.
- des espaces réservés aux bagages sont prévus entre les dossiers des sièges de la voiture non compartimentée.
- un chauffage à air double est prévu dans toutes les voitures; il est réglé par thermostat.
- en été, la même installation de chauffage est utilisée pour la ventilation des voitures
- des toilettes et lavabos sont prévus aux extrémités des voitures
- en première classe, un compartiment est aménagé en salon de coiffure !
- le «TRANSALPIN» est équipé d'une ligne téléphonique continue et d'une installation d'annonces par haut-parleurs permettant aussi la diffusion de programmes musicaux».

### La voiture-restaurant»

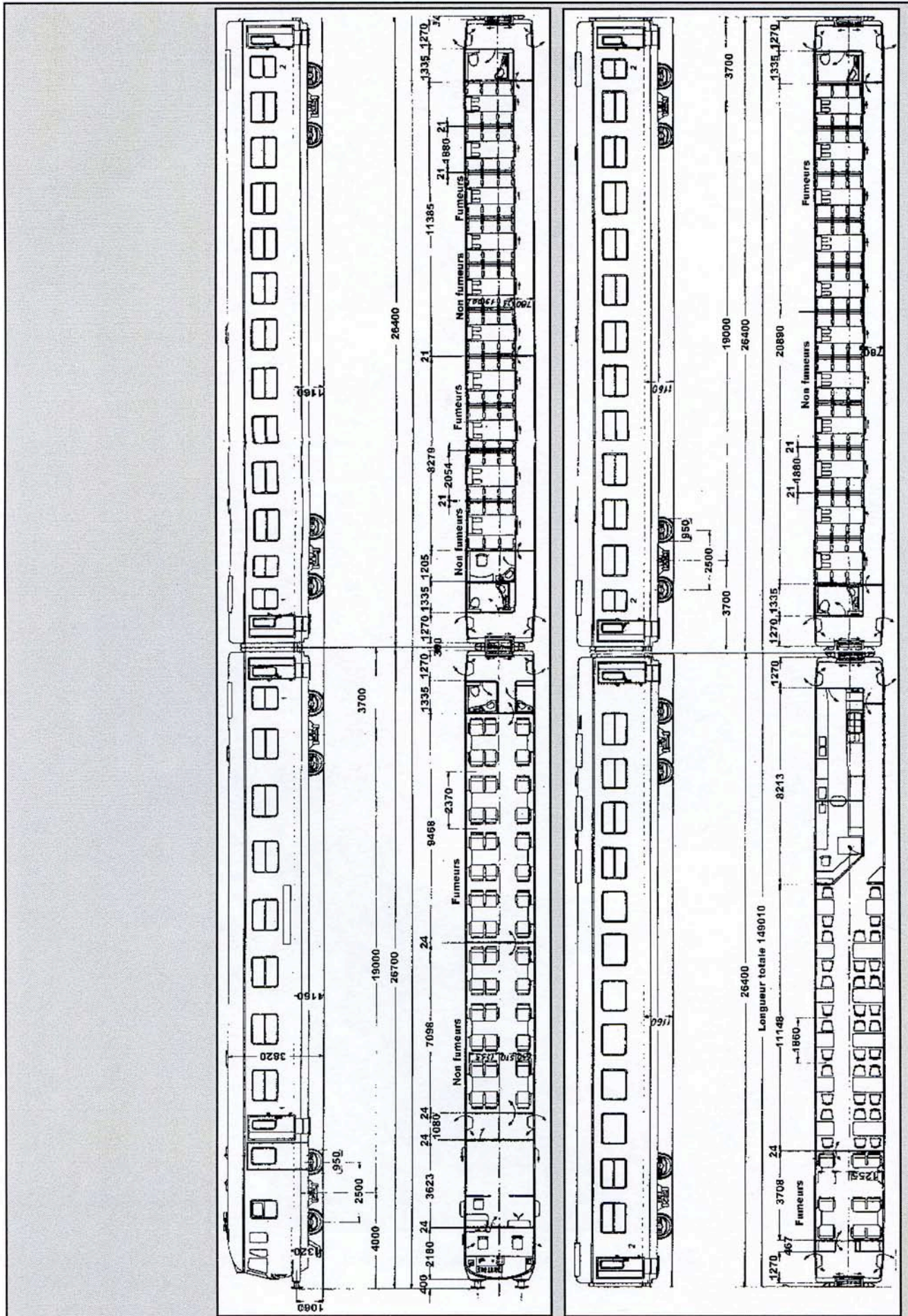
Un soin tout particulier a été apporté à l'aménagement de cette voiture.

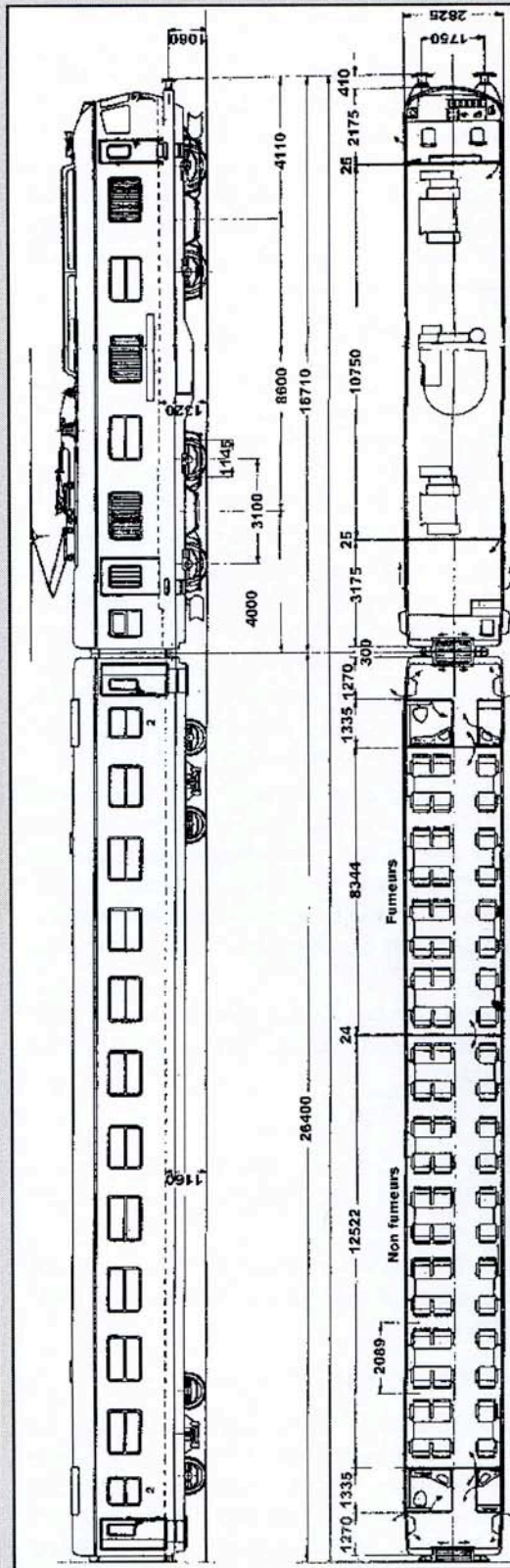
Les ÖBB ont fait appel à un décorateur qui a étudié les aménagements non seulement de cette voiture-





La rame 4010.11 du "Transalpin" franchit le viaduc Wagner, le 20 mai 1984.  
(photo parue dans "Die Semmeringbahn" de Harald Navé et Alfred Luft, édition Orell Füssli, Zürich, 1985).





Vue schématique (en élévation et en plan) de la rame automotrice du "Transalpin".

Sur la page du haut :  
 la voiture pilote AD4ES (1ère classe/fourgon) et la remorque AB4T1 (1ère/2ème classes) en partie supérieure;  
 Voiture-restaurant BRT1 et voiture B4T1 (2ème classe) en partie inférieure.

Sur cette page :  
 la remorque B4T1 (2ème classe) et la motrice D4ET 4010  
 Document paru dans Die Eisenbahn in Österreich.

restaurant mais également des autres voitures de la rame.

Les parois en matériaux synthétiques imitent le bois et les fauteuils peuvent être déplacés librement sur le couvre-sol en matière synthétique lui aussi.

Une pulvérisation de vapeur d'or permet d'arrêter le rayonnement solaire, les fenêtres ne pouvant pas être ouvertes vu la climatisation.

La cuisine de cette voiture-restaurant est équipée d'une grande cuisinière électrique et d'armoires frigorifiques ainsi que d'un double bac pour la vaisselle.

### Technique de suspension des voitures et de freinage

Les ingénieurs et concepteurs de ces nouvelles rames automotrices ont veillé particulièrement à la sécurité et au confort des voyageurs.

Toutes les caisses des véhicules du train prennent appui par l'intermédiaire de traverses danseuses suspendues au moyen de longues tiges sur des bogies du type SGPVS suspendus sur les boîtes à l'aide d'éléments en caoutchouc.

Des amortisseurs hydrauliques à l'huile limitent au maximum les chocs et évitent ainsi les oscillations indésirables.

Quant aux freins, ils se devaient d'être efficaces en raison des vitesses élevées pouvant être imposées au matériel et du profil souvent difficile de la ligne. Chaque voiture à voyageurs et la voiture-restaurant sont donc équipées de deux freins à disque actionné par air comprimé sur chaque essieu.

### Le «TRANSALPIN» en modèle réduit mais également en vidéo !

A ma connaissance, trois firmes de modélisme ferroviaire ont reproduit et commercialisé le «TRANSALPIN» en H0.

#### LIMA (Italie)

Coffret du «TRANSALPIN 4010» des ÖBB comprenant quatre éléments. L'échelle 1:87 n'est pas respectée et l'esthétique générale de la rame est altérée par les gros attelages à boucles.

Plus tard, LIMA livrera cette même rame avec des boîtiers NEM, ce qui confèrera à la rame une plus belle allure.

C'est le classique moteur annulaire de LIMA qui entraîne la motrice. LIMA n'a jamais brillé par la qualité de sa distribution commerciale. Actuellement, quelques revendeurs spécialisés autrichiens importent directement d'Italie le coffret du «TRANSALPIN».

#### KLEINBAHN (Autriche)

Cette petite firme de Vienne (à ne pas confondre avec KleinModellbahn) présente depuis de nombreuses années la rame 4010 en cinq éléments (bleu et beige). Un élément complémentaire 1/2 classes est disponible au catalogue afin de réaliser une rame correcte de cinq voitures et une motrice. Depuis peu, Kleinbahn

propose la rame complète du «TRANSALPIN» (6 éléments) dans la nouvelle décoration rouge et blanche des Chemins de fer autrichiens. L'allure générale de cette composition est assez fidèlement reproduite. On peut même observer une patine assez réaliste d'origine de la toiture.

Malheureusement, Kleinbahn livre son matériel à une échelle beaucoup trop réduite ! Les six éléments mis ensemble sauvent quelque peu cette grave entorse à l'échelle exacte ! Signalons que la motrice est entraînée par deux moteurs (un par bogie). Depuis un certain temps, Kleinbahn équipe son matériel de traction de petits moteurs MABUSHI de bonne qualité, souples et (enfin !) correctement polarisés.

#### ROCO (Autriche)

Il est inutile d'encore présenter le «TRANSALPIN» réalisé par la firme de Salzbourg. Le coffret de la rame automotrice contient trois éléments (motrice + voiture-restaurant + voiture-pilote). Les éléments intermédiaires sont commercialisés dans un second coffret.

Le modèle réduit du «TRANSALPIN» réalisé par ROCO n'a plus rien de commun avec le train jouet : respect des proportions, finesse des inscriptions et des détails de toiture, qualité et performances de la motorisation sont les atouts essentiels de ce superbe modèle.

Pour la petite histoire, signalons que ROCO avait organisé pour les amateurs allemands et autrichiens une présentation originale de son modèle réduit.

La firme de Salzbourg avait, en effet, loué la dernière rame du "TRANSALPIN" encore en livrée d'origine afin de convier ses invités à un voyage sur le réseau suisse (par l'Arlberg et la vallée rhénane vers Chur). La rame 4010 a emprunté la ligne du Glacier-Express, du Lötschberg avant de revenir vers Lindau puis Munich.

C'est à l'occasion de ce voyage original que ROCO a présenté, près de Solothurn, le prototype de sa nouvelle production.

#### Vidéo

"TRANSALPIN" (Rio Grande, Vidéo Express - Videothek) Durée : 55 minutes (uniquement en allemand). Réf : n°1018;

A conseiller vivement aux amateurs de superbes paysages des Alpes et aux inconditionnels des ÖBB ...et du matériel ROCO !

### Quel fut l'avenir des rames du "TRANSALPIN" ?

1977 vit la fin des rames ÖBB 4010 sur les lignes helvétiques. En effet, à cette époque, le rapide "Bodensee" fut supprimé. La dernière étape Bregenz - Saint Gall avait déjà été supprimée quelque temps auparavant.

La composition du "TRANSALPIN" fut alors remplacée par des rames voyageurs classiques tractées par des locomotives électriques autrichiennes et suisses.

Les rames 4010 furent dès lors affectées à de nouvelles

destinations en Autriche : la ligne des Tauern, Wien - Salzbourg, Wien-Sud - Spielfeld, Graz - Salzbourg.

En 1988, un train voyageurs atteignit la vitesse record de 150 km/heure. C'était le rapide «Wiener Symphoniker», une rame de la série 4010. D'autres rames 4010 aux noms prestigieux ont sillonné le paysage autrichien en relations internationales. Citons les E.C. (Eurocités) «Stachus» (Wien - Munchen), «Robert Stolz» (Graz - Munchen), ...

A l'occasion des grandes révisions, les rames 4010 subirent des adaptations ou modifications techniques secondaires.

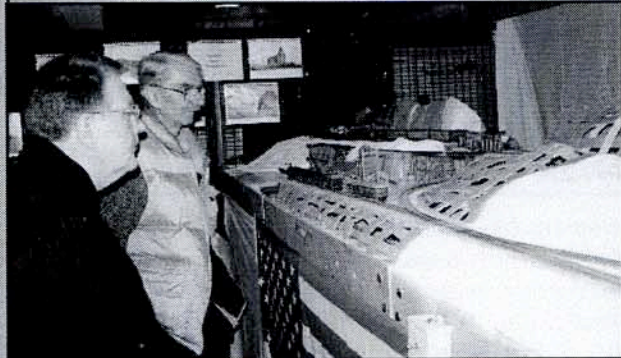
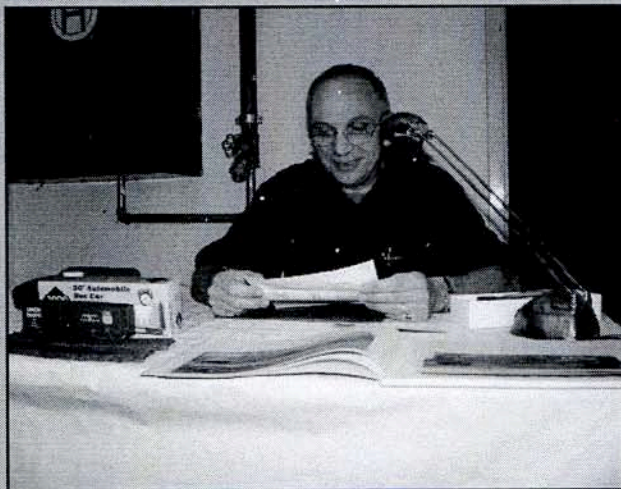
Depuis 1990, le changement le plus remarquable concerne leur livrée. Elles adoptent maintenant les nouvelles couleurs des ÖBB : rouge trafic, blanc

grisâtre et gris terre d'ombre.

### Sources bibliographiques.

- La Vie du rail, n°1016i (17 octobre 1965)
- La Vie du rail, n°1688 . (8 avril 1979)
- Journal du chemin de fer, n°85 (9/1994)
- "Die Eisenbahn in Osterreich", Editions TRANS PRESS (1996) par Frits A.Bodde, Thomas Bohnke et Ulrich Rohe.
- "Die Semmeringbahn", de Harald et Alfred Luft, Edition Orell Füssli.

*André DELSEMME.*



Images saisies par Etienne Josse du CFC Centre.

- A gauche, en haut : Notre Président Jean-Claude est ravi à la lecture du mode d'emploi du kit qu'il va assembler.
- A gauche, en bas : deux visiteurs intéressés devant l'ébauche de décor du réseau modulaire HO à décor US comme l'indique le drapeau servant de "cache misère" sous la lisse de façade.
- Ci-dessus : Didier D. se taille un certain succès avec sa technique de photogravure et remercie les visiteurs pour leurs félicitations.

## Le pool "EUROP"

Fondé en 1953, le pool "EUROP" des wagons sera totalement dissout en automne 2002 et tous ceux-ci qui en faisaient partie seront rendus à leurs compagnies de chemin de fer d'origine. Pour sa part, "CFF Cargo" recevra en retour près de 5.000 wagons de divers types, ce qui lui permettra de disposer en propre d'un plus grand nombre de wagons. L'utilisation de wagons d'autres sociétés sera soumise à la procédure d'échange standard RIV.

*(sources : "CARGO" 3/2002, magazine des CFF relatif aux marchandises).*

En raison de la disparition de "EUROP", les deux premiers chiffres 01 et 11, situés en début d'immatriculation des wagons et indiquant le régime d'échange, disparaîtront des véhicules concernés.

*Infos communiquées par Christain Auquièrre.*

Le pool de wagons "EUROP" est une association comprenant des compagnies de chemin de fer qui ont mis en commun leur parc de wagon à marchandises dans une procédure d'échange.

## Des bâtiments typiquement "belges" en H0

Lors de ma visite à l'exposition internationale de Köln, j'ai été impressionné par le stand de Klaus Spörle (Werkstatt Spörle, Belsenstrasse n°19; D. 40545 Düsseldorf).

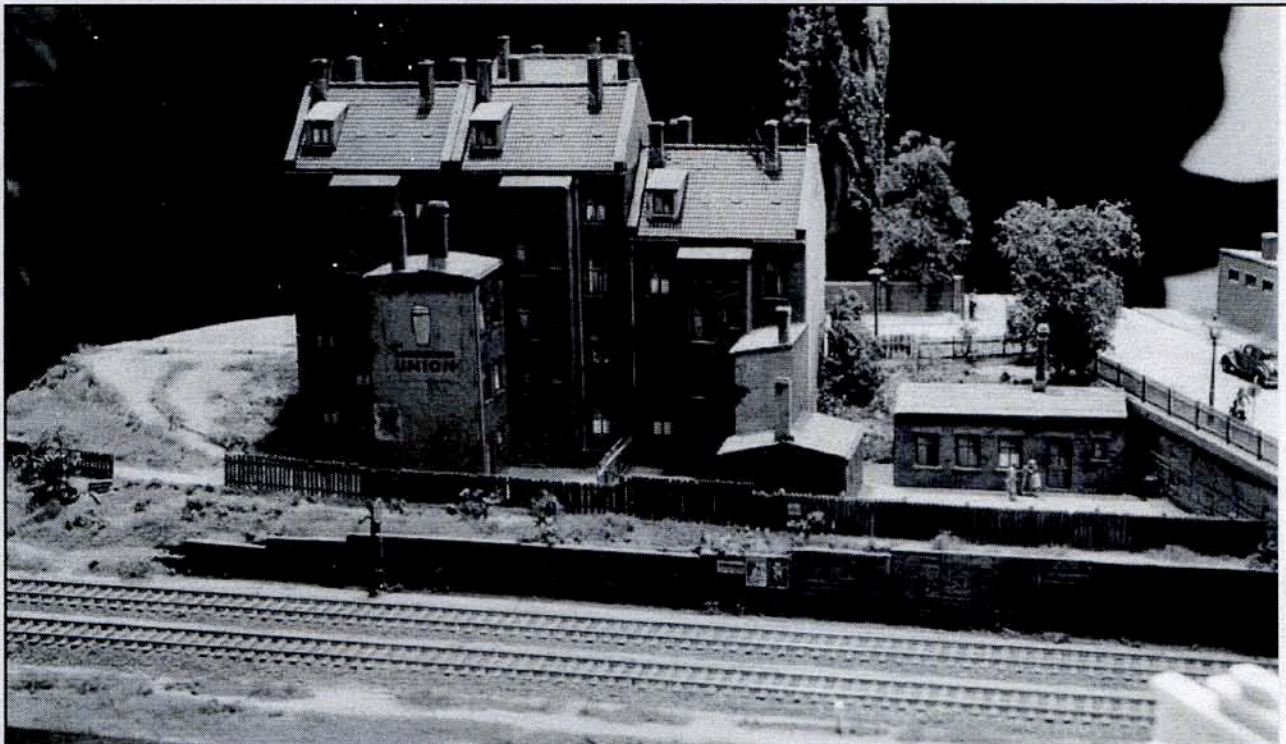
De magnifiques bâtiments, construits en plâtre sur base de moules en silicone, ont l'avantage de présenter une face arrière très réaliste vers la voie, ce que voit le voyageur.

Nombre de combinaisons peuvent être réalisées avec un ensemble de cinq moules (n°7110, 79,00 €). Il est composé, si nous regardons ce qui peut être obtenu au

présentes 3 loquettes : le rez-de chaussée (le plus haut), l'étage central (un peu moins haut), l'étage supérieur (moins haut que le second).

Comme le montre la photo ci-dessus, la combinaison de ces moules et parties de ceux-ci permet une variation de tailles, dimensions, présentations des immeubles hauts ou bas, larges ou étroits. Les annexes basses sont réalisées avec le moule 7150 (2 pans de façade et 2 pans latéraux).

Nous avons les immeubles hauts (il y en a deux juxtaposés sur la photo). Chacun est réalisé avec



détail au lieu d'une référence globale (n°7110) :

- la façade côté rue (moule n°7103, 18,00 €),
- le pignon droit de 70mm de large en briques (moule n°7104, 15,00 €), mais on peut obtenir le pignon à 80mm, (moule n°7104b, 15,00 €)
- la façade arrière en briques rez + deux étages (moule n°7101, 18,00 €) , mais on peut obtenir celle avec rez + trois étages (moule n°7101k, 19,00 €) pour un terrain en pente,
- la cage d'escalier en briques 3 étages (moule n°7102, 17,00 €), celle à deux étages (moule n°7102n, 15,00 €).
- la toiture en tuiles + deux pignons triangulaires différents en briques + deux cheminées + deux gouttières + la faîtière (moule n°7105, 18,00 €).
- La plaque de dessins couleurs réalistes et aux bonnes dimensions, format A5, avec les fenêtres (n°7115, 1,50 €)

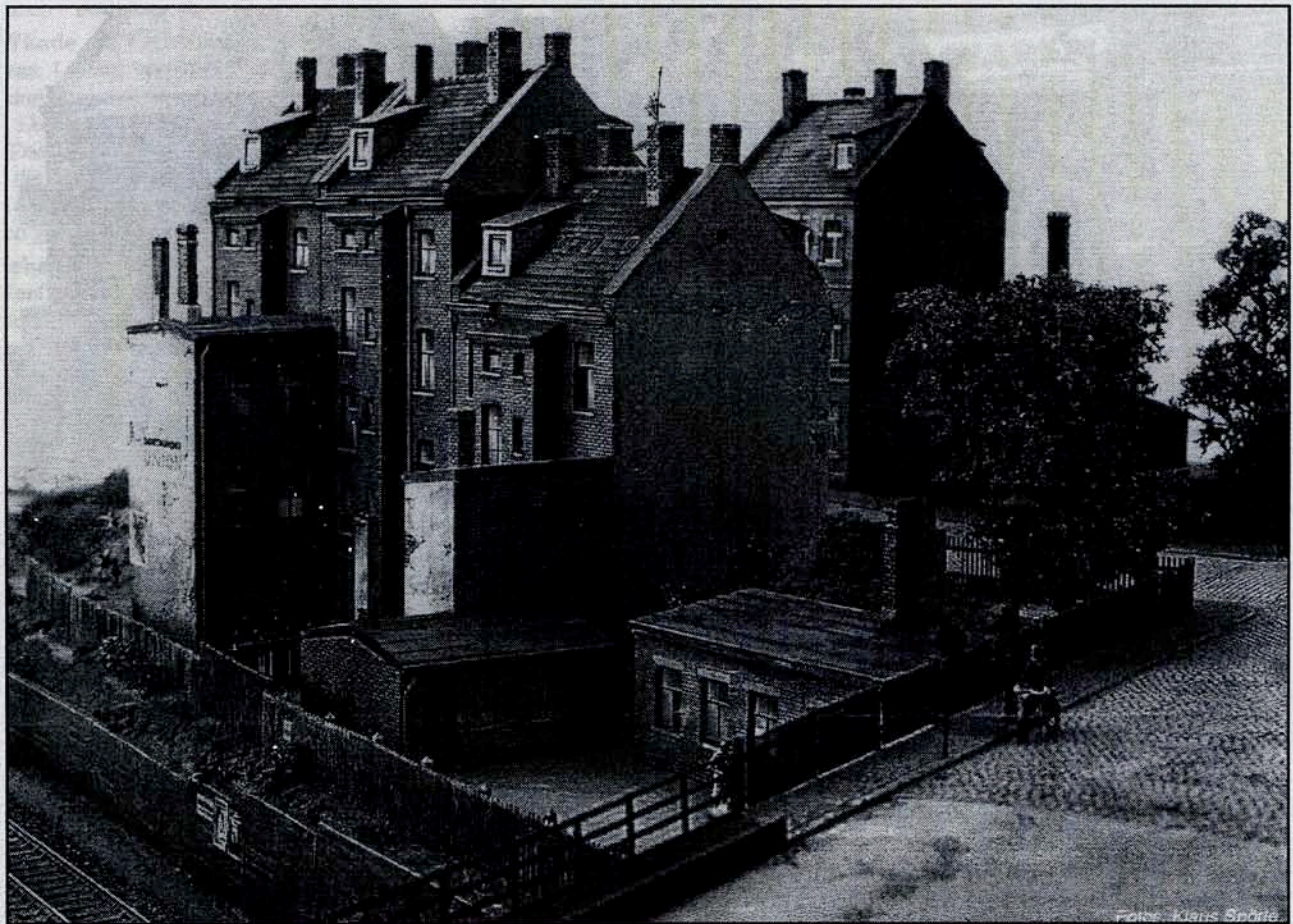
Tels que je les ai reçus, les moules de façades

1 élément cage d'escalier (7102), 1 élément inférieur de rez de chaussée, 2 éléments de premier étage, 1 élément de second étage, 2 éléments "mur en briques latéral" 7104, 2 éléments toiture en tuiles, 2 pignons 7105. Si j'avais consulté le catalogue avant d'acheter, j'aurais pris le moule 7101k plus approprié à réaliser une façade rez + 3 étages sur un terrain en pente comme présenté sur la photo.

L'immeuble à côté (à 2 étages) comprend l'ensemble des moules 1 x, le mur latéral en briques 2x, la toiture en tuiles 2x, la cage d'escalier amputée d'un étage (moule n°7102n).

La photo, du haut de la page suivante, donne une vue du même quartier, à partir de la droite. Pour la photo du bas, le photographe s'est installé de l'autre côté du module et nous dévoile les façades à rue et l'arrière de l'immeuble qui est de l'autre côté de la rue.

Pour le bâtiment avec la publicité "Union" sur le pignon, le moule n°7120 (17,00 €) comporte un pignon oblique, une façade avec fenêtres et porte, un toit (différent de



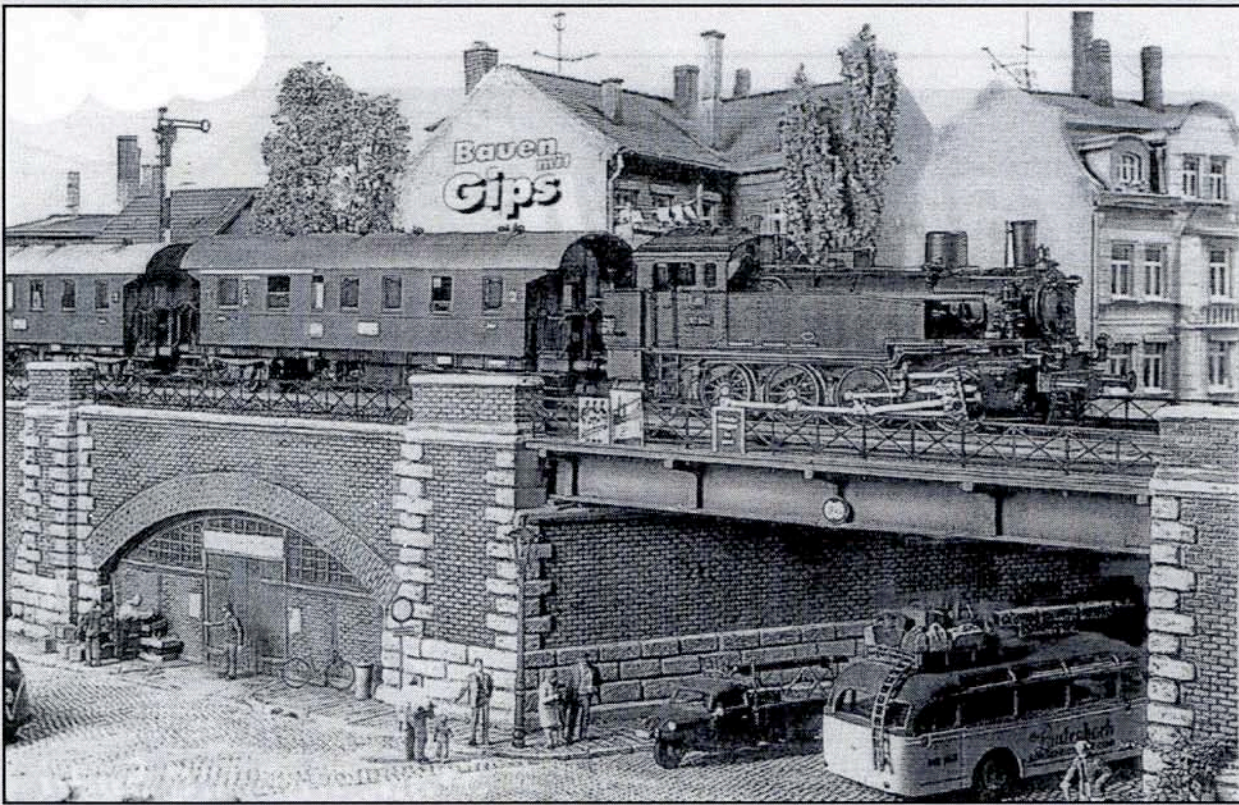
celui du moule n°7105), une cheminée. Le pignon en briques peut être employé côté coulée pour figurer un cimentage la technique sera décrite plus loin.

Pour les petits bâtiments bas (genre : remise à côté de la maison), l'ensemble n°7130 (15,00 €) permet une annexe à deux versants. Le moule comporte un pignon

en briques à double versant, un mur à 2 fenêtres et deux portes, un toit.

### En parcourant le catalogue

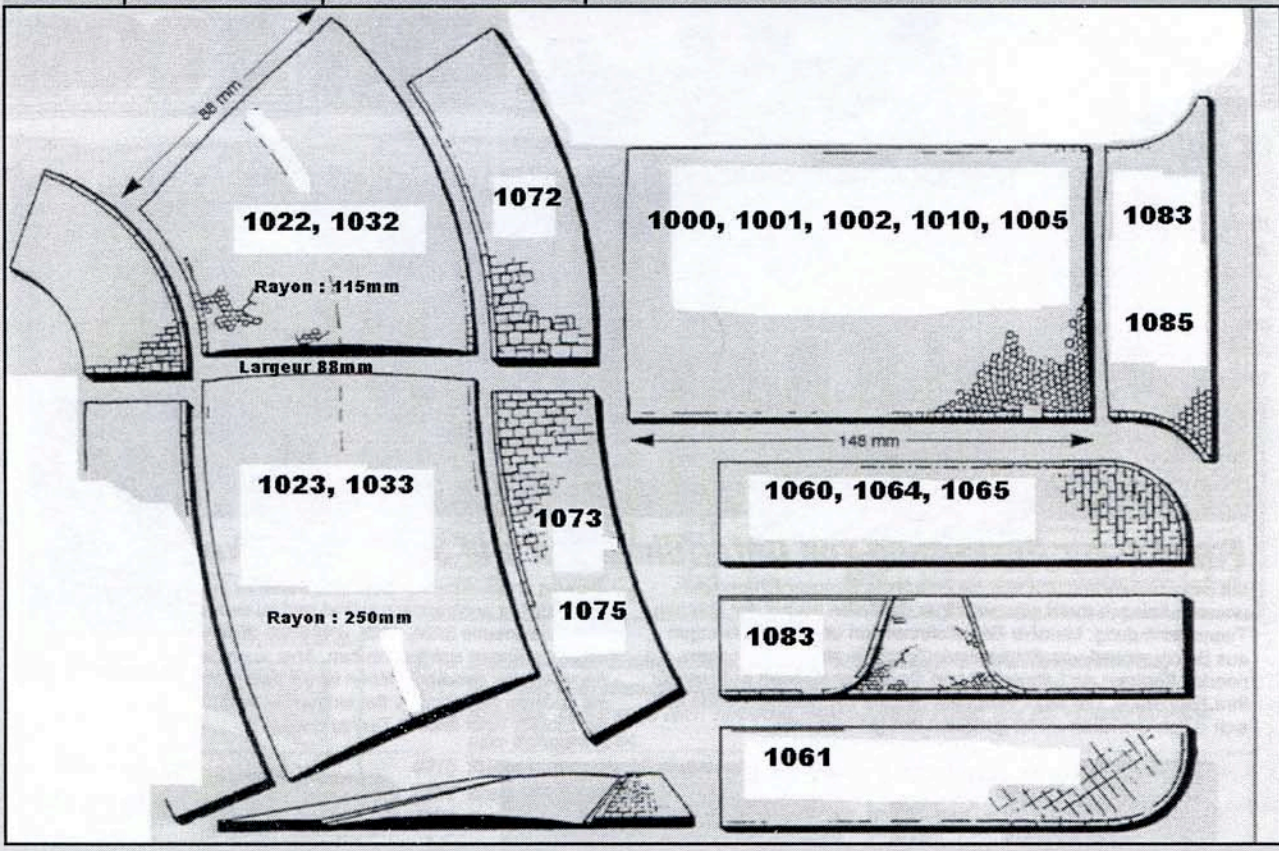
Un petit atelier sera réalisé grâce au moule n°7150 (17,00 €). Il comporte deux pignonx en briques, une



Dessins extraits du catalogue 2003 de Werkstatt Spörle de Düsseldorf.

En haut, le viaduc urbain : tous les murs (dont le magasin) font partie du jeu de moules n°4000 ou 5000 suivant la hauteur 73 mm ou 98 mm. De quoi exécuter de superbes réalisations sur votre réseau. Ne pas tenir compte de l'architecture du bâtiment devant la locomotive si vous représentez un décor SNCB.

En bas : les différentes formes de rues pavées qui s'accordent parfaitement avec les bâtiments et les autres éléments du programme des moules pour une réalisation personnelle de modèles en plâtre. Certains moules contiennent deux formes.





façade avec 3 fenêtres et une porte, une façade avec 5 petites fenêtres.

Le moule n°7032 (18,00 €) contient le relief d'un pignon à double versant et un double relief de deux pignons (à coller sur un fond de décor).

- Les palissades : n°7024 (17,00 €),
- Vingt cheminées dans le moule n°7017 (17,00 €),
- Rues pavées n°2000 (120,00 € la série complète de 10 moules différents),

Dans les séries 2000, 3000, 4000, 5000 chaque moule peut s'obtenir séparément. Pour cela, il faut se référer au catalogue qui est disponible aux valves du club. Je propose d'ailleurs que nous effectuions une commande groupée via le club pour ceux que cette technique intéresse. Ceci diminuera nos frais d'envoi et donnera l'assurance d'une bonne arrivée des moules en silicone!

- Pavés de cours à marchandises n°1006;
- Murs en pierres n°6007 à 6019 (17,00 € par moule)
- Rampes de chargement n°2050 en pavés (66,00 € cinq moules), n°2051 en béton (39,00 €, 3 moules), n°2052 en pierre naturelle (39,00 €, 3 moules);
- Quais de gare (différentes largeurs);
- Viaducs de ville, hauteur 73 cm, n°4000 (64,00 € la série complète), comme à Antwerpen-Centraal;
- Viaducs de ville, hauteur 98 cm, n°5000 (80,00 €);
- Murs de soutènement en béton n°3000 (76,00 € la série complète de 5 moules), en briques, en différents moellons font partie d'autres moules qui sont également disponibles.

Un choix époustouflant, des moules irréprochables au point de vue de la qualité de la gravure et de la tenue dans le temps.

### Briques ou cimentage ?

Revenons à la construction des bâtiments qui, en fait, est l'objet principal de cet article.

Les 3 logettes du moule de façade (n°7103) présentent des murs lisses avec pourtour des fenêtres en pierres de tailles saillantes (largeur 90mm, un rez-de chaussée + 2 étages, h=117mm). Si vous n'en voulez pas, utiliser ceux de la face arrière qui sont en briques (n°7101) mais il faudra allonger une fenêtre pour réaliser la porte d'entrée. La façade arrière peut être pourvue d'une cage d'escalier qui possède une porte d'entrée. J'ajoute que le moule façade lisse avec pierres de tailles est tout à fait correct. J'ai pris une photo à Châtelet, les murs sont cimentés en relief et ressemblent à s'y méprendre au moule fourni. Les rehaussements des pignons dépassant la toiture se rencontrent également chez nous.

L'immeuble à 3 étages tel que présenté sur la photo possède une façade arrière en briques à quatre éléments (rez + trois étages) (n°7101k, 19,00 €) car le terrain est en pente. L'élément cage d'escalier pour deux étages porte le n°7102n = 15,00 €.

### La coulée du plâtre dans les moules

J'ai effectué quelques essais pour trouver les bonnes proportions afin de n'avoir aucun défaut dans la coulée

qui se traduisent par des bulles d'air (trous), manque de détails (coulée trop épaisse et mal vibrée).

Pour 240 grammes d'eau il y a 300 à 340 grammes de plâtre à modeler. Dans l'eau, il faut impérativement mettre une goutte de savon liquide de vaisselle avant d'y incorporer le plâtre. Bien mélanger pour obtenir une mayonnaise liquide. Remplir les moules. A défaut d'avoir une table vibrante, taper sous la table et tapoter latéralement avec un gros marteau pour faire remonter les bulles d'air et permettre au plâtre de remplir les interstices des détails du moule. Araser ceux-ci avec une règle droite pour enlever l'excédent de coulée et éviter d'avoir des moulages irréguliers dans l'épaisseur.

Une bonne heure après, vous pouvez démouler et passer à une nouvelle coulée après avoir nettoyé les moules à l'eau claire. Attention : pas de pointes, pas de couteau pour ne pas abîmer les détails dans la silicone !

Après démoulage, laisser sécher à plat les pièces moulées pour en extirper toute l'eau. Vous pouvez les placer sur un radiateur. N'employez rien d'autre que le plâtre à modeler surtout pas de "Polyfilla" et autres produits contenant des additifs inconnus.

### Conseils pour la suite

Pour l'assemblage et la peinture, je vous invite à suivre les techniques que j'ai employées. J'ai réalisé nombre d'essais avant d'écrire cet article afin que vous soyez satisfaits de vos résultats dès le début.

N'oubliez pas que mouiller de quelque manière que ce soit fragilise les plaques de plâtre même durcies.

### Les angles de murs à 45° ou à 90° ?

J'ai essayé les deux et je peux vous assurer que le plus simple est d'opter pour le 90° tels que les panneaux sortent du moulage. En effet, la moindre torsion des panneaux et les angles ne se correspondent plus. De plus, les moules sont été réalisés pour un assemblage à 90°.

### Les fenêtres

Voici le moment d'effectuer un choix : le bâtiment peut-il avoir ses fenêtres éclairées ou ne les éclairera-t-on jamais ? Toutes les fenêtres ne sont jamais éclairées en même temps !

Elles recevront, en finale du montage, les vignettes imprimées figurant, en couleurs, les châssis, les vitres et les rideaux. Avec vos moules, vous recevez 2 feuilles A5 de fenêtres en couleurs (1,50 €). Assemblez-les pour former un A4 et faites réaliser des photocopies couleurs pour conserver les originaux !

### Bâtiment non éclairé

Si l'option de ne jamais éclairer l'intérieur du bâtiment est retenue, nous pouvons laisser les baies aveugles. Ce choix rendra votre travail beaucoup plus facile !

### Bâtiment éclairé

Si l'option de pouvoir éclairer l'intérieur du bâtiment est retenue, un assez gros travail vous attend suivant le

nombre de fenêtres qui peuvent être éclairées. Dans la réalité, un bâtiment ne possède jamais toutes ses fenêtres éclairées !

Il est nécessaire d'ouvrir certaines baies avec une fraise montée sur la foreuse bloquée sur son bâti. Ne forcez pas, c'est du plâtre, pas du ciment. Un mur qui se fend peut être collé. Il existe dans la nature des murs réellement lézardés.

N'allez pas trop près des bords, finissez à la lime plate (ou ronde pour les fenêtres cintrées) de dimension appropriée.

Le texte ci-dessous est inséré dans le présent chapitre "Les fenêtres" puisqu'il traite de ce sujet. Néanmoins, la réalisation des travaux décrits ci-après ne s'effectue que lorsque le bâtiment est complètement terminé; c'est à dire : peint et patiné, juste avant de recevoir sa couche de vernis mat de protection générale.

Pour fixer les vignettes dans les baies, il faudra attendre que le bâtiment soit complètement fini. Je vous propose de travailler comme suit :

- Découpez ou achetez dans le commerce une vitre mince ou du PVC translucide l'insérer et collez à l'intérieur du bâtiment, le long de la façade. Le plan de fenêtre est à 5mm de la façade c'est à dire à 43,5 cm en réel, c'est quand même trop.
- Découper dans du PVC translucide de 2mm une série de petits rectangles à la forme des baies mais légèrement plus petits, inutile d'ajuster parfaitement, coller par l'extérieur sur la surface translucide intérieure. Ces rectangles vont ramener le plan de fenêtre à une dimension acceptable pour le réalisme.
- Découper les vignettes et les coller de l'extérieur sur les rectangles de PVC. Je vous conseille de réaliser un trait de marqueur noir au verso de la vignette, sur le pourtour. Vous ne devriez pas avoir de petits passages de lumière au pourtour, les vignettes sont aux dimensions.

### La peinture des briques

Vos moulages sont secs. Je vous conseille de réaliser en premier lieu la peinture des murs de briques avec un produit acrylique. Couleur Tamiya XF-9 (brique rouge), XF-10 (brique brune), XF-64 (fleur de bruyère). Diluez-la car le plâtre absorbera. De plus, il ne faut pas obturer les joints des briques par la peinture.

Attention, mouiller les plaques et surtout la toiture les rend fragile car cette dernière est mince.

Les défauts seront à retoucher après l'assemblage avec un pinceau trempé dans le plâtre très liquide pour retoucher les joints. Repassez alors la peinture acrylique en retouche.

Tant pis pour les pignons de briques qui reçoivent les façades. Il y a moyen de cacher aisément le joint de raccord par une descente d'eau ou par l'immeuble voisin ou un panneau publicitaire : réalisme.

### La peinture des murs cimentés

Supprimer, par arasement à la lime, la ligne horizontale de pierres qui va d'un bout à l'autre des plaques

d'étages, au raccord entre les plaques. Ces lignes de pierres taillées, placées à ces endroits, ne donnent pas "un aspect belge".

Pour réaliser l'aspect cimenté en relief, prendre du sable blanc et l'ajouter à un mélange de colle et d'eau à raison de 1 part de colle pour 1 part d'eau. Le mélange avec le sable blanc doit rester liquide. Au moyen d'un pinceau, enduire tous les espaces du mur entre les pierres. Il s'agit d'installer une couche mince pour ne pas altérer le relief des pierres. Rectifiez la fluidité du mélange si besoin. Je vous conseille d'enduire préalablement à tout apport sur les plaques lisses et uniquement sur les plaques lisses un lavis de colle pour boucher les pores absorbants du plâtre. Si vous effectuez le même travail sur les plaques en briques, votre peinture acrylique réagira moins bien.

### Assemblage des moules

Là où il y aura des joints entre plaques (raccords), il est indispensable de préencoller. En effet, le plâtre absorbe trop vite le liquide de la colle. Il faut réaliser une barbotine de colle blanche (eau + colle) ainsi, l'eau et la colle vont pénétrer dans la structure poreuse du plâtre, s'accrocher et former une couche d'accrochage pour le joint de colle blanche qui unira les plaques entre-elles.

Vous aurez réalisé, préalablement à l'assemblage, une base de 70,5mm x 80,5mm si vous avez respecté les hauteurs de plâtre dans les moules. Cette base permet l'assemblage des murs. Encollez (colle blanche non diluée) les façades (la pièce de base + une pièce d'étage) aux deux hauts murs latéraux. Placez deux élastiques pour maintenir les pièces. Vérifiez que la dimension dans le haut reste bonne. Laissez prendre deux bonnes heures avant d'y ajouter les deux autres étages de chaque côté. Vous pouvez adjoindre la cage d'escalier si vous avez raboté préalablement les appuis de fenêtres et la pierre de taille de base. Les murs latéraux sont 1 millimètre trop haut. Avant de rectifier (limer), attendez que la colle blanche soit complètement prise. Collez ensuite les deux pans triangulaires et les deux éléments de tuiles. Vous pourrez installer une ou deux (ou plus) de "bawettes" (fenêtres dans la toiture), une cheminée, les deux corniches à côté de la cage d'escalier, la faîtière (en deux pièces).

### Les toitures

Pour le bâtiment, vous avez le joli moule figurant des tuiles ou toutes autres qui existent dans le commerce sous forme de carton ou plastique.

### Les pignons dépassent la toiture ?

Dans la majorité des immeubles, la couverture revient sur les murs et un solin recouvre le pignon sur une vingtaine de centimètres. Dans certains bâtiments publics (écoles, gendarmerie, administrations,...) et hôtels de maître du 19ème, les pignons dépassent la toiture comme le suggère les moules. Le dépassant en briques est surmonté d'un couvre-mur en pierre de taille. Si vous ne souhaitez pas que le pignon dépasse, il suffit de scier la partie excédentaire en prenant le

petit pignon axé sur le grand avec la même base. De la pointe du petit, tracer une ligne jusqu'à la fin de la base du grand. Cette toute petite partie de rien du tout sera enlevée. Maintenant, la toiture est trop petite. Deux solutions : on se sert de deux toitures et le joint est presque caché par une "bawette" ou l'on place une autre couverture que l'on trouvera dans la marque :

### Les annexes

Pour les annexes, j'ai choisi dans la gamme Evergreen l'imitation tôle ondulée (4031), Eternit (4529), grandes tôles de bardage (4521), planches (4125), etc. Une couche de peinture acrylique ou glycérophtalique (Humbrol). Les toitures recevront avec bonheur une patine à moins que celle-ci vienne juste d'être renouvelée par le couvreur.

### La patine et les joints des briques

Lorsque tout est sec (peinture acrylique) et bien pris (colle), vous pouvez commencer à patiner les murs de briques pour réaliser les joints de ciment.

Le procédé réversible que j'ai toujours trouvé le plus efficace et le plus simple d'emploi est la craie à pastel. J'en ai fait la présentation lors des 12 heures du modélisme que notre club a organisé le 23 novembre dernier.

La craie pastel s'effrite immédiatement sur le mur de brique en laissant sa poudre dans les joints. Pour les

remplir convenablement, frottez avec les doigts. Une légère nébulisation de laque à cheveux va coller la poudre de craie pendant le temps de la manipulation. J'ai dit une nébulisation, pas un enduit. Laissez-la sécher. Si vous souhaitez ajouter de la matière, mettre un autre ton par endroit, rien de plus facile : il suffit de le faire maintenant. Si vous vous êtes complètement trompé, l'eau va rincer la poudre et enlever la laque. Celle-ci permet de manipuler le bâtiment sans voir la poudre tomber partout.

Les joints de ciment sont gris-clair, gris-moyen, gris-jaune; légèrement gris-vert si c'est une vieille remise et surtout si la corniche déborde ou que l'on est près du sol dans les herbes folles. Les tons doivent être un peu forcés car ils s'atténuent lors du laquage.

### La fixation définitive des patines

La fixation définitive de tout ce que vous avez mis comme patine sera la touche finale de votre travail. Elle interviendra quand vous n'aurez plus rien à y ajouter. Une couche de vernis mat, à l'aérographe de préférence, ou en bombe (à projeter à 40 cm), protégera indéfiniment votre travail et les poussières qui viendront avec le temps s'y installeront vite enlevées d'un coup de brosse-aspirateur sans voir le bâtiment se décolorer intempestivement.

*Claude CARPET*

Extrait du catalogue de "Werkstatt Spörle", les prix sont exprimés en Euros et valables jusqu'au 31 août 2003.

Ensemble de moules : maisons, buildings, annexes et fenêtres.	
7110	Hôtel de ville, 5 moules 7101 à 7105 ..... 79,00
7120	Annexe, 1 moule de 4 pièces, 1 set de fenêtres 7116 .. 17,00
7130	Remise, 1 moule de 4 pièces, 1 set de fenêtres 7116... 15,00
7150	Atelier, 1 moule de 4 pièces, 1 set de fenêtres 7116.... 17,00
7115	Set de fenêtres = 2 x les pièces pour 7110..... 1,50
7116	Set de fenêtres = 5 x les pièces pour 7120 à 7150..... 1,50
Détail du contenu des références globales ci-dessus et variantes	
7101	Façade arrière en briques, 1 moule en 3 pièces ..... 18,00
7101k	Façade arrière en briques, 1 moule en 1 pièce 90x153 19,00
7102	Avant corps cage d'escalier pour 7101k..... 17,00
7102n	Avant corps cage d'escalier pour 7101..... 15,00
7103	Façade avant, 1 moule en 3 pièces..... 18,00
7104	Mur de pignon en briques, 70x153 ..... 15,00
7104b	Mur de pignon en briques, 80x153 ..... 15,00
7105	Toiture, pignon supérieur, cheminée, faitiaire, ..... 18,00
7106	;
7107	Façade avant, magasin et variante d'étage ..... 18,00
7005	Mur de briques fines, appareillage "nouveau mur" ..... 13,00
7006	Mur de briques fines, appareillage "vieux mur" 120x80x3 ..... 13,00
7003	Mur de briques vieilli, 160x100x3,5mm ..... 17,00
7011	Toiture avec lucarnes, 160x80x3,5mm..... 15,00
7017	Set de 20 cheminées différentes ..... 17,00
7024	Set de 5 murs de maison ou d'usine et 3 piliers séparés 17,00

#### Pièces en relief pour fond de décor

7031	1 pignon double ..... 18,00
7032	3 petits pignons ..... 18,00
7033	1 mur pignon + 4 murs de remise + cheminée ..... 17,00

Ensemble : routes, quais marchandises et rampes de chargement	
2003	Route pavée, 3 moules (1000, 1022, 1023) ..... 38,00
2004	Route goudronnée, 3 moules (1010, 1032, 1033)..... 38,00

2001	Route pavée, 5 moules..... 62,50
2000	Route pavée, 10 moules..... 120,00
1005	Plaque de pavement sans bombement (non carrossée) pour place ou rampe de chargement ..... 13,00
1006	Quai marchandises très inégal avec bord de quai et bornes de limite ..... 17,00
1007	Quai de marchandises très inégal avec bord de quai ... 13,00
1050	Rampe de chargement haute, bord béton..... 17,00
1051	Rampe de chargement haute, bord en pierre ..... 17,00
2050	Set de rampe, 5 moules : 1005, 1006, 1007, 1050, 1051 ..... 66,00
2051	Set de rampe en béton, 3 moules : 1005, 1006, 1050 .. 39,00
2052	Set de rampe en pierre, 3 moules : 1005, 1006, 1051.. 39,00

#### Bords de quais, quais voyageurs et accessoires

2215	5 bords de quai haut, 2 en béton, 2 pierre, 1 crépi..... 17,00
2213	5 bords de quai haut, 4 en pierre, 1 crépi grossier ..... 17,00
2214	5 bords de quai haut, 4 en béton, 1 crépi grossier..... 17,00
2218	3 bords de quai bas, pierre, béton, crépi et accessoires 15,00
2236	3 bords de quai bas, en pierre et accessoires..... 15,00
2237	3 bords de quai bas, en crépi et accessoires..... 15,00
2238	3 bords de quai bas, en béton et accessoire ..... 15,00
2141	Plaque de quai en pavé droit..... 13,00
2142	Plaque de quai en petits pavés en éventail..... 13,00
2153	Quai bas complet, bords de quai en béton ..... 15,00
2253	Set de rampe, escalier, accessoires pour 2153 ..... 13,00
2154	Quai bas complet, bords de quai en pierre..... 15,00
2254	Set de rampe, escalier, accessoires pour 2154 ..... 13,00
2158	Quai de versage, bords en traverses de voie ..... 13,00
2159	Quai de versage, bords en pierre..... 13,00
2259	Set de rampe, bords et accessoires pour 2159 ..... 13,00

#### Moules : viaducs urbains, série 4000 (bas, hauteur 73mm)

4010	Mur de soutènement bas, 138x73mm..... 18,00
------	---

- 4013 Mur de soutènement avec voûte en arc et magasin ..... 18,00
- 4014 Mur de soutènement avec voûte en arc et remplissage. 18,00
- 4016 Comme 4010, mais soubassement pierre et sans pilier 18,00
- 4020 3 piliers bas, hauteur 87mm, largeur 17/23/35 ..... 20,00
- 4000 Ensemble de 4 moules 4010, 4013, 4014, 4020 ..... 64,00

Moules : viaducs urbains, série 5000 (haut, hauteur 98mm)

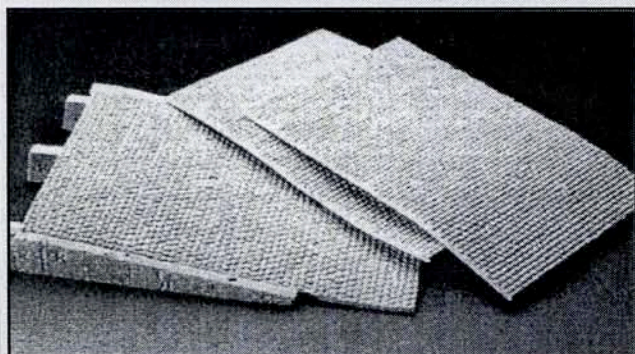
- 5010 Mur de soutènement haut, 140x98mm ..... 18,00
- 5013 Mur de soutènement avec voûte en arc et magasin ..... 19,00
- 5014 Mur de soutènement avec voûte en arc et remplissage 19,00
- 5015 Portail, 78x115mm..... 18,00
- 5016 Comme 5010, mais soubassement pierre et sans pilier 18,00
- 5020 2 piliers, hauteur 115mm, largeur 24/35 ..... 18,00
- 5001 Ensemble de 3 moules : 5010, 5020, 5013 ou 5014 .... 48,00
- 5000 Ensemble de 5 moules : 5010, 5013, 5014, 5016 (ou 15), 5020 ..... 80,00

Moules : béton série 3000, rampes et passages inférieurs

- 3010 Béton, plaque de mur universelle, 87x100x3,5mm ..... 13,00
- 3023 Paroi béton, 3 arcades basses, 132x100x8/10mm ..... 18,00
- 3024 Paroi béton, 2 arcades hautes, 120x100x8/10mm ..... 18,00
- 3025 Paroi béton basse, 2 arcades, 118x69x9mm ..... 17,00
- 3026 Paroi béton haute, 2 arcades, 118x98x9mm ..... 18,00
- 3027 Ensemble rampe basse, 2 arcades, 76x68x9/13mm..... 15,00
- 3030 Arcades ouvertes, (voir access. 3031) 132x70x11mm 18,00
- 3031 Ensemble de piliers béton pour 3023, fondations, etc. 17,00
- 3033 Rampe en 2 parties (2 + 1 arcade), 100mm ..... 18,00
- 3000 Ensemble en béton, 5 moules : 3010, 3023, 3024, 3030, 3031 ..... 76,00

Moules : murs, longueur 160 x hauteur 100 x épaisseur 5mm 17,00  
Suivant le détail ci-dessous :

- 6007 Pierre équarrie, appareillage régulier
- 6008 Pierre brute, petites pierres, relief marqué
- 6009 Pierre brute, pierres petites et moyennes, relief marqué
- 6010 Pierre brute, pierres petites et moyennes, relief normal
- 6012 Pierre brute, pierres petites et moyennes, relief plat
- 6013 Pierre brute, grosses pierres, relief marqué
- 6014 Pierre naturelle, pierres moyennes à grosses, relief fin
- 6015 Pierre naturelle, pierres moyennes à grosses, joints profonds
- 6016 Pierre équarrie, pierre moyenne, relief normal



- 6017 Pierre équarrie, pierres moyennes à grosses, joints très profonds
- 6018 Pierre équarrie, pierres très grosses, appareillage irrégulier
- 6019 Pierre équarrie, pierres très grosses, appareillage régulier
- 6043 Comme 6013, mais avec pierres couvre-mur (mur=160x85mm)
- 6044 Gros moellons de grès, avec couvre-mur
- 6049 Comme 6009, mais avec pierres couvre-mur (mur=160x85mm)
- 6100 Set de 5 moules "murs" : 3020, 6026 (obligatoire), 3010, 6015, 6016 ou 3 autres moules au choix ..... 76,00

Moules : piliers, couvre-mur, escaliers, aménagements de berges

- 6020 9 piliers divers 30 à 110mm de hauteur ..... 20,00
- 6026 7 couvre-mur divers et 3 marches d'escalier béton ..... 17,00
- 6030 Mur en moellons pour mur du quai et de soutènement, 160x85x5mm ..... 15,00
- 6031 Mur de quai, 160x80x5mm ..... 15,00
- 6035 Pierres de renfort de rives, 160x25x12mm ..... 15,00
- 6200 Set de 3 moules pour aménagement de rives : 6030, 6031, 6035 ..... 38,00

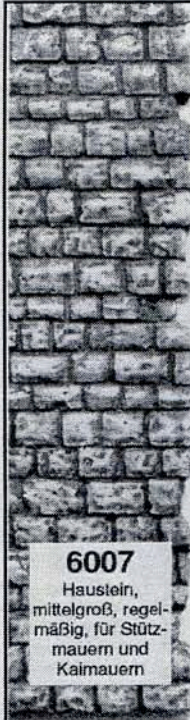
Moules : tunnels et gros travaux de maçonnerie

- 6300 Set de 4 moules "tunnel" : 6301, 6305, 6306, 6049 ..... 62,00
- 6310 Set de 3 moules "tunnel" à simple voie avec caténaire : 6304, 6301, 6043 ..... 47,00
- 6320 Set de 3 moules "tunnel" à simple voie avec caténaire : 6306, 6301, 6049 ..... 47,00
- 6330 Set de 3 moules "tunnel" à simple voie avec caténaire : 6317, 6301, 6046 ..... 47,00
- 6340 Set de 3 moules "tunnel" à simple voie avec caténaire : 6312, 6311, 6049 ..... 47,00
- 6301 Mur intérieur tunnel avec niches, pour tunnel à simple et double voie ..... 18,00
- 6302 Mur intérieur tunnel comme 6301, sans niches ..... 18,00
- 6304 Portail de tunnel simple voie avec caténaire (pierres comme 6013) ..... 19,00
- 6305 Pierres pour arc de portail, tunnel simple ou double voie, 5 pièces ..... 19,00
- 6306 Portail de tunnel, simple voie avec caténaire (pierres comme 6008/9) ..... 19,00
- 6307 Set de 3 moules, portail de tunnel, double voie en pierre .. 50,00
- 6311 Mur intérieur tunnel avec niches pour 6312, sans caténaire 17,00
- 6312 Portail de tunnel simple voie, sans caténaire (pierres comme 6009) ..... 18,00
- 6317 Portail de tunnel simple voie, avec caténaire (pierres comme 6046) ..... 19,00
- 6341 Gros rochers, complément pour 6307 ..... 15,00
- 6342 2 petits rochers divers, complément pour 6307 ..... 15,00
- 6403 Set de 2 moules, soutènement "Rabenau" = 5 pièces ..... 30,00
- 6404 Soutènement "Rabenau" comme 6403, mais en 1 pièce .... 20,00
- 6405 Soutènement, 2 arcades et pilier, pierre naturelle (comme 6014) ..... 24,00
- 6407 Soutènement, 2 arcades hautes, intérieur crépi, pierre naturelle ..... 24,00
- 6408 Soutènement, 2 arcades basses avec pilier, pierre naturelle 19,00

Ci-dessus : rampe de chargement, rampe incurvée pour montée et descente de la route.

Ci-contre, à droite : murs de soutènement avec couvre-mur en pierre et escalier.





**6007**  
Haustein,  
mittelgroß, regel-  
mäßig, für Stütz-  
mauern und  
Kaimauern



**6008**  
Bruchstein,  
kleine Steine,  
stark strukturiert  
Abfang-, Stütz u.  
Tunnelbau



**6009**  
Bruchstein,  
mittel, starke  
Struktur, für  
Mauern u Tunnel  
in Gebirgsterrain

Un exemple du choix des différentes sortes de pierres.  
Bel éventail des possibilités offertes par les moules en silicone.  
Voir les correspondances des références page précédente.

Dans le cadre inférieur : quatre plaques de murs en pierres  
telles qu'elles se présentent au démoulage.



**6014**  
Naturstein  
groß/mittel, ge-  
rundet mit fein  
gezeichneter  
Mörtelstruktur



**6015**  
Naturstein  
mittel/groß, ge-  
rundet, starke  
Mörtelstruktur,  
Mauern u Tunnel



**6016**  
Haustein  
gr./mittl., gute Fu-  
genstruktur, Mau-  
ern, Fundamente  
und Wasserbau



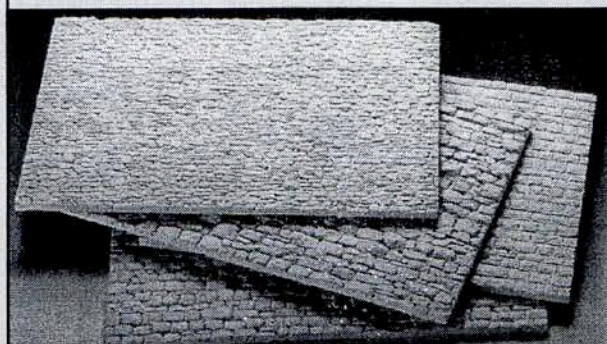
**6010**  
Bruchstein  
mittel, plastisch  
strukturiert für  
Mauern, Tunnel,  
Rampen



**6012**  
Bruchstein  
mittel, fein struk-  
turiert für Mau-  
ern, Sockel,  
Rampen



**6013**  
Bruchstein  
groß, sehr stark  
strukturiert für  
Mauern u Tunnel  
in Gebirgsterrain



**6017**  
Haustein  
wie 6016, jedoch  
mit sehr unreg,  
unregelmäßiger  
Struktur



**6018**  
Gr. Quaderstein  
sehr unregelmäßig, unreg,  
Fundamente und  
Wasserbau



**6019**  
Gr. Quaderstein  
regelmäßiger als  
6018, Mauern,  
Fundamente und  
Wasserbau

# La SNCB en mai 1956

Suite des FFN115 et 116

## Les 146 locomotives "Diesel" et les 217 autorails en écritures au 1 mai 1956

### Répartition par type

Locomotives Diesel		Autorails	
Type .. En écritures	En écritures	Type . En écritures	En écritures
201 .....	55	551 .....	54
202 .....	17	552 .....	6
203 .....	19	553 .....	50
230 .....	4	554 .....	20
231 .....	1	601 .....	5
250 .....	25	602 .....	6
253 .....	10	603 .....	28
270 .....	6	604 .....	10
272 .....	9	605 .....	10
		607 .....	1
		608 .....	6
		620 .....	10
		651 .....	1
		652 .....	1
		653 .....	1
		654 .....	2
		655 .....	1
		670 .....	4
		671 .....	1

### Affectation par remise des 146 locomotives Diesel

Remises		Locomotives "Diesel" affectées		
Noms	Abrév. Télégr.	Nombre	Types	Numéros
Antwerpen-Dam	FNDM	8	272	001, 002, 003, 004, 005, 006, 008, 009.
Bruxelles-Midi (autorails)	FBM-AR	3	230	001, 002, 004
		1	231	001.
Haïne-Saint-Pierre	GT	17	201	003, 004, 005, 007, 008, 011, 012, 017, 018, 019, 020, 021, 022, 023, 025, 027, 029.
		2	253	007, 008.
Hasselt	FHS	9	201	031, 032, 033, 034, 035, 036, 037, 038, 039.
Kinkempois	NK	24	201	001, 002, 006, 009, 010, 013, 014, 015, 016, 024, 026, 028, 030, 041, 042, 043, 044, 045, 046, 047, 050, 052, 053, 055.
Landen	FLD	1	230	003.
Latour	MUT	5	202	001, 002, 004, 006, 007.
		19	203	001, 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012, 013, 014, 015, 016, 017, 018, 019.
		1	270	006.
Merelbeke	FKR	5	201	040, 048, 049, 051, 054.
		8	253	001, 002, 003, 004, 005, 006, 009, 010.
Ronet	FEO	12	202	003, 005, 008, 009, 010, 011, 012, 013, 015, 016, 017, 018.
		5	270	001, 002, 003, 004, 005.
Schaerbeek	FSR	25	250	001, 002, 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012, 013, 014, 015, 016, 017, 018, 019, 020, 021, 022, 023, 024, 025.
		1	272	007.

## Affectation par remise des 217 autorails

Remises		Autorails affectés			
Noms	Abrév. Télégr.	Nombre	Types	Numéros	
Aarschot	FRST	5	551	12, 16, 37, 41, 52	
		10	603	01, 11, 12, 14, 17, 18, 21, 23, 24, 27.	
Ath	ATH	11	551	06, 09, 11, 13, 32, 33, 35, 46, 50, 54, 55.	
		4	553	14, 19, 21, 41.	
Bertrix	MBX	11	551	17, 21, 23, 25, 31, 42, 43, 44, 45, 47, 49.	
		13	603	02, 03, 04, 06, 07, 08, 09, 10, 13, 16, 25, 26, 29.	
Brugge	FR	9	554	01, 02, 03, 05, 08, 10, 11, 19, 20.	
Bruxelles-Midi (autorails)	FBM-AR	6	602	01, 02, 03, 04, 05, 06.	
		6	608	01, 02, 03, 04, 05, 06.	
		10	620	01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10.	
		1	652	01.	
		1	653	03.	
		2	654	01, 02.	
		1	655	01.	
		4	670	01, 02, 04, 06.	
1	671	01.			
Ciney	LC	10	553	09, 11, 17, 25, 29, 34, 36, 42, 46, 50.	
Florennes	GF	9	551	01, 02, 03, 04, 07, 15, 18, 29, 30.	
Gouvy	FVY	8	551	05, 08, 10, 26, 28, 34, 39, 40.	
Haïne-Saint-Pierre	GT	9	553	08, 22, 26, 27, 30, 37, 44, 47, 49.	
		11	554	04, 06, 07, 09, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18.	
		5	601	01, 02, 03, 04, 05.	
		1	607	01.	
		1	651	01.	
Kinkempois	NK	10	551	14, 19, 22, 24, 27, 36, 38, 48, 51, 53.	
Kortrijk	FC	18	553	01, 02, 04, 06, 10, 13, 16, 18, 20, 23, 31, 32, 33, 35, 38, 40, 43, 45.	
		3	603	05, 20, 28.	
Landen	FLD	4	553	03, 05, 24, 28.	
		2	603	15, 22.	
		10	604	01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10.	
		10	605	01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10.	
Sint-Niklaas	FSN	6	552	01, 02, 03, 04, 05, 06.	
		5	553	07, 12, 15, 39, 48.	

Le 1 janvier 1971, les engins moteurs de la SNCB furent désignés "série" au lieu de "type". Les engins moteurs repris dans cet article, et encore en service à cette date, furent désignés comme suit :

Autorails				Locomotives Diesel			
Type	Série	Type	Série	Type	Série	Type	Série
553	49	603	43	201	59	253	83
554	46	604	44	202	52	270	70
602	42	605	45	203	53	272	72
				250	84		

## Sur la plateforme d'une type 29

Un article d'Alain Monard paru dans "Le Règne"

### Avec ceux de la SNCB

Sur les quais de la gare, c'est la grande animation. Des gens vont, des gens viennent, l'air absent, préoccupés parfois. Rarement heureux...

Imperturbable, l'horloge hache le temps à coup de demi-minutes. Et cette trotteuse rouge, marquant calmement son arrêt à chaque tour, énerve son monde calmement.

Le train qu'on attend devrait déjà être parti...

C'est tous les jours la même chose avec ces travaux le long de la ligne !

Un monsieur bourru a parlé. Mais en même temps que son explication arrive le train : un vapeur sympathique, dont la locomotive époumonée enfile lentement le quai.

Quand elle passe devant nous, mon voisin, bourru décidément, lance au machiniste :

- Pas pressé !

Et sur ce, il s'en va conquérir de haute lutte une place dans un compartiment.

Tantôt, il sera dans le flot indifférent que déversera une autre gare. Et peut-être ne remarquera-t-il pas, demain, en reprenant son train matinal un machiniste fourbu - le même - qui, lui, reviendra sûrement de son travail...

Un machiniste !

N'est-ce pas une de ces innombrables personnes que nous côtoyons presque chaque jour, dont nous bénéficions si souvent des services, et dont nous oublions si facilement jusqu'à l'existence ?

Et pourtant ces gens, qu'ils soient chauffeurs ou machinistes de locomotive, conducteurs de diesel ou de traction électrique, ils ont une famille, ils habitent quelque part, ils sont peut-

être nos voisins...

Alors, pourquoi ne pas tenter de les connaître mieux ?

### Sous la marquise d'une type 29

J'en ai rencontré un sous la marquise d'une bonne locomotive à vapeur "en partance" vers Liège.

C'était une fin d'après-midi brumeuse. 25 minutes plus tard, le train allait partir, remorqué par cette masse imposante de 150 tonnes, qui lâchait de toutes parts son trop-plein de vapeur.

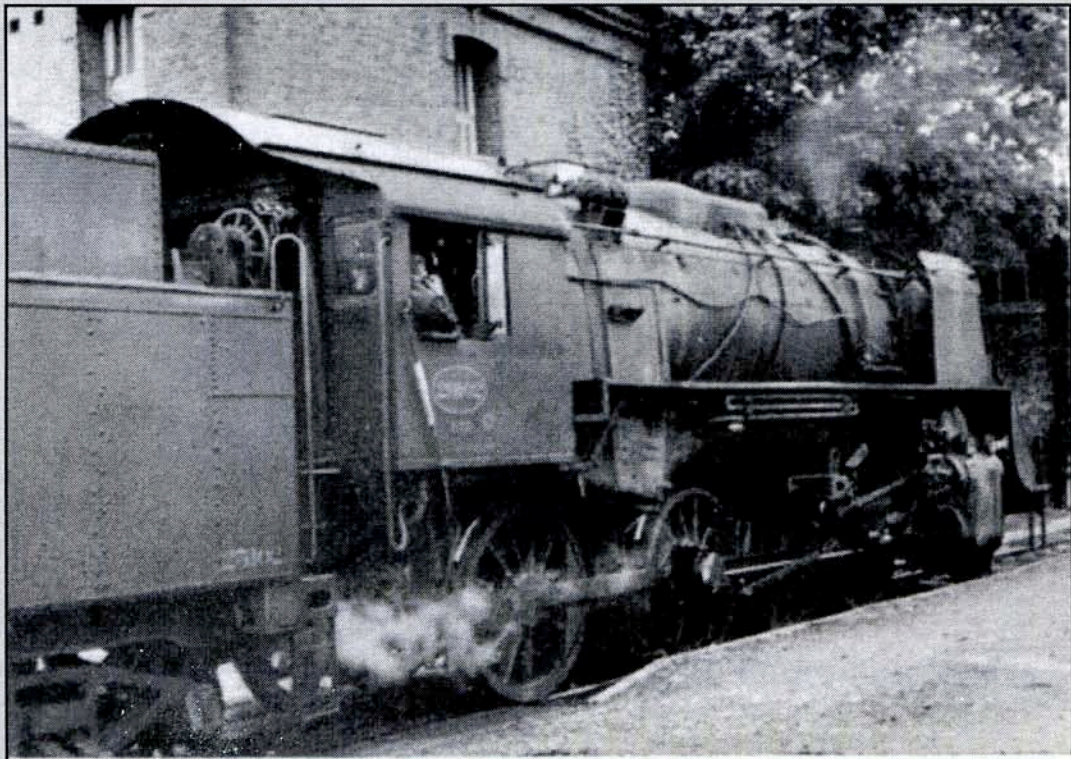
D'un air que j'aurais voulu plus assuré, j'ai escaladé l'échelle qui donne accès à la plate-forme. Souriant, le chauffeur me prévint :

- Attention ! C'est très sale ici...

Et, m'accueillant avec un large sourire et... une boule de charpie qu'il me tendit pour m'essuyer les mains, il ajouta :

- Vous savez, on ne saurait pas faire autrement : la poussière, l'huile et le charbon, ça se fourre partout.

Je souris à mon tour, impressionné à la fois par cette complexité de vannes, de tuyaux, de cadrans et de manettes, et aussi par cette insupportable chaleur que dégageait un foyer de 4 ou 5 mètres carrés de surface.



La locomotive 29.102, de la remise de Ronet (FEO) accouplée au tender 25012, figure en illustration de l'article d'Alain Monard paru dans "Le Règne", juillet-août 1962. (collection Jean Dubuffet).

L'heure du départ approche. Mais combien de voyageurs pensent aux deux hommes pour qui commence un pénible travail ? Quand ils seront arrivés, ils ne remarqueront pas qu'ils étaient à l'heure. Ils ne remarquent que les retards...



- Eh bien, il fait bon chez vous !
- A l'arrêt, précise le machiniste, il fait étouffant, mais dès qu'on roule, on a froid dans le dos : c'est un rendez-vous de courants d'air !

Je n'aurai pas l'occasion d'en juger, mais je crois sur parole. Il me reste 20 minutes avant le départ pour tenter de découvrir un peu la vie de ces deux hommes, et à travers eux, de tous les autres. Mais n'est-ce pas normal qu'ils me parlent d'abord de leur travail ?

- Il y a 22 ans que je roule, me confie le chauffeur. C'était en 1940. J'avais introduit une demande en 1934, mais ne voyant rien venir, je m'étais lancé dans la maçonnerie... 6 ans plus tard, on me convoquait pour l'examen de chauffeur. J'ai réussi et voilà.
- Vous aimez votre métier ?
- On ne peut pas dire que ça me déplaît...

Et alors, machiniste et chauffeur m'apprennent des choses ! D'abord, que je suis sur une locomotive de type 29. Que Namur-Liège et retour nécessite 2 à 3 tonnes de charbon et 15 mètres cubes d'eau. Que cette machine remorque allègrement 1.700 tonnes à 90 Km/h., et qu'elle emmène dans son tender 13 tonnes et demie de combustible ainsi que 25 mètres cubes d'eau.

- Et qui assure le chargement de tout cela ?
- C'est nous ! Quand on prend le relais, on fait le plein d'eau et de charbon.
- Et vous « prenez le relais » quand ?
- Oh, vous savez ! Le service commence à toute heure du jour et de la nuit !

Et de m'expliquer un des drames de ce métier : celui d'un travail essentiellement irrégulier.

### 7 h 29 par jour, bien remplies

- Aujourd'hui, par exemple, nous avons débuté à 14 h. 50, à la gare de formation. Vers 16 heures, on nous fixait la destination.
- Et entre-temps ?
- Entre-temps, eh bien, on nettoie le feu, on graisse la machine, et on charge, comme je vous l'ai dit, le charbon et l'eau.
- Ensuite, vous vous êtes mis en route ?
- Oui ! Enfin, nous sommes allés chercher la rame de wagons. C'est seulement à 17 heures que le train partait effectivement.
- Et pendant ces temps morts, que faites-vous ?
- Il n'y a guère de temps morts ! Comptez déjà le temps nécessaire pour les manœuvres, le nettoyage régulier de la machine, pour son graissage... Et puis parfois, on en profite pour manger un peu...

Le machiniste ajoute aussitôt qu'ils ne peuvent jamais abandonner la machine à l'arrêt. Un homme au moins doit rester à bord.

Quand les battements entre deux services sont d'ailleurs trop importants, ces heures sont décomptées

de la prestation totale.

- Au fait, combien d'heures travaillez-vous par jour ?
- On ne peut donner qu'une moyenne, puisque nous travaillons tantôt 10 heures, tantôt 6. Mais les services sont équilibrés pour totaliser une moyenne quotidienne de 7 h. 29.
- 7 h. 29 : vous êtes précis !
- Que voulez-vous, à la SNCB, tout est réglé à la minute... Mais à ces heures, il faut ajouter le temps de navette, de notre domicile au dépôt.
- C'est conséquent ?
- Cela dépend : certains habitent pratiquement sur place. D'autres doivent compter 30 minutes de trajet, et davantage encore. Mais les heures de train ne correspondent pas toujours avec les débuts de services. J'en connais qui, lorsqu'ils commencent à 0 h. 20 par exemple, doivent partir de chez eux la veille, au dernier train.
- Ce rythme n'est pas trop fatigant ?
- Il faut s'habituer à dormir pendant la journée. Et puis, il y a les repos : 10 jours répartis sur 2 mois, et 19 jours de repos compensatoires par an, en plus des congés payés. N'empêche qu'on rentre chaque jour bien fatigué...

Il y a d'ailleurs de quoi ! Imaginez-vous l'atmosphère lourde et chaude de cette machine inconfortable. Le chargement constant du foyer par un chauffeur arc-bouté durant des kilomètres. La moyenne à tenir, l'huile à économiser, le retard à combler, peut-être. Et les signaux à voir ! Et les responsabilités surtout...

- Vous terminez à quelle heure aujourd'hui ?
- 0 h. 20, au dépôt.
- Et demain, vous reprenez...
- A 22 heures !

Il était 18 h 53. Dans une minute, le train devait partir, et le moment était venu pour moi de regagner le quai. Une dernière question cependant :

- Au total, vous vous estimez heureux ?
- Ecoutez : on gagne bien sa vie, c'est un fait, mais on le mérite, croyez-moi. Si vous viviez une heure ici, en marche, vous comprendriez.

Et après un silence,

- Mais surtout, il y a la famille. Des enfants qu'on voit peu, dont on sait à peine s'occuper, et une femme qui doit être exceptionnellement compréhensive...

Le feu est passé au vert. Je descends dare-dare, avec un merci qui se perd, comme leur sourire, dans un nuage de vapeur.

Ils sont en route. Jusqu'à 0 h. 20 !

### 50% des foyers branlants ou disloqués ?

0 h. 20 ! Voilà, je crois, un des grands problèmes de ce métier : un travail débutant tantôt à 22 heures, tantôt à 14 h. 30, tantôt à 23 ou à minuit et demie. Un travail se terminant tout aussi irrégulièrement.

En revenant de ce reportage, j'ai d'ailleurs eu l'occasion de rencontrer dans le train qui me ramenait vers

Bruxelles un machiniste, en salopette bleue et mouchoir rouge à poids blancs...

Comme ces conditions de travail m'avaient frappé, je lui en ai reparlé. Il a été formel :

- Sur le plan familial, ce métier est une catastrophe. Savez-vous que je n'ai plus vu mes enfants depuis 3 jours ? Quand je rentre, ils dorment. Je sommeille quand ils se lèvent, et ils sont à l'école quand je repars au travail !
- Cela pose des problèmes pour l'équilibre du foyer?
- Evidemment ! Et en plus, il n'est pas agréable pour une compagne de voir rentrer un mari, habituellement fatigué, à des heures toujours différentes et souvent anormales.

Avec émotion, il ajouta :

- Je n'ai pas à me plaindre. Ma femme est extrêmement compréhensive. Mais il faut savoir que, dans notre métier, la moitié des foyers sont branlants,

ou déjà disloqués.

Le train venait de s'arrêter, un peu brutalement.

- Excusez-le, dit-il, c'est probablement un novice !

Moi, je suis arrivé.

Sa serviette à la main, il descendit prestement. Le bruit des portières qui se ferment étouffa presque le "Salut, Dédé" que lui adressa le poinçonneur. Déjà le train repartait.

Je n'avais pas encore pensé à celui qui, en tête, était aux prises avec ses signaux, sa moyenne à respecter, son retard à combler. Aux prises aussi peut-être avec des problèmes familiaux ou avec l'espoir de revoir, cette nuit, un enfant endormi...

Alors, j'eus cette folle envie de traverser le train, jusqu'à la motrice, pour aller lui dire merci.

*Alain Monard.*

*Communiqué par Jean Dubuffet.*

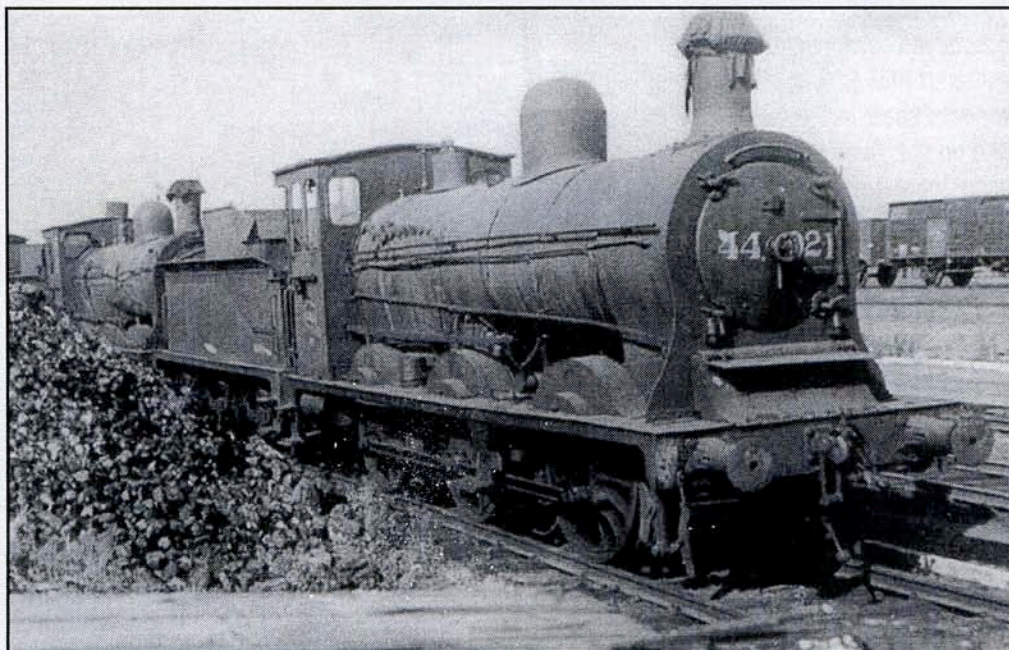
## Le comité de rédaction de FERRO FLASH NAMUR

vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année.

Il présente, à tous ses lecteurs, ses meilleurs voeux d'excellente santé et de bonheur ferroviaire, avec de beaux modèles, pas trop chers...

Il espère que les six numéros de Ferro Flash Namur de cette année ont recueilli le succès escompté.

Le Rédac'chef reste toujours à votre écoute pour tenter de satisfaire, dans la mesure de ses possibilités, les souhaits d'un chacun.



Celle par qui la polémique arriva. Sortie des usines de Couillet en 1902 sous le numéro de constructeur 1347, la locomotive 44.021, ex-4421, ex-2921, termina sa carrière à la remise de Schaerbeek (FSR) où elle fut mise hors écritures en août 1948. La photo, due à R.C. Riley, nous la montre garée à Schaerbeek le 4 septembre 1949. Derrière elle, la 44.111 de Schaerbeek mise hors écritures en avril 1949 (Collection E. Labar).

## La SNCB soigne son image de marque

Suite à l'article paru en page 3 dans FFN 116, nous reproduisons ci-après la réponse de la SNCB à la lettre qui lui avait été adressée par Febelrail concernant la mise à la ferraille de deux anciennes locomotives vapeur conservées à Leuven.

*En réponse à votre lettre du 3 septembre 2002, Monsieur Vinck, Administrateur-Délégué de la SNCB, nous a priés de vous faire part du point de vue de la SNCB au sujet du ferrailage de deux générateurs de vapeur.*

*Depuis la seconde moitié des années 70 du siècle passé, à la suite de l'augmentation de l'intérêt pour l'archéologie industrielle, la collection de matériel historique de la SNCB s'était fortement agrandie.*

*La majorité de ce matériel n'était cependant plus "digne" d'être conservée et sa fonction originale avait été modifiée. Le plus grand nombre de wagons et de voitures était transformé en véhicules de chantier dont l'utilisation et l'aménagement intérieur ne correspondait plus aux véhicules de jadis.*

*Les locomotives à vapeur qui furent préservées à cette époque furent transformées en générateur de vapeur, dépourvues de leur équipement de circulation, essieux-moteurs, pistons, boutons de manivelle, etc. Il en est ainsi pour les deux générateurs de vapeur A621/11, ex-44.022 (NDLR : il s'agit de la 44.021, photo dans le bas de la page précédente) et A621/202, ex-29.279, mis à mitrailles récemment à Leuven.*

*En tant que chaudières fixes elles avaient servi, pendant le siècle précédent, au chauffage de trains et de bâtiments. Par après, elles avaient été transférées à Leuven. Par manque de place, elles furent conservées à l'extérieur. Ceci a causé la dégradation de ce matériel, de sorte qu'après plusieurs années d'effritement, la sécurité était mise en danger. Le déplacement du matériel était devenu impossible. La conservation comme objets statiques, simplement pour les exposer au public n'était pas justifiable non plus. La mise à mitraille était la seule solution.*

*Pour la SNCB, la démolition était acceptable, car de chacun des types à démolir, nous préservons encore un ou deux exemplaires; des ex-types 41 et 44 : la A621/154, ex-41.195 (NDLR : ex-locomotive monument de la gare de Charleroi-Sud, remplacée depuis peu par un autorail de la série 46) à La Louvière-Sud et la A621/103, ex-44.225 à Leuven, ainsi que l'A621/204, ex-29.164 à La Louvière-Sud, ainsi que la locomotive à vapeur 29.013. Ce matériel de trouve en meilleur état et n'est pas pris en considération pour être démolé ni pour être vendu. La 29.013 est actuellement remise en ordre de marche à Meiningen (ex-Allemagne de l'Est).*

*En ce qui concerne la grande réparation de la locomotive à vapeur 29.013, on prétend maintenant, que la SNCB aurait dû récupérer la chaudière de l'A612/202 au lieu de faire construire une nouvelle chaudière à Meiningen. Cette récupération a été considérée à un certain moment, mais jugée irréalisable. En 1997/1998, lorsque l'étude de la grande réparation de la 29.013 a débuté, les chaudières des générateurs ex-type 29 ont été examinées. Cet examen a démontré que les chaudières étaient usées et que les A621/202 et A621/204 ne pouvaient pas fournir de pièces de rechange.*

*Mais avant que les deux générateurs de vapeur fussent démolis, ils furent examinés par du personnel de l'AC Mechelen (jusqu'il y a peu, l'atelier de réparation de la 29.013) afin de vérifier si sur les deux machines il restait encore des éléments à récupérer. Mais comme déjà mentionné ci-dessus, tout l'équipement avait déjà été démonté précédemment. Seuls, les bogies de l'ex-type 29 ont été conservés comme pièces de réserve pour le tender de la 29.013.*

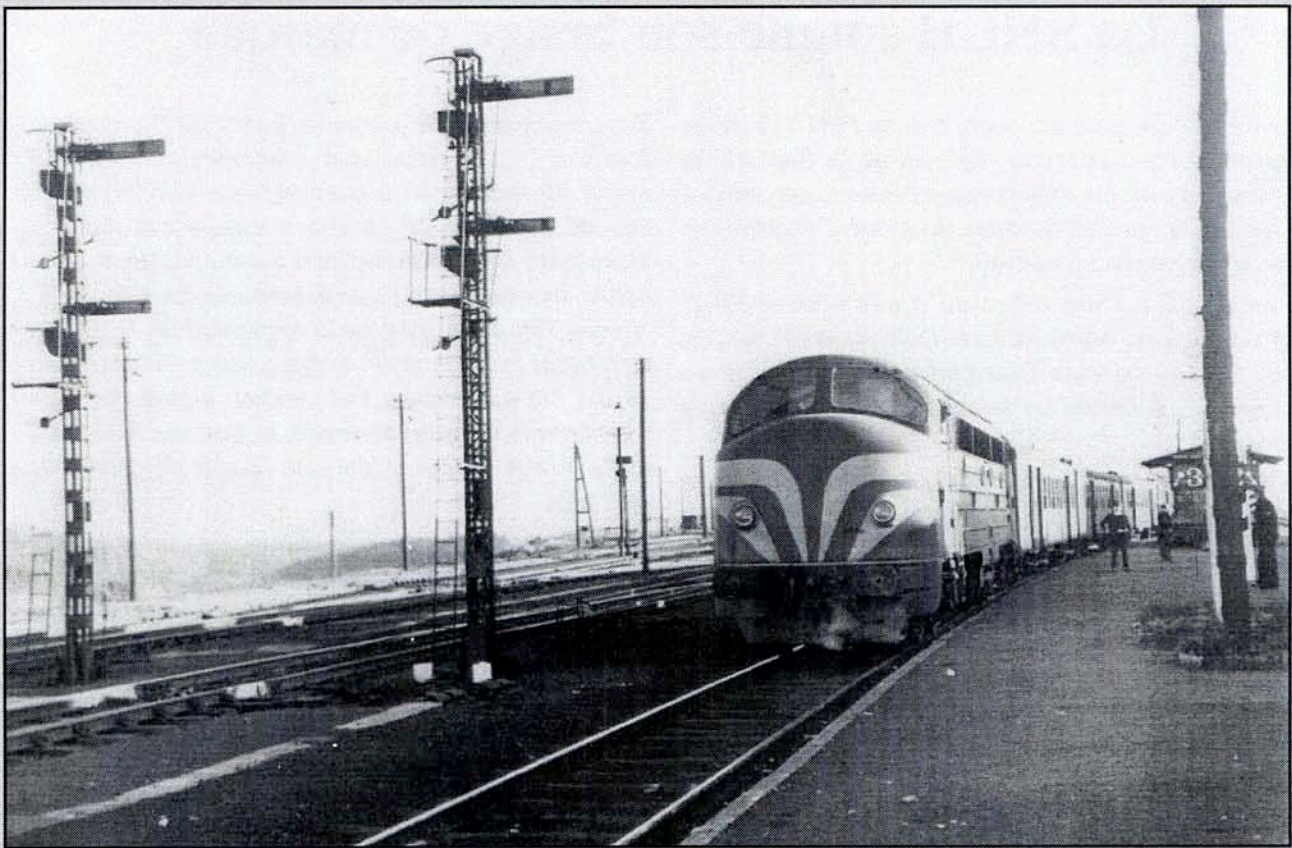
*De plus, nous voulons mentionner que ni de la part des amateurs de chemin de fer, ni des instances officielles, nous n'avons reçu une demande d'achat ou de reprise de ces générateurs de vapeur. Comme preuve, nous pouvons avancer que l'un des plus grands collectionneurs et acheteurs belges de matériel de chemin de fer était uniquement intéressé par le tender de l'A621/202. Mais la vente n'eut pas lieu parce que nous avons opté pour la conservation des bogies.*

*En contradiction avec ce qui est mentionné, la SNCB est parfaitement consciente de sa responsabilité en matière de patrimoine historique, en tennant compte des nécessités d'une politique d'entreprise saine aux niveaux national et européen, dans le cadre économique et social dans lequel la société doit opérer.*

*En conclusion, il est important pour votre fédération de signaler que la SNCB a pris la décision que Febelrail sera désormais informée par écrit lorsque le "bureau du patrimoine historique et musée" de la SNCB se débarrasserait encore de reliques ferroviaires. La SNCB espère que cette mesure constituera une contribution positive complémentaire pour la sauvegarde de notre patrimoine industriel.*

*Nous pensons que ces éclaircissements pourront intéresser vos membres et nous espérons que vous les communiquerez. En outre, comme ce fut le cas, nous restons à votre disposition pour des renseignements complémentaires.*

*(s) L. Gillieaux,  
Chef des Relations Extérieures de la SNCB.*



Ligne Athus-Meuse, gare de Bertrix le 11 novembre 1955 : voie 3 ,la locomotive Diesel 202.009 de la remise de Ronet (FEO), en tête d'une rame de voitures M1, attend le départ vers Namur (Photo J. Bazin, collection M. Herbiet).

47 ans plus tard, le 18 novembre 2002 : voie 1, la locomotive bi-courant n°1360, de la nouvelle série 13, tracte une rame de trois voitures I11. Le train inaugural de la ligne Athus-Meuse rénovée avec traverses en béton et équipée en 25 kV 50Hz, tension appliquée sur les lignes à grande vitesse françaises et belges (photo Patrick Maes).



# 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 bienfaiteur ..... 45 €.  
 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..... Courriel : [botspoel@skynet.be](mailto:botspoel@skynet.be)

Secrétaire ..... Daniel Braibant, ..... Rue de la Gare, 98; 5544 AGIMONT.  
 Tél : 082.64.54.33..... GSM : 0478.47.04.47..... Courriel : [daniel.rmm@skynet.be](mailto: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..... Courriel : [didier.rmm@skynet.be](mailto:didier.rmm@skynet.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.  
 Courriel : [ffn-rmm@skynet.be](mailto:ffn-rmm@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

Photos des réseaux - Assemblée Générale, convocation - Le souper du RMM .....	1
Les 12 heures du Modélisme au RMM .....	3 et 19
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires «d'ailleurs» .....	6

## Actualité ferroviaires

Les amis nous informent .....	8
Le Pool Europ .....	19

## Documentation

Le Transalpin des ÖBB .....	13
Sur l'Athus-Meuse .....	40

## Courrier des lecteurs

La SNCB soigne son image de marque .....	33
--	----

## Histoire

Sur la plateforme d'une type 29 .....	30
---------------------------------------	----

## Modélisme

"La Croix de Hesbaye" .....	5
Des bâtiments typiquement belges en H0 .....	20

## Rétro rail

La SNCB en mai 1956 .....	28
---------------------------	----

# ferro flash Namur n°117 (2002-6)

Ce dernier numéro de l'année 2002 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Michel Archambeau, 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 : Alain Bauwin, Jean-Claude Botspoel, André Delsemme, André-Marie Ducarme, Patrick Maes 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** : Locomotive Diesel n°6309 (de la série 62), appartenant au service "Infrastructure" de la SNCB, surprise le 12 septembre 2002 à Yvoir (NV), remorquant un wagon plat avec cabine, une grue sur le second. (photo Patrick Maes).

**Photo de page intérieure de couverture** : l'Euro-City 104, Luxembourg - Bruxelles, photographié à Grupont (en juin ou dans les premiers jours de juillet 2002). La 2010 tracte la rame avec, en tête et exceptionnellement, 2 voitures Pullman de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens, en rapatriement vers l'atelier d'Oostende. (photo André-Marie Ducarme).