

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

Ferro Flash Demur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

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

n° 126 2004-3

Ferro Flash Namur "tout en couleur" ?

Voici le numéro 126...

La collaboration qui est récemment intervenue entre "MODELISME & GRAPHISME sa" et "IMPAPRINT sprl" a permis de présenter aux lecteurs une qualité professionnelle tant dans l'infographie que dans l'impression des numéros 124 et 125 en noir et blanc avec les pages couleurs 1 et 2 de couverture.

Cette collaboration entre le concepteur et l'imprimeur permettrait de présenter, pour ceux qui sont motivés, une édition "tout en couleur". Le rendu des photos y gagnerait encore !

Il faut savoir que Ferro Flash Namur est entièrement conçu en couleur, mais imprimé en noir et blanc.

Le coût de son impression, pour quelques exemplaires, se traduit par 0,25 €/page. Si l'on considère qu'un Ferro Flash Namur pourrait contenir 30 pages au total, nous pourrions présenter la revue à 7,44 €/exemplaire soit $7,44 \times 6 = 44,62$ €/an (hors cotisations).

Si nous arrivons à un tirage "tout en couleur" pour l'ensemble des membres et abonnés, nous pourrions arriver à 8 francs/page soit 6,00 €/exemplaire soit 36,00 € par an (hors cotisations).

Restera à y ajouter le montant des frais d'envoi pour les abonnés et la cotisation annuelle des membres.

Ne serait-ce pas une évolution substantielle ?

Le Rédac'chef

En visite à "Intermodelbau 2004" à Dortmund



La suite des photos (de Didier Delfosse) en page 2.



Extrait d'archives familiales



Deux passionnés de la chose ferroviaire en gare de Bastogne, le 18 septembre 1976.

A gauche: Freddy Arnold récemment décédé; à droite: Jean-Pierre Disy (le père de notre ami Vincent).

Tous deux appartenait au noyau des membres fondateurs du RMM (photo, collection Vincent Disy).

Ci-dessous : la visite du RMM à Dortmund (suite)**Le RMM a participé au centenaire de l'AC Salzennes**

Nous avons été invités à cette manifestation qui a connu un énorme succès : pas moins de 10.000 visiteurs ont été dénombrés !

Notre club y avait installé son célèbre réseau modulaire en N "Gare de Vonêche" et exposait du matériel appartenant à des membres : modèles du commerce, soit améliorés soit construits par eux-mêmes. Le public a pu se rendre compte du travail, effectué par des amateurs de chemins de fer, au sein d'un club de modélisme ferroviaire. Que tous ceux qui ont oeuvré pour la participation efficace du RMM à cette importante manifestation soient ici remerciés.

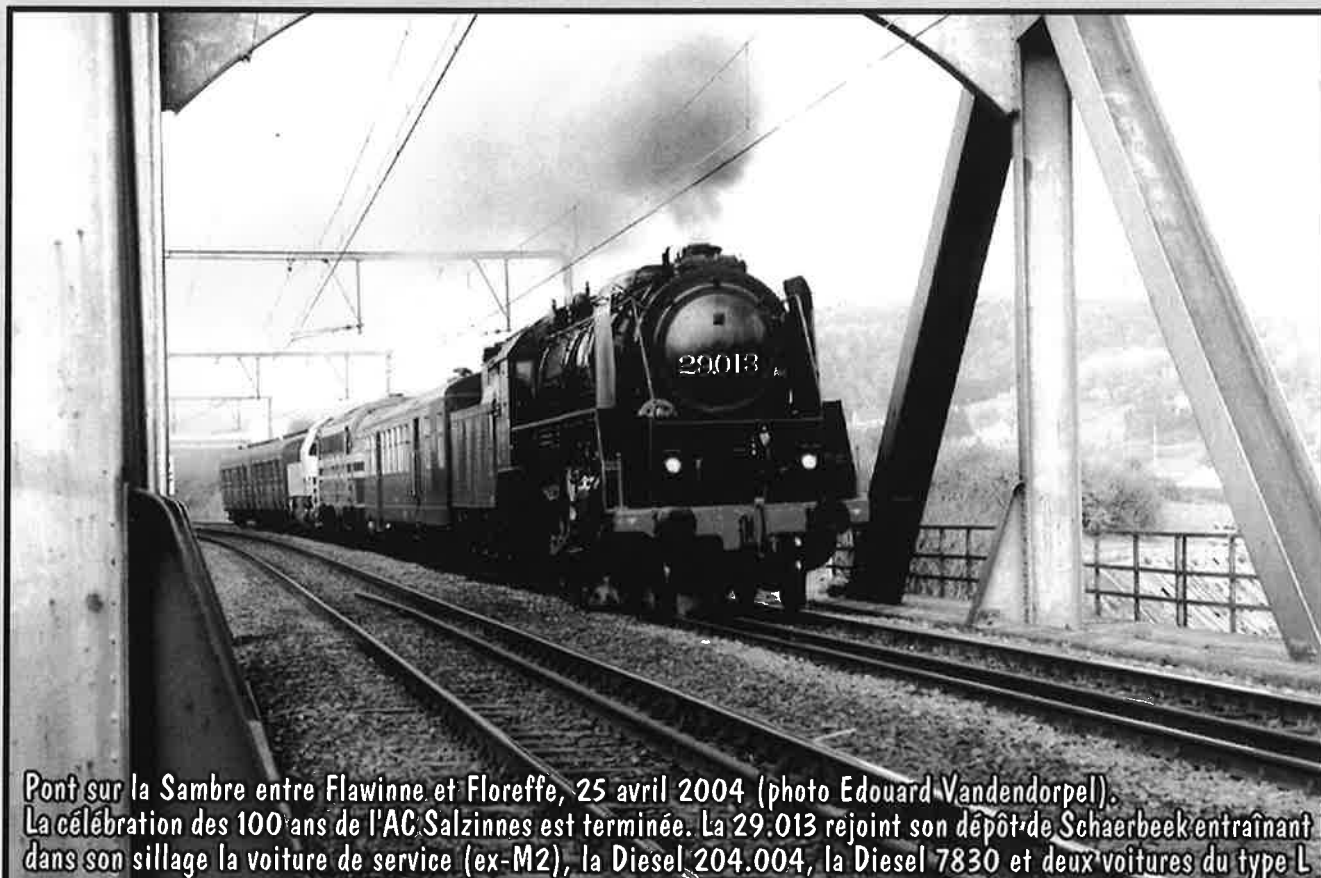
Faire-part de décès

Le 7 mai, quelques membres de notre club ont assisté aux funérailles de la maman de notre ami André Delsemme, Vice-président, à qui nous présentons nos sincères condoléances.

La 1ère bourse ferroviaire à Namur

C'était une lacune à Namur. Tous les clubs organisent une bourse ou une expo-bourse. A quelques mois des festivités de son quarantième anniversaire, le Rail Miniature Mosan se devait de mettre sur pied une manifestation de ce type sur Namur.

Notre ami Jean-Pierre Lobet a réuni une équipe dynamique pour organiser cette action et lui donner le retentissement qu'elle méritait. La presse y a fait largement écho. Pour une première c'était un indéniable succès. La Direction de l'école a marqué son accord de principe pour le prêt des locaux ainsi la



Pont sur la Sambre entre Flawinne et Floreffe, 25 avril 2004 (photo Edouard Vandendorpel).
La célébration des 100 ans de l'AC Salzennes est terminée. La 29.013 rejoint son dépôt de Schaerbeek entraînant dans son sillage la voiture de service (ex-M2), la Diesel 204.004, la Diesel 7830 et deux voitures du type L

Images de la première bourse ferroviaire du R.M.M.



Photos Didier Dolfosse



seconde bourse aura lieu le 5 juin 2005, à nouveau à l'Institut Technique Henri Maus (Place des Cadets), mais vraisemblablement dans la salle plus conviviale du restaurant et dans le hall d'accueil. Les exposants pourront disposer du monte-charge ce qui leur facilitera l'accès. Le local se prête mieux car tables et chaises sont déjà sur place... Les courageux membres qui les ont déplacées samedi après-midi et dimanche pour la remise en ordre des lieux vous le confirmeront aisément : plus de maux de dos... Un grand merci à tous ceux qui se sont dévoués (corps et âme) pour la réussite de cette action spectaculaire.

PORTES OUVERTES au RMM en ses locaux du Centre Culturel de Géronsart le 13 novembre 2004.

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.
Toutes les informations connues ne peuvent figurer ci-dessous, veuillez consulter l'agenda plus détaillé figurant sur le site du club
et plus précisément à l'adresse directe : <http://users.skynet.be/etudesup.ccb/agenda.htm> .

Bourses et activités revenant régulièrement

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

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

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B; 1190 Bruxelles.

Tous les dimanches (en saison) : LIGNE DU BOCC (ex-ligne 26) : circulations de l'autorail 4602 du PFT (Dorinne - Spontin - Ciney).

Du 1 avril au 30 octobre du mercredi au dimanche 13>18h, en juillet et août tous les jours 10>12h et 13>18h : JEMELLE, exposition permanente consacrée au rail et à la pierre au Centre du Rail et de la Pierre.

Tous les dimanches du 1 avril au 1 octobre et tous les samedis du 1 juillet au 1 septembre : THUIN, circulation de tramways anciens et vivite du Centre de la Découverte du Vicinal à l'ASVi.

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

Juin 2004

..... 11..... CFFL : Diapositives de Claude et Eric Binamé sur les Chemins de fer en Norvège.

..... 15..... THUIN : à 11h : inauguration officielle du Centre de la Découverte du Chemin de fer Vicinal.

..18.. Réunion mensuelle du RMM :

19 et 20..... NANCY (F) : Exp'ORail 2004. Première exposition internationale de l'échelle 0 sur le sol européen. Organisation Arge Spur 0 et Cercle du Zéro.

... 25..... 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.

..26 et 27.. ARLON : 9ème expo ferroviaire avec bourse organisée par le TMS dans le hall polyvalent. 10>18h.

Juillet 2004

..... 2..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Marchandises, toutes nationalités, époques IV et V. Exceptionnellement : projection par Paul Delescaille et Etienne Labar sur le réseau musée en activité "Blue Bells" de Grande Bretagne, futur but d'excursion du RMM.

..... 9..... Réunion réseaux + modélisme.

17 et 18 Voyage du RMM au Howaldbahn, : chemin de fer musée près de Trier (D).

..16.. Réunion mensuelle du RMM :

... 23..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Voyageurs, SNCB, époques IV et V.

..... 25..... MONS : Europ'Minis, bourse aux Casemattes. 09>13h.

... 30..... 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.

..... 31..... HOUTEN (NL) : grande bourse de trains miniatures à l'Eureto-Expo-Center. 10>15h.

Août 2004

..... 6..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.

..... 8..... AMAY : 21ème bourse de jouets anciens, rue de l'Hôpital, 1. Organisation CAJA. 09>13h.

... 13..... Réunion réseaux + modélisme.

..14 et 15.. THUIN : festival du vicinal à l'ASVi. Animation spéciale au Centre de la Découverte du Vicinal. <http://www.asvi.org>

..20.. Réunion mensuelle du RMM :

... 27..... 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.

Septembre 2004

..... 3..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs et Marchandises en traction Diesel et électrique, toutes nationalités, époque III.

... 4 et 5 EDEGEM : vente aux enchères, par la "Collector's Bank". Auditorium de l'hôtel "Hof ter Elst", Prins Baudewijnlaan.

...4 au 11... Congrès du MOROP à Brigue (CH). <http://www.morop.org> (En 2005, il sera organisé en Norvège).

..... 5..... HOESELT : bourse, Cultureel Centrum; 9>13h.

..... 5..... BRPENT : bourse d'échange de jouets anciens : International Toys organisé au Collège N.D. de la Paix. 09>13h30.

... 10..... Réunion réseaux + modélisme.

..11 et 12.. THUIN : festival du vicinal à l'ASVi. Animation spéciale au Centre de la Découverte du Vicinal. <http://www.asvi.org>

..11 et 12.. BINCHE : 4ème festival du train, du tram miniature et des accessoires ferroviaires. Expo, réseaux, bourse. Salle Kursaal, avenue Wanderpepen.

- .. 11 et 12 .. MORTSEL : "Modelspoor 2004" au local du club, Van Perborglei, 15b. 10>18h.
 12..... SPRIMONT : journée du Patrimoine, circulation des trains, parcours en bus vicinal de Sprimont à Trooz. <http://www.cfs-sprimont.be>
 12..... VILVOORDE : bourse, Staar zaal.

..17 .. Réunion mensuelle du RMM :

Projection dias : "Souvenirs de l'année 1984" par Etienne Labar.

- .. 18 et 19 .. FOREST : Portes ouvertes au Petit Train à Vapeur de Forest, Parc du Bempt.
 19..... MERKSEM : bourse organisée par l'ATA au Fort. 09>13h.
 24..... 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.
 .. 25 et 26 .. GOSSELIES : Expo et bourse au Centre Culturel, rue Haute. 10>18h. Organisation : Modelisme Club Gosselien.

Octobre 2004

- 1..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Voyageurs, DB et ÖBB, époques IV et V.
 2 et 3 ... COUDEKERQUE BRANCHE (F62) : exposition de modélisme ferroviaire organisée par le Rail Modélisme Coudekerquois à l'Espace Jean Vilar. Samedi 14>19h, dimanche 10>18h.
 2 et 3 TRAZEGNIES : expo-bourse (trains, voitures, bateaux et figurines) organisée par "les Mordus du Modélisme". 09>18h, Salle Beghin, plaine des sports.
 3..... AYWAILLE : bourse trains, autos, jouets. Salle St. Raphael. Organisation ASMOCO. 09>13h.
 8..... Réunion réseaux + modélisme.
 10..... HOUTEN (NL) : bourse à l'Eureco-Expo-Center. 10>15h.

..15 .. Réunion mensuelle du RMM :

- 22..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
 ..22 au 24.. UTRECHT (NL) : "Eurospoor 2004" ***, Jaarbeursplein, 6.
 23 et 24 Voyage du RMM au "Blue Bell" (GB) ***. Voir article FFN 126, page 11. Inscriptions auprès de Paul Delescaille ou Etienne Labar lors des réunions du club.
 .. 23 et 24 .. BOUGE : 6ème exposition-bourse de maquettes et figurines. Hall sportif de l'Ecole Communale, avenue Baudouin Ier, 20. Samedi 11>17h, dimanche 10>18h.
 29..... 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.
 .. 30 et 31 .. ROUEN (F76) : congrès de la FFMF organisé par "Sotteville Modèle Club Ferroviaire".

Novembre 2004

- 5..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, SNCF-CFL-CFF-FS, époques IV et V.
 6 et 7 ... ORLEANS (F45) : 9ème exposition de modélisme ferroviaire organisée par l'Association des Modélistes Ferroviaires du Centre. <http://perso.club-internet.fr/tpajot>
 7..... ANTHEIT : bourse organisée par le RMH, Caserne Lieutenant Binamé, salle des Spiroux, rue de Leumont. 09>13h.
 12..... Réunion réseaux + modélisme.
 ..12 au 14.. LEIDEN (NL) : 'Rail 2004' 12ème salon international de modélisme ferroviaire, maquettes, figurines, jouets anciens sur 10.000 m². *** Groenoorhallen, Willem de Zijgerlaan (près de la gare). Vendredi et samedi 10>18h, dimanche 10>17h. <http://www.rail.nl>

..13 .. PORTES OUVERTES AU RMM.

en ses locaux, rue du Trèfle, Centre Culturel de Géronsart à Jambes. 10>18h. Circulations sur les trois réseaux, ateliers de modélisme.

- .. 13 et 14 .. WALFERDANGE (L) : 24ème exposition et bourse de modélisme ferroviaire au Centre Culturel Prince Henri. 10>18h.
 14..... GILLY : bourse de trains et accessoires, organisée par le TMC à l'école de la Cité Germinal, rue Circulaire, 27. 09>13h. <http://www.tmc-charleroi.be.tff/>

..19 .. Réunion mensuelle du RMM :

- 21..... DISON : bourse.
 26..... 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.

Décembre 2004

- 3..... Réunion réseaux : circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : Voyageurs, grands rapides et internationaux, toutes nationalités, toutes époques.
 6..... HOESELT : bourse, Cultureel Centrum; 9>13h.
 10..... Réunion réseaux.
 12..... MERKSEM : bourse organisée par l'ATA au Fort. 09>13h.
 ..17 .. Réunion mensuelle du RMM :
 24..... Réunion annulée.
 31..... Réunion annulée.

Les chemins de fer et l'armée.

Préambule

L'origine des chemins de fer avec des convois tractés par des locomotives à vapeur date de 1804. Il y avait bien avant, dans les mines, des chariots roulant sur des chemins construits au moyen de planches, mais cela ne ressemblait pas à un train. La traction de ces chariots était en général chevaline ou par poussée humaine.

Lorsque la première locomotive à vapeur du monde fit son apparition en 1804, construite par Trévithick, elle pouvait remorquer sur "un chemin à rails" une charge utile de 10 tonnes, plus 70 passagers sur la distance de 15 km, séparant Pennydarran de Abercynon dans le Pays de Galles. La pression de la chaudière était de 3 bars.

La locomotive à vapeur aura par la suite un développement rapide, ainsi que le chemin de fer.

Le seul déplacement des marchandises pondéreuses à longues distances, s'effectuant généralement antérieurement par la voie d'eau, la Belgique étant à ce point bien fournie en voies navigables par les rivières et les fleuves et quelques canaux de jonction. Le tonnage des péniches ne dépassant pas 60 tonnes. Quant aux voyageurs, il y avait le cheval, la diligence ou "à pied".

A titre d'exemple, la durée du trajet Namur - Arlon en diligence était de 18 heures, il y avait des arrêts de relais pour le remplacement des chevaux et la restauration des quelques voyageurs.

En Belgique, la construction du premier chemin de fer, long de 1,8 km se réalisa en avril 1829 dans le Borinage avec un écartement des rails de 0,9 m (actuellement, l'écartement normal est de 1,435 m) afin de relier le charbonnage du Grand Hornu au canal de Mons à Condé. L'acheminement du charbon vers les autres régions s'effectuant majoritairement via ce canal au moyen de péniches de 60 tonnes, la desserte routière n'était envisageable que pour une zone régionale.

Ce chemin de fer, à traction chevaline, fut inauguré à Saint-Ghislain en mai 1830.

La mise en service de ce chemin de fer provoqua un vif émoi parmi la population du Borinage, excitée par les voituriers privés de leur gagne-pain. En effet, le nombre de chevaux nécessaires pour amener le charbon au rivage du canal était tombé de 150 à 25 unités.

Cette agitation aboutit, le 20 octobre 1830, à une émeute dite "la révolution des charretiers" plusieurs milliers d'ouvriers des villages de la région, détruisirent le chemin de fer, pillèrent les ateliers, magasins, bureaux et jusqu'à l'habitation du directeur. Celui-ci n'eut la vie sauve qu'en se réfugiant dans un pigeonnier. *(N.A. : il est à noter que la Belgique venait de gagner son indépendance par la révolution de septembre et le peuple était pratiquement excité et sans ordres).*

Le chemin de fer en Belgique et son implication militaire

Le 5 mai 1835, le roi Léopold 1^{er} inaugure la ligne de chemin de fer allant de Bruxelles-Allée Verte à Malines.

La Belgique, premier pays du continent, ouvre une nouvelle ère dans le moyen de déplacement des personnes et des marchandises : le transport par voies ferrées tracté par une locomotive à vapeur.

L'inauguration de ce tronçon est une suite logique de la politique du jeune Etat belge de se libérer des contraintes hollandaises concernant la navigation du port d'Antwerpen. Pour garantir une activité à ce port et l'acheminement des marchandises en provenance de la Prusse, le gouvernement belge prend à sa charge le péage instauré par les Hollandais et décide dès 1830, de créer une liaison ferroviaire entre Antwerpen et Köln, reliant ainsi l'Escaut au Rhin.

Dès 1836, la ligne Bruxelles - Mechelen est prolongée vers Antwerpen.

Cette ligne a une grande importance pour la desserte du port national, mais aussi au point de vue de la stratégie militaire car les relations diplomatiques entre la Hollande et le nouvel Etat de Belgique ne sont pas des plus amicales, il ne faut pas oublier que la sécession entre les deux pays est intervenue seulement depuis septembre 1830.

L'armée aura bien vite compris le bienfait du chemin de fer pour le déplacement des troupes. En ce temps là, le mouvement des hommes des diverses garnisons s'effectuait à pied, en général par étapes de 30 à 40 km par jour avec le "barda" sur le dos¹. De suite, la venue du chemin de fer permit le déplacement rapide et sans fatigue de l'infanterie et des cavaliers (on se souvient, avant la guerre de 1940, des wagons avec la mention 'hommes 40 - chevaux 8', ce qui indiquait la capacité du wagon), aussi le rail rentra bien vite sous un certain contrôle de l'armée pour des raisons stratégiques.

La construction la gare de Namur, à l'emplacement actuel, et sa superficie était limitée par les remparts de la ville. Rien ne pouvait se faire sans l'autorisation des autorités militaires. Lors de la construction de la ligne du Luxembourg en 1850, à la sortie du pont dit 'de Luxembourg', la ville demandait la construction d'un viaduc passant par-dessus la plaine de Jambes (Enhaive) pour rejoindre la montagne Sainte-Barbe, et ce afin de ne pas entraver l'écoulement des eaux lors des crues de la Meuse, mais les autorités militaires refusèrent ce viaduc pour des raisons de défense de la place forte de Namur, il sera remplacé par un remblai comportant des aqueducs.

¹ En 1920, mon père qui faisait son rappel dit 'mois de camp' est parti de Mons au camp de Beverloo à pied, c'était la tradition pour le rappel d'un mois obligatoire après le service militaire.

Ces impératifs de la stratégie militaire ne sont pas seulement propres à la Belgique. Nous retrouvons ces mêmes impératifs encore en 1920-1925 en France lors de la construction de la ligne Nice - Coni où les ouvertures des tunnels devaient avoir une certaine orientation afin d'être sous le feu de l'artillerie des forts, les entrées et sorties de ces tunnels étant aussi fortifiées.

Dans les années 1870, posséder une ligne de chemin de fer près d'une frontière était un atout principal en cas de conflit et même si possible dans un pays voisin.

En fait, en 1868, la France possédait des lignes importantes de pénétrations en Belgique via la Compagnie du Nord-Belge (filiale de la Compagnie du Nord, société française). Elle possédait aussi la Compagnie française des chemins de fer de l'Est qui assurait aussi l'exploitation des chemins de fer de la Compagnie Guillaume-Luxembourg.

Napoléon III essaya, en 1868, de reprendre la ligne concédée à la Grande Compagnie du Luxembourg, ce qui lui aurait permis une grande mobilité de ses troupes sur pratiquement toute la frontière de la Prusse.

Or, dans la période troublée allant de 1869 à 1873, les relations franco-prussiennes ne sont pas au beau fixe, elles se termineront d'ailleurs par la guerre de 1870 opposant la Prusse à la France avec la défaite de celle-ci.

L'Etat belge promulgua une loi interdisant la cession des lignes concédées à des sociétés étrangères, ceci afin d'éviter d'être impliqué dans un conflit.

En 1888, lors de la construction des forts de la ceinture de Namur, le chemin de fer aura encore son rôle pour l'acheminement des matériaux, la gare de Rhisnes servira de dépôt de gravier destiné à la construction du fort de Suarlée. La gare de Naninne aura, pour les mêmes raisons, un raccordement d'une longueur de 1.200 m reliant la ligne du Luxembourg à un entrepôt de produits manufacturés (canons, coupoles, etc...) destinés aux forts de la rive droite de la Meuse. La construction de ces forts amenait un trafic supplémentaire important. A titre d'exemple, la gare de Cognelée située sur la ligne Namur - Tienen recevait environ 200 wagons de matériaux par semaine pour la construction des forts de Cognelée et d'Emines.

Le chemin de fer dans la guerre de 1914 - 1918.

Le 4 août 1914, l'Allemagne déclare la guerre à la Belgique, aussi les gares importantes ainsi que le chemin de fer et son personnel passent sous contrôle et le commandement militaire.

La guerre apportera bien des changements au chemin de fer. Dès l'occupation, les Allemands prennent le contrôle du trafic, réparent ce qu'ils ont détruit, et réorganisent le service; naturellement avec priorité aux trains militaires.

Par la suite, quelques trains de voyageurs seront remis en service; ces trains ne seront accessibles qu'aux personnes munies de leur carte d'identité et d'un passeport délivré par les autorités allemandes. Naturellement, ces trains circulent pour autant qu'une

locomotive soit disponible. En effet, plus de 2.000 locomotives ont été évacuées en France ainsi qu'une partie du personnel.

C'est ainsi que nous retrouvons la 4141 du type 23 de l'Etat qui recevra à la SNCB l'appellation type 53 (n°5541) le 1 octobre 1931. La locomotive reçut ensuite le numéro 53.241 lors de la renumérotation du 1 janvier 1946. Construite en 1910 aux "Ateliers du Hainaut" à Couillet et déjà munie du frein Westinghouse, évacuée à Breteuil en France.

Le 26 mars 1916, elle est affectée à l'Artillerie Lourde à Grande Portée (A.L.G.P.) sous le n°L.2006. Son carnet historique² militaire, rédigé sur un cahier d'écolier (collection de l'auteur) permet de suivre les différentes affectations de cette locomotive qui évolue pratiquement sur toute la longueur du front français et dans des points souvent historiques au point de vue militaire (offensives). On peut citer : en 1916, l'atelier d'Epernay, le dépôt de Noisy-le-Sec, le Parc de La Varenne, le dépôt de Beauvais, le dépôt de Longueau, le dépôt d'Amiens, le dépôt de Creil pour les différents travaux de maintenance.

En 1917, pour les mêmes raisons, nous la retrouvons au dépôt d'Amiens, au dépôt de Troyes, au dépôt de Nancy où lors de la visite annuelle de la chaudière, on constate diverses avaries suite à un coup de feu (manque d'eau sur le ciel de foyer). Toutefois, ces avaries ne démobilisent pas notre 4141 car nous la retrouvons en 1918 au dépôt de Saint-Dizier et ensuite au dépôt de Chalons pour être ensuite affectée à partir du 8 juillet jusqu'au 15 février 1919 à Bulles à la 21^{ème} batterie de Artillerie Lourde Voie Ferrée (A.L.V.F.).

Notre locomotive 4141 sera démobilisée le 15.02.1919 et affectée jusqu'au 28.02.1919 au Parc de Saint-Eulien où elle subira quelques travaux d'entretien avant d'être rapatriée vers la Belgique via la gare d'Arlon.

Elle subira sa dernière grande révision à l'atelier de Ronet en mars 1965 et terminera sa carrière en 1967 à la remise de Stockem après 57 ans de service.

Pour le personnel des chemins de fer resté en zone d'occupation, la majorité n'a pas travaillé durant toute la guerre. Il faut reconnaître que les traitements des agents étaient toujours payés par le gouvernement belge réfugié au Havre, via la Hollande qui était neutre. L'exploitation et le service des trains étaient assurés par du personnel des chemins de fer allemands mobilisés, les emplois subalternes étaient occupés par des agents réquisitionnés. C'est ainsi que la nouvelle

² Le carnet historique est créé lors de la construction d'une locomotive, il reprend la nature de l'acier ayant servi à la construction de la chaudière et des divers organes, toutes les réparations, les entretiens, les modifications et les révisions des locomotives. Naturellement, vu l'évacuation rapide du matériel, les carnets historiques des locomotives évacuées en France étaient restés dans les dépôts titulaires des locomotives évacuées : dès l'affectation dans un dépôt français, un carnet historique provisoire était créé pour continuer à suivre les entretiens et incidents de la locomotive. Actuellement toutes les locomotives modernes ont aussi un carnet historique.

cabine Siemens à Namur était dirigée par un agent allemand ayant participé au montage de la cabine.

Sur ordre de l'oberstlieutenant Wilhem Gröner, une ligne de chemin de fer est construite entre Tongeren et Aachen-West (50 km) par des militaires d'occupation et des firmes allemandes ainsi que des civils belges (travailleurs déportés)³ et des prisonniers russes.

Dès la fin des hostilités (11-11-1918), le 20 novembre, un train d'inspection parcourt la ligne Namur - Bruxelles afin de vérifier l'état de la voie. Si celle-ci est en bon état pour faire circuler les trains tant demandés par la population après ces quatre années de guerre, par contre le trafic ne peut être immédiatement rétabli par suite des nombreux wagons de munitions abandonnés un peu partout sur les voies de garage. Il est donc important, surtout après l'explosion de 29 wagons d'obus en gare de Beez (ligne 125), de dégager ces wagons avant de rétablir le service des trains.

Un autre problème se pose à l'Administration : le manque de matériel. Si une partie du matériel a été évacuée en France, l'autre partie restée en zone occupée et utilisée par les autorités allemandes est usée et pratiquement inutilisable. De plus la France, qui a aussi besoin de matériel, n'est pas pressée de rapatrier le matériel belge. Les seuls trains à circuler sur la ligne sont toujours des trains militaires, mais cette fois ils sont anglais et servent soit au ravitaillement des troupes, soit pour le transport des prisonniers libérés. Il faudra attendre le 30 novembre pour voir une relation voyageurs aller-retour entre Bruxelles et Namur. Naturellement ce train effectuait tous les arrêts, la durée du trajet était de trois heures et cela dans des voitures en mauvaises conditions, pas de chauffage, un éclairage défectueux, les vitres brisées etc. Par contre les services assurés par le Nord-Belge comportaient deux relations dans chaque sens et sur les deux lignes au départ de la gare de Namur. Il est vrai que la France avait 'perdu' moins de matériel que la Belgique et même récupéré du matériel belge, anglais et américain. Le Nord-Belge étant une C^o d'origine française, elle se trouvait donc avantagée.

Durant la période de guerre, la presse ne signale plus les incidents et accidents se produisant sur la ligne.

Sans doute étant donné que le chemin de fer était un pion stratégique allemand (*N. A. La même chose en France*) et de ce fait faisait l'objet du secret militaire. C'est ainsi que la passerelle jouxtant le pont de Luxembourg était interdite au public.

De nombreux wagons de munitions ont été abandonnés par les allemands lors de l'Armistice. Ces wagons garés un peu partout présentaient un danger permanent dans les gares, il n'était pas rare de voir plusieurs de ces wagons exploser lors d'un déchargement. On peut citer les cas de Beez, de Tienen, aussi près de Longwy et à Groenendael en gare du "Champ de Courses" où étaient garés de nombreux wagons d'explosifs, environ 2.000 suivant la presse. Dans cette gare-dépôt un train de 72 wagons était en cours de déchargement lorsque l'accident se produisit. Il y eut de nombreux tués et blessés parmi les prisonniers allemands affectés au déchargement et le personnel de garde.

Les accidents, constatés partout en Belgique, arrivaient principalement lors de la manutention des obus. La chute d'un obus entraînant des explosions en cascades. Parfois aussi lors du déminage d'un pont dans le cas de Ghlin près de Mons et parfois par un civil cherchant des équipements dans des wagons militaires abandonnés, il était de mode en ce temps, d'avoir comme vase ou garniture de cheminée, des douilles d'obus en cuivre.

Les cheminots payèrent un lourd tribut lors du conflit de 1914-1918 : 2.114 agents tombèrent au champ d'honneur.

³ Durant la guerre de 1914-1918, la réquisition des hommes à partir de 16 ans était chose courante. Mon père, jeune étudiant de 16 ans et demi, fût déporté en France en 1916 comme bûcheron dans la forêt de Mormal près de Landrecies.

Jean Dubuffet.

Le souper annuel du RMM le 17 avril dernier



"Le Terminus" dans l'ancienne gare de Bauche (Yvoir) a accueilli le convivial souper annuel du RMM organisé avec succès par notre secrétaire Guy Lahaye. Vue d'une partie des convives (photos Didier Delfosse)

Des wagons de marchandises moins bruyants grâce à un nouveau type de frein

Extrait de la publication gratuite "METRO" du vendredi 20 février 2004.

L'Union Internationale des Chemins de fer vient d'homologuer les sabots de freins en matériau composite afin de réduire les émissions sonores des trains de marchandises.

Les "sabots" sont des espèces de patins qui viennent frotter sur les roues pour ralentir la course d'un train : l'équivalent ferroviaire des plaquettes de frein utilisées sur les automobiles en quelque sorte.

Jusqu'à présent, on ne trouvait quasiment que des sabots en fonte qui présentaient le gros défaut de mordre sur la surface de la roue en la rendant rugueuse et donc de produire un bruit de roulement très élevé. Des études récentes ont démontré qu'il est possible de réduire de 8 à 10 décibels (dB) le bruit provoqué par le passage d'un train de marchandises en remplaçant les sabots de freins en fonte par des sabots d'un nouveau type, en matériau composite.

Le résultat est on ne peut plus positif : à 90 km/h et à 25 m des voies, le bruit de roulement passe alors de 90 dB à 80 dB, ce qui est comparable en efficacité à la présence d'un écran antibruit haut de 2 à 3 mètres! Cette amélioration s'explique par la nature du matériau utilisée pour les nouveaux sabots: une sorte de résine polymère spécialement étudiée afin que l'usure de la roue occasionnée par le freinage soit la plus uniforme possible, de manière à conserver l'aspect lisse du métal.

Suite à ces conclusions positives, les membres de la Communauté des Chemins de fer Européens, ont pris la décision d'en équiper désormais tous les nouveaux wagons de marchandises.

Qu'en est-il des wagons existants?

Une concertation est également en cours afin de déterminer dans quelle mesure cette adaptation pourrait être étendue au parc de wagons existants. Mais là, l'ampleur de la tâche est évidemment toute autre. Selon les études, ce sont ainsi pas moins de 700.000 wagons qui seraient concernés au niveau européen ! On comprend aisément qu'une telle opération ne pourra pas se faire du jour au lendemain. La substitution, qui nécessite le changement de plusieurs des pièces constituant la "timonerie" des wagons et dans certains cas même le remplacement des essieux, s'étalerait par conséquent sur plusieurs années. "Une très grande majorité des wagons qui circulent en Belgique sont immatriculés belges, français ou allemands. Si ces wagons étaient équipés des nouveaux freins, la baisse du niveau sonore s'avèrerait déjà très perceptible sur les lignes belges. Au niveau européen, trois milliards d'Euros seraient nécessaires à cette opération.

Pour être conformes aux directives européennes en matière de bruit, le recours à cette nouvelle génération de freins s'avère réellement indispensable. Financièrement, c'est la solution la plus abordable en évitant la construction d'écrans anti-bruit le long des lignes de chemin de fer européennes... qui coûterait 40 à 60 milliards.

Pour une poignée de décibels

Le décibel est l'unité de mesure du bruit. L'échelle de cette unité étant logarithmique, cela signifie que le gain de quelques décibels représente une différence très perceptible pour l'oreille humaine.

Passer de 90 à 80 dB revient ainsi à réduire le bruit de moitié !

Vu sur Internet

Pour les amateurs de voies étroites et de tramways

Les réseaux betteraviers français :

<http://perso.wanadoo.fr/lavoiede60betteraviere/>

Les tramways français :

<http://tramfrance.free.fr/>

Pour les navetteurs qui veulent suivre

la situation à Bruxelles

[Objectif Tram 2005](#)

Propositions faites à la STIB par des amateurs éclairés

<http://users.belgacom.net/tram2005/>

Travaux en relation avec la SNCB

Examen, cas par cas, site officiel de la Région bruxelloise :

http://www.beliris.be/fr/PrjTch/i_03.cfm

Michel Marin

Green Goat et Green Kid

La firme Railpower en collaboration avec l'AAR (Association of American Railroads) a réalisé deux types de locomotives hybrides innovantes qui commencent à être commercialisées aux Etats-Unis.

Il s'agit d'une locomotive de manoeuvre de 2.000 CV, la Green Goat, et d'une locomotive industrielle de 1.000 CV, la Green Kid.

La Green Goat, par exemple, est dotée d'un petit moteur diesel Isuzu de 130 CV mais de 320 batteries. A l'arrêt et même en mouvement, le diesel recharge les batteries mais celles-ci sont utilisées à plein pour décoller une lourde rame de wagons.

Cette solution est pleine d'avenir pour de nombreuses raisons :

- prix d'achat réduit de 40 % (600.000 \$ au lieu de 1.000.000 \$)
- émissions des gaz réduites de 80 %.

Visuellement, ces locomotives hybrides se distinguent des locomotives traditionnelles par la suppression des échappements et l'abaissement du capot.

Photo de la Green Kid issue du site :

<http://www.railpower.com>

Texte de Michel Marin



Voyage dans le Sussex.

Les Hornby's Boys, désireux de faire partager leur passion commune pour les chemins de fer anglais, ont proposé au Comité du RMM d'organiser un week-end dans le Sussex, au sud de l'Angleterre, pour participer aux activités organisées par le **chemin de fer de la Blue Bell**, les 23 et 24 octobre 2004 "Giants of Steam". Nous vous fournirons plus de précisions quant à l'organisation de ce petit séjour dans la "Perfide Albion".

Le chemin de fer de la Blue Bell recrée parfaitement la merveilleuse atmosphère des trains à vapeur d'autrefois. Sur 16 km, la ligne traverse le comté de Sussex dont la beauté naturelle a été préservée, jusqu'à la gare de Kingscote, qui, pour la première fois en 1994, a revu un train à vapeur presque 40 ans après sa fermeture.

La Blue Bell vous fera découvrir la plus grande collection historique de locomotives et de wagons après celle du musée de York. Chaque détail suscite l'admiration ; le petit poste d'aiguillage à Sheffield Park où vous pourrez voir l'aiguilleur à l'œuvre, l'éclairage au gaz, le personnel en uniforme d'époque... Car ce qui fait l'intérêt de la Bluebell est que ce chemin de fer fonctionne encore comme autrefois lorsque les lignes rurales faisaient partie de la vie quotidienne.

Deux magnifiques gares sont à visiter. Sheffield Park Station, où est rassemblée la collection des locomotives. Horsted Keynes Station, la plus belle gare restaurée de l'ancienne compagnie Southern. Vous serez surpris par les dimensions de cette gare construite en pleine campagne.

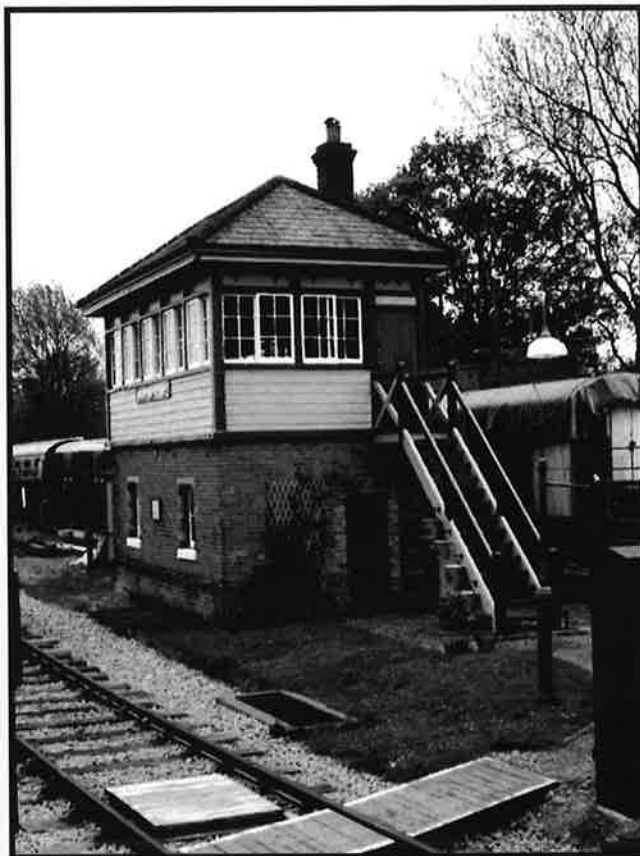
Alors, avis aux amateurs, vous ne le regretterez certainement pas.

Texte et photos : Paul Delescaille



Ci-dessus :
"Sheffield Park Station"

Ci-contre, en bas de la page de gauche :
"Horsted Keynes Station."



Ci-dessus : poste d'aiguillage à Sheffield Park.

Ci-dessous : manoeuvres en fin de journée.



La folle escapade de la 29.106

Contrairement aux quatre-vingts autres exemplaires construits aux USA et expédiés tout montés, les deux cent vingt autres construits au Canada étaient arrivés partiellement démontés et en caisses.

Après son débarquement au port d'Antwerpen, la 29.106 fut remontée à l'Atelier de Antwerpen-Dam et après essais, elle rejoignit, le 31 mai 1946, la remise de Ronet (FEO) où elle avait été affectée. Elle y resta jusqu'en mars 1953 pour être ensuite affectée à la remise de Hasselt (FHS) pour y terminer sa carrière. Sa mise hors-écritures eut lieu le 5 octobre 1964.

Tout comme ses cinquante-six soeurs affectées également à la remise de Ronet en 1946, elle y assura tous les services qui lui furent imposés et ce principalement sur les lignes au départ de Namur (c.-à-d. : les lignes 125 vers Liège, 130 vers Charleroi, 142 vers Tienen, 154 vers Dinant et Givet, 161 vers Bruxelles et 162 vers Arlon).

Notre locomotive avait une ligne de préférence. Il s'agissait bien entendu de celle se dirigeant vers Dinant et Givet qui lui permettait de côtoyer un magnifique fleuve et d'y admirer de non moins magnifiques paysages. Mais c'est en travaillant qu'il fallait parcourir cette très belle ligne touristique et ce n'est pas lors-

qu'elle était en tête d'une rame de marchandises (parfois en double traction soit avec une de ses soeurs, soit avec une amie du type 26 de la remise de Bertrix) ou d'un train de voyageurs assuré par une rame P composée d'une kyrielle de voitures du type GCI qu'elle pouvait contempler à son aise cette belle nature. Il aurait fallu qu'elle puisse s'arrêter là où elle le voulait mais malheureusement conduite au doigt et à l'oeil par son machiniste, elle était obligée de s'arrêter aux treize gares et points d'arrêts prévus pour les trains de voyageurs circulant entre Namur et Dinant.

Un projet d'escapade

Notre locomotive se demandait comment elle allait pouvoir réaliser son rêve. Elle échaffauda des projets dont l'un retint particulièrement son attention.

Pour l'exécuter, il lui suffisait tout simplement de profiter du moindre incident technique ou d'une éventuelle erreur humaine.

La réalisation du projet

Le moment propice se situa le mardi 9 mars 1948 vers 20h et nous est décrit comme ceci dans le journal "La Meuse" du jeudi 11 mars :



La 29.106 encastrée dans les dépendances du bureau des postes de Namur 1.
(Photo parue dans la revue italienne "I Treni" n°22 de 1982 et nous communiquée par Etienne Labar).

Mardi 9 mars vers 20 heures, le personnel de la gare et du bureau de poste de Namur 1 qui l'avoisine était en état d'alerte. En effet, la locomotive 29.106 garée dans la remise de Ronet et en ordre de marche venait de se mettre en mouvement suite à un changement de pression fortuit qui avait débloqué ses freins. Elle s'engagea sur les voies à quelques 40 km par heure en se dirigeant vers Namur. Le service du dispatch de Ronet s'était rendu compte de ce qui se passait, avisa aussitôt la station de Namur qui prit sans tarder les dispositions qu'imposait la situation. Le personnel de la poste fut prié de quitter ses bureaux, en effet la décision avait été prise de la diriger sur la voie en cul-de-sac parallèle au bâtiment de la poste.

La locomotive dirigée sur cette voie démolit le heurtoir puis arriva dans le hall d'accès au quai pour finalement s'emboutir dans le bureau de timbrage. Une partie du premier étage s'effondra sur elle et ses deux roues

porteuses avant écrasèrent le plafond des caves d'ascenseurs servant à acheminer les sacs de courrier vers le bureau de distribution qui fit également les frais de cet accident pas banal.

Dès le mercredi 10 au matin, une équipe d'ouvriers de la SNCB était déjà au travail pour dégager la capricieuse locomotive. Travail délicat, car un éboulement menaçait à tout instant de se produire. Aussi, un étaçonnage solide fut nécessaire en raison de la fragilité des murs lézardés. C'est vers 10h que la locomotive fut retirée de son insolite position.

C'est ainsi que se terminait, voilà 56 ans, d'une façon assez brutale une belle ballade dans la vallée mosane imaginée par une locomotive à vapeur venue d'outre-atlantique avec ses 299 soeurs pour aider au redressement de la SNCB, après quatre années d'occupation allemande.

Michel Herbiet

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.

Vu sur le site <http://megabus33.jexiste.fr>

Depuis le 13 mars 2004, les 28 tramways Combino de Bâle sont hors service. La découverte de défauts de fabrication majeurs sur les Combinos de Fribourg-en-Brigau a poussé le constructeur Siemens AG à faire suspendre l'exploitation de tous les tramways de ce type dans le monde qui enregistrent plus de 120.000 kilomètres au compteur.

Les BVB doivent ainsi assurer le service-horaire avec le reste du matériel roulant ce qui implique des diminutions de capacités sur certaines lignes. Des motrices normalisées de la série 457 à 466 circulent en unités doubles sur la ligne 3. Les lignes 15 et 16 sont principalement exploitées par des motrices Düwag seules. Les convois Be4/4 plus remorque sont attribués à la ligne 2. Le samedi, deux convois Düwag jaunes des BLT sont engagés sur la ligne de Bruderholz. Ces mesures permettent de libérer suffisamment de Be

4/6S pour assurer la traction des convois sur les lignes à Combinos 6 et 8. Les anciennes remorques entreposées à Dreispitz sont provisoirement réactivées. La ligne de renfort 12 est supprimée sans remplacement. La durée du retrait de ces tramways n'est pas encore connue. Les Combinos bernois ne sont pas (encore) concernés par cette mesure.

NDLR : et on s'étonnera que le titre Siemens baisse, baisse !

Nouvelles dispositions concernant le boulot de la 29.013 pour le 5 septembre

Aux dernières nouvelles, les navettes prévues entre les stations de la Hulpe et Genva sont supprimées. Elles sont remplacées par quatre parcours A/R entre les gares de Bruxelles-Luxembourg (ex Bruxelles-Quartier-Léopold) et La Hulpe.

Nouvelles du MOROP

Union Européenne des Modélistes Ferroviaires et des Amis des Chemins de fer
 Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas
 European Union of Railway Modellers and Friends of Railways
 Siège à Berne (CH) <http://www.morop.org> Courriel : info@morop.org

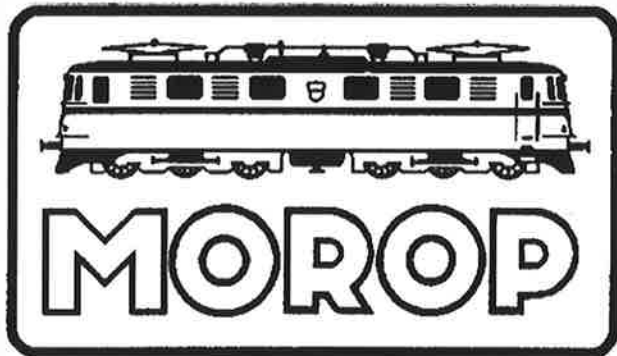
Le MOROP

Cette organisation européenne réunit les Fédérations nationales (FEBELRAIL pour la Belgique) et, entre autre, les Compagnies de chemins de fer nationales.

Le MOROP s'occupe d'édicter les normes "NEM" qui nous concernent directement. Elles sont publiées sous forme de fichiers au format international <.PDF> sur le site Internet <http://www.morop.org>. C'est sur ces bases que les fabricants de modèles s'alignent (plus ou moins bien) pour réaliser leurs productions.

Le 49ème congrès s'est tenu à Dresden (D). Un rapport circonstancié a été adressé aux fédérations nationales qui l'ont répercuté aux associations affiliées dont le R.M.M.

Il nous est aparu intéressant de vous en faire-part.



Le mot du Président

Après un été extrêmement chaud qui a provoqué de la sécheresse et des incendies dans toute l'Europe, nous avons pu vivre un des plus beaux congrès de ces dernières années. Nos amis du SMV(D) ont vraiment fait le maximum et encore plus afin que le 50ème congrès 2003 du MOROP soit un événement que l'on n'oubliera pas de si tôt. Nous avons pu admirer pendant ce congrès 10 locomotives vapeur. La sécheresse a malheureusement eu des conséquences sur nos voyages. Alors qu'en 2002 la ville et la région de Dresden devait connaître des inondations catastrophiques. La DB AG a, vu les circonstances, annulé les voyages en vapeur sur son réseau, bien que les locomotives prévues ne lui appartenait pas.

Le nombre de participants, plus de 180, a aussi été un record. Faut-il croire que la belle région de Dresden y soit pour quelque chose ? Bien sûr, puisque cette ville offre de nombreux programmes culturels attrayants. L'opéra "Semper Oper" n'y est sans doute pas étranger. Nos amis du SMV avaient pour la première fois concocté un programme culturel annexe fort agréable qui a eu un succès inespéré, car dans certains cas les places disponibles ont été vite réservées.

J'adresse ici mes plus vifs remerciements aux responsables du SMV et plus particulièrement à Peter Pohl et son épouse qui se sont dévoués sans compter.

L'assemblée générale a élu ou réélu son comité (...) Le comité technique a lui aussi livré un excellent travail en cette année 2003. Le MOROP peut enfin s'enorgueillir d'avoir mis sur pied avec la NEM 004 un "Label de Conformité". L'accouchement fut difficile, mais l'enfant a finalement vu le jour. Ce label devrait rendre service à tous les amateurs de trains miniatures. L'apposition de ce sigle sur les articles modèles sera un gage de compatibilité des différentes productions entre elles. Il reste maintenant à convaincre l'industrie spécialisée de faire usage de cette NEM 004. Je suis convaincu qu'à terme ce sera profitable tant aux modélistes qu'aux constructeurs qui verront peut-être croître leur clientèle. A bon entendeur...

L'année prochaine sera aussi à marquer d'une pierre blanche. En effet lors du prochain congrès qui se tiendra à Brigue (CH) en septembre 2004, le MOROP fêtera ses 50 ans d'existence. Je remercie d'ores et déjà nos amis de l'ASEA - SVEA qui, à ma demande, ont accepté d'organiser ce congrès jubilé en Suisse, pays dont la capitale, Berne, héberge le siège officiel de notre organisation. La session de printemps se tiendra à La Spezia en Italie, autre souvenir, autre pays, qui a vu naître le MOROP en 1954 à Genova. L'année 2004 sera donc aussi une année exceptionnelle dans l'histoire de notre fédération européenne.

J'espère pouvoir vous saluer très nombreux et en pleine santé lors de nos prochaines réunions.

Michel BROIGNIEZ, président.

Commission technique

La 93ème session de la commission technique a réuni 18 associations présentes ou représentées : Autriche, Belgique, Tchequie, Allemagne (BDEF et SMV), Danemark, France (CDZ, GEMME, FFMF), Hongrie, Italie, Norvège, Hollande (NVBS et MMF), Pologne, SK. Le Luxembourg fut représenté par le délégué de la Belgique et le Portugal par Michel Broigne. L'assemblée a aussi salué les représentants des firmes Roco et Tillig. Le secrétaire allemand de la commission technique, également représentant du BDEF, M. Olaf Herfen, a pris congé après de nombreuses années de collaboration. Pour son travail assidu, M. Olaf Herfen fut remercié par un tonnerre d'applaudissements. M. Peter Pohl avait déjà remplacé M. Olaf Heren au pied levé lors de la réunion de Bratislava. Par suite de son investissement dans l'organisation de ce congrès, il est remplacé pour cette session par M. Karsten Flach du SMV.

De l'ordre du jour assez fourni, les décisions suivantes ont pu être prises :

- document interne pour la dénomination des documents électroniques.
- Les normes.

Les normes nouvelles ou révisées suivantes seront publiées

NEM 002, révision. Directives pour l'élaboration des NEM, adaptation du texte.

NEM 004, édition 2003. Sigle MOROP.

NEM 010, révision. Echelles, rapports de réduction, écartements.

NEM 102, révision. Gabarit de libre passage en alignement.

NEM 301, révision. Gabarit du matériel roulant.

Les NEM 010, 102, 301 seront complétées pour l'échelle 2.

NEM 655, révision. Interface électrique pour boîtiers d'attelages H0.

NEM 800, révision. Epoques. Modification en norme "impérative", adaptation et meilleure séparation des normes spécifiques aux pays.

Les révisions prévues

NEM 103. Gabarit de libre passage en courbe.

NEM 362 (364). Boîtier pour tête d'attelage interchangeable.

NEM 651. Interface électrique version S.

NEM 656. Interface électrique pour boîtier H0, version externe.

Ces normes à revoir seront proposées pour la prochaine session et sont à faire parvenir aux responsables.

Lors de la révision des normes concernant les échelles, les rapports de réductions, et plus particulièrement les écartements, des pourparlers sont nés afin d'y ajouter ou non d'autres échelles et écartements.

Dans la discussion sur la situation du bus de commande, il est fait appel à de l'aide aux différents pays. Un feuillet et un avis sur Internet viennent compléter cet appel à l'aide.

Comme indiqué ci-dessus un travail assez conséquent a été fourni. Toutes ces discussions ont fait que le temps est passé très, trop, vite. Il a fallu ajourner les rapports des représentants. Malgré cela des entretiens fructueux ont pu être faits lors des excursions pendant le congrès.

La prochaine session se tiendra du 6 au 9 mai 2004 à La Spezia (I). Enfin, un très grand merci est adressé aux organisateurs pour l'excellente préparation et le bon déroulement de ce congrès.

Hermann Heless, Directeur,

Traduction : Michel Broigniez.

Nancy : Exp'O'Rail 2004

"L'Arge Spur 0" et le "Cercle du Zéro" organisent, à Nancy, le premier salon international sur le sol européen consacré à l'échelle 0. A côté des fabricants, artisans et réseaux de démonstration des quatre pays membres de l'Eur'0 (*), ainsi que les représentations des autres pays européens aussi bien que de pays d'outre-mer.

(*) "Eur'0" : Fédération de l'échelle 0 avec "l'Arge Spur 0" d'Allemagne, le "Cercle du Zéro" de France, la "Gauge 0 Guild" de Grande Bretagne, "Stichting Spoor Null Contact" des Pays-Bas.

Journée du souvenir à Charleroi, le 7 mai 2004

A l'occasion du 60ème anniversaire de la Libération, la Ville de Charleroi organisait le 7 mai dernier au Centre C.E.M.E. à Dampremy une journée de commémoration regroupant les associations patriotiques et des représentants du Conseil Consultatif des Jeunes. Suite à l'intervention du Rail Miniature Mosan et en particulier de son Président, la Ville de Charleroi a tenu à honorer les Vétérans du 744th Railway Operating Battalion. (voir l'article d'Etienne Labar dans FFN 125). En présence de notre président Jean-Claude Botspoel, du Rédac'chef de Ferro Flash Namur Claude Carpet, et de Paul Delescaille, notre ami Etienne Labar a reçu des mains du premier Echevin la médaille de la Ville de Charleroi. Cette médaille a été transmise à Madame Louise Greenfield, trésorière de l'Association des Vétérans du 744th ROB. Elle a été présentée aux anciens combattants lors de leur 58^{ème} réunion, les 11 et 12 juin derniers à Chicago. *Paul Delescaille.*



Les remises à locomotives de la SNCB

Suite de FFN 122, 123, 124 et 125

Au cours des quatre derniers Ferro Flash Namur (FFN 122 à 125), nous vous avons fait découvrir l'importance des remises tant par le nombre de services-locomotives à assurer que par les types de locomotives y affectés.

Dans ce numéro, nous allons définir :

- la "nature des **service-locomotives**",
- les "**séries**",
- le "**nombre de locomotives nécessaires**",
- "**l'effectif des locomotives**".

Note du Rédac'chef :

Comme cet article est basé sur des sources anciennes, des cours donnés aux Candidats Instructeurs de Traction et des réglementations, il nous a semblé souhaitable de conserver l'authenticité du texte et de l'esprit. Pour cela, il sera fait emploi de l'indicatif présent tout au long de ce qui suit comme si nous continuions à vivre à l'époque de la vapeur.

Il en va de même pour le terme "prestation" ou "prestations" qui est un belgicisme continuellement employé dans ces sources anciennes. Le lecteur le remplacera par "activité", "travail", "service" ou tout autre terme plus approprié de la langue française.

Nature des services-locomotives

Les services que doivent assurer les locomotives d'une remise sont de quatre ordres et sont classés comme suit :

Les services de route

On peut les subdiviser en **services à voyageurs** et **services à marchandises**. Une "prestation-locomotive" de route comprend deux parties :

- la partie utile, notamment la remorque du train,
- le temps avant, après et l'intervalle entre les trains.

La partie utile d'un service-locomotive comprend dans le cas le plus simple, un train au départ de A vers B et un train au retour de B vers A.

L'intervalle en B, après l'arrivée du premier train et avant le départ du deuxième, s'appelle une **interruption**.

Au cours d'une telle interruption, on effectue les opérations suivantes :

Opérations après arrivée

- décrochage de la locomotive du train,
- éventuellement certaines manoeuvres,
- parcours vers les installations du service de la traction.

Opérations dans les installations de la traction

- virage de la locomotive,
- prise d'eau et nettoyage du feu,
- éventuellement approvisionnement en charbon,
- préparation pour le voyage de retour (graissage).

Opérations avant le départ

- retour à la gare,
- éventuellement certaines manoeuvres,

- accrochage au train,
- essai de frein.

En principe, du point de vue de l'utilisation de la locomotive, toute interruption constitue une perte. Il faut donc la réduire au minimum.

Toute "prestation-locomotive" se compose d'une succession de trains séparés par un **intervalle** qui se situe généralement dans la remise d'attache de la locomotive.

Au cours de l'intervalle, on effectue les opérations suivantes :

Opérations à l'entrée de la remise

- visite de la locomotive sur les fosses de visite,
- virage pour le service suivant,
- chargement du combustible,
- approvisionnement en eau, sable et huile,
- nettoyage du feu et du cendrier, enlèvement du fraisil de la boîte à fumée,
- éventuellement, retrait du feu,
- remisage de la locomotive sur une des voies de la remise,
- séjour à la remise, soit à froid, soit en feu.

Opérations avant la sortie de la remise

- éventuellement : allumage de la locomotive,
- mise en pression de la chaudière,
- préparation par le personnel : visite, graissage, essai.

Le séjour à la remise dépend, en ordre principal de l'horaire des trains. Des séjours d'une certaine durée sont à prévoir pour permettre d'effectuer les travaux d'entretien nécessaires.

Au cours de ces **séjours prévus**, les opérations suivantes ont lieu :

- le passage des tubes à fumée,
- le nettoyage complet ou sommaire de la locomotive,
- le lavage de la chaudière,
- certains travaux d'entretien, suivant le temps dont on peut disposer,
- l'allumage de la locomotive.

Des **séjours imprévus** résultent d'une mise hors service de la locomotive.

Service des manoeuvres

En général, une prestation-locomotive s'étend d'une façon continue sur 24 heures, à l'exception d'une interruption pour l'approvisionnement en combustible et des interruptions de courte durée entre deux manoeuvres pour prise d'eau.

Ce n'est qu'après un cycle comportant plusieurs prestations complètes que la locomotive revient séjourner à la remise pendant une journée pour y subir les travaux d'entretien nécessaire : lavage, nettoyage, révision, etc.

Services de planton

La locomotive doit rester continuellement en pression et doit pouvoir sortir immédiatement à toute réquisition éventuelle. Les services de planton ont pour objet la régularité des services à voyageurs. La locomotive-planton doit remplacer n'importe quelle locomotive avariée ou manquante peu avant le départ du train. Elle est utilisée également pour dépanner un train resté en détresse en pleine voie.

Tout platon utilisé doit être reconstitué dans le plus bref délai. Généralement, le planton n'est pas utilisé et constitue une charge non productive.

Services de réserve

Avec locomotive

La locomotive doit être allumée, mais non en pression. Ces services sont employés, en général, pour la remorque des trains spéciaux ou facultatifs ainsi que pour la reconstitution des plantons.

Une réserve avec locomotive doit être utilisée assez régulièrement. Le nombre en est fixé d'après la moyenne des services spéciaux et facultatifs à assurer.

Sans locomotive

Dans ce cas, seul le personnel est présent.

Les séries

Tous les services à assurer par une remise sont groupés en séries de services semblables assurés par des locomotives d'un même type.

Les séries sont caractérisées par des lettres.

Les lettres de "A à I" sont réservées aux séries des services à voyageurs, celles de "J à Q" aux séries des services à marchandises et celles de "R à Z" aux séries de services de manoeuvres.

Notons que des services à voyageurs peuvent être inclus dans une série de services à marchandises et que des services à marchandises peuvent être inclus dans une série de services à voyageurs. De même, une locomotive peut commencer son service en tractant un train de voyageurs et rejoindre sa remise d'affectation en tête d'un train de marchandises ou vice-versa.

Dans la pratique, il arrive fréquemment qu'une prestation s'étend sur deux jours successifs du calendrier, de sorte qu'il n'est pas toujours possible de les délimiter exactement par des périodes de 24 heures, comprises entre deux intervalles qui déterminent ainsi les différents services.

Le nombre de locomotives nécessaires

Le nombre de locomotives nécessaires est déterminé par le nombre de prestations prévues dans les séries, auquel nombre il y a lieu d'ajouter les locomotives de réserve.

Supposons que dans une remise nous ayons les séries suivantes :

Série A..... 8 services-locomotives pour type 7.

Série B..... 15 services-locomotives pour type 64.

Série J..... 32 services-locomotives pour type 81.

Série K..... 16 services-locomotives pour type 44.

Série R..... 14 services-locomotives pour type 53.

Ce qui fait un total de 85 services. Afin d'être à même d'assurer ces 85 services en toutes circonstances, on doit disposer d'une certaine **réserve**.

Cette réserve doit remplacer les locomotives avariées et celles séjournant à la remise pour les travaux de révisions périodiques ou des travaux imprévus importants.

La réserve est fixée à 20% du nombre de services-locomotives.

Dans l'exemple cité, le nombre total de locomotives nécessaires sera donc de $85 + (0,2 \times 85) = 102$.

Les 17 locomotives de réserve sont à subdiviser d'après les types de locomotives utilisés, par exemple :

Type 7 $8 \times 0,2 = 1,6$ ou 2.

Type 64 $15 \times 0,2 = 3$.

Type 81 $32 \times 0,2 = 6,4$ ou 6.

Type 44 $16 \times 0,2 = 3,2$ ou 3.

Type 53 $14 \times 0,2 = 2,8$ ou 3.

On distingue :

- les locomotives utilisables, c'est à dire effectivement en service ou pouvant être mises en service, si nécessaire. Le nombre de locomotives utilisables varie constamment et comprend les 85 locomotives assurant les 85 services et une partie variable des 17 locomotives de réserve.
- les locomotives non-utilisables : la partie restante des 17 locomotives de réserve après déduction des locomotives utilisables.

L'effectif des locomotives

L'effectif total des locomotives comprend :

- les locomotives hors-service,
- les locomotives en service,
- les locomotives parquées.

Les locomotives hors-service

- les locomotives en grande révision (G.R.) en atelier central,
- les locomotives attendant leur prise en mains pour grande réparation,
- les locomotives en moyenne réparation (M.R.),
- les locomotives attendant leur prise en mains pour moyenne réparation,
- les locomotives en gros entretien (G.E.) en atelier central,
- les locomotives attendant leur prise en mains pour gros entretien.

Les locomotives hors service pour gros entretien sont à remplacer par des réserves prévues et n'autorisent donc pas le déparquage.

Les locomotives en service

- l'effectif total des locomotives, diminué des locomotives hors service et des locomotives parquées.

Si le nombre de locomotives avariées dépasse celui des locomotives de réserve, il manque des locomotives pour assurer régulièrement tous les services prévus. Il s'en suit que, pour remédier à cette situation, on utilise des locomotives en série qui normalement devraient séjourner à la remise. Il arrive alors assez souvent que la locomotive utilisée ne rentre pas à temps à la remise pour assurer son service normal suivant dans la série, de sorte que pour celui-ci il faut également avoir recours à une autre locomotive. En des cas pareils, les locomotives sont banalisées, c'est à dire qu'elles sont desservies par d'autres personnels que les titulaires. Quand la locomotive est utilisée après un service normal de la série et est remise en série avant le service normal suivant, il y a banalisation limitée, tandis qu'au cas où, pour ce dernier service, une autre locomotive doit être utilisée, il y a banalisation générale.

La banalisation est nuisible parce qu'elle dérange la régularité du roulement, amène la suppression des opérations prévues pendant les séjours de la locomotive à la remise et que la desserte des machines par des personnels non-titulaires conduit toujours à des avaries plus fréquentes. La banalisation doit donc être écartée autant que possible.

Les locomotives parquées

La situation du trafic et les mesures prises pour l'utilisation et la réparation des locomotives peuvent amener la non-utilisation temporaire de certaines locomotives.

Dans le but d'assurer leur bonne conservation et afin d'être armé en cas d'extension du trafic, il est constitué un parc de locomotives en bon état.

Les principes régissant le parquage des locomotives sont les suivants :

Doivent être parquées d'office, toutes les locomotives :

- sortant de réparation, quel que soit le genre de réparation effectuée (G.R. ou M.R.),
- actuellement en service, mais dont l'utilisation n'est pas justifiée par le nombre de services prévus au roulement, compte tenu des 20% pour la réserve autorisée,

- rendues disponibles par une réduction du nombre de services à assurer.

Les locomotives visées sous les deux derniers points doivent, avant parquage, être remises en ordre et, si nécessaire, révisées. Elles sont choisies, par le chef immédiat responsable, parmi celles ayant les plus petits parcours depuis la grande ou la moyenne réparation sans toutefois compromettre l'échelonnement des parcours entre réparations pour les locomotives maintenues en service.

Les remises sont chargées de dresser la fiche M581 pour le parquage des locomotives, elles les expédient de façon qu'elles arrivent à la Direction MA, bureau 22-12, section 5, le jour C. Une telle fiche doit être dressée pour toute locomotive sortant de réparation et pour toutes celles qui doivent être parquées à la suite d'une réduction du nombre de services à assurer.

Pour les locomotives sortant de réparation, on considère comme date de parquage, la date de sortie de la locomotive de l'atelier de réparation. Pour celles de route qui ne sont parquées qu'après un parcours de 2.000 km, c'est ce parcours maximum autorisé qu'il y a lieu de renseigner sur la fiche.

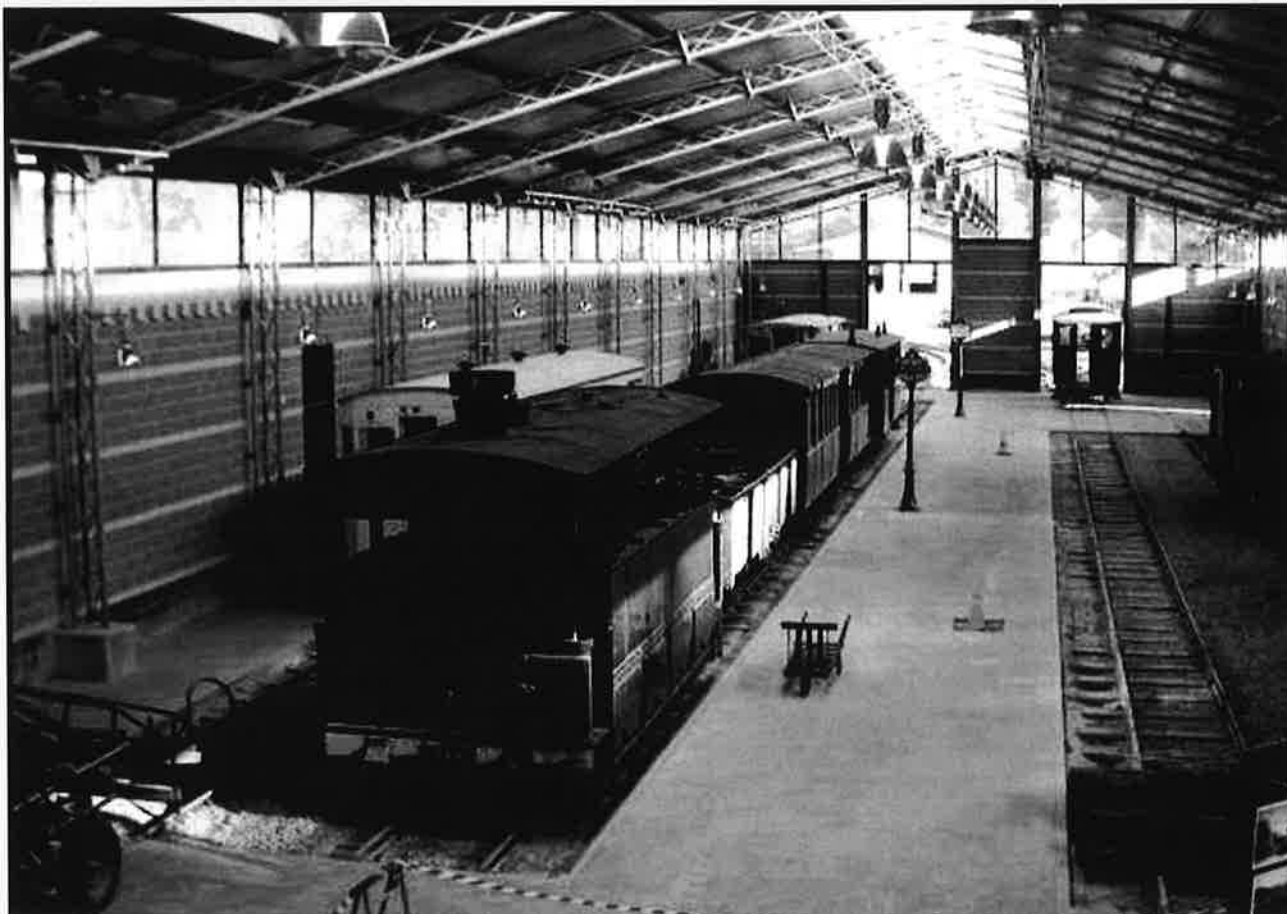
Les demandes de déparquage se font au moyen d'un formulaire M581 bis à envoyer à la Direction MA, bureau 22-12. Quand il y a lieu de proposer le déparquage d'une locomotive, le chef immédiat doit la choisir parmi celles séjournant le plus longtemps dans le parc en commençant par celles ayant été reparquées après un certain parcours. Il ne peut être dérogé à cette règle que pour éviter de compromettre l'échelonnement. Dans ce cas, une proposition de dérogation doit être jointe à la demande de déparquage. Les locomotives ne peuvent être mises en service qu'après réception de l'accord de la Direction MA, bureau 22-12.

Michel Herbiet, avec la complicité et les documents d'enseignement professionnel de la SNCB, cours 1231 prêté par Jean Dubuffet.

A suivre dans le FFN 127 : "Roulement du personnel de conduite et des locomotives;"

**Portes ouvertes au Rail Miniature Mosan
le samedi 13 novembre 2004 de 10h à 18h.**

**en ses locaux habituels : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle à JAMBES.
Ateliers de modélisme, démonstrations, circulations sur les trois réseaux du club.**

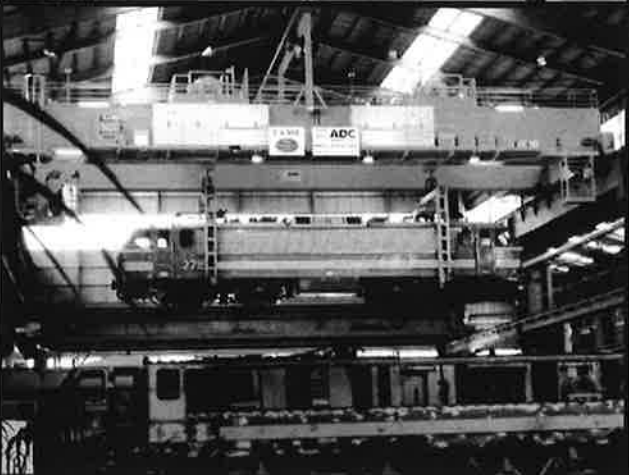
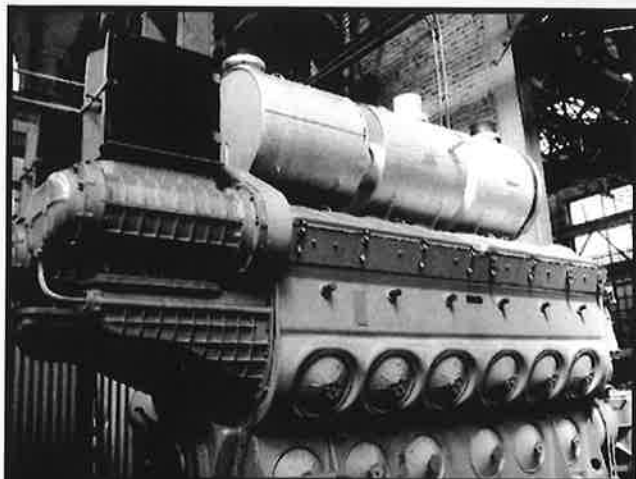


Vue intérieure dans le "Centre de Documentation du Vicinal" à Thuin, vue sur le site : <http://www.asvi.org>



29 décembre 2003, l'automotrice 306 en gare de Mechelen (photo Patrick Maes).

Les 100 ans de l'AC SALZINNES



Vue intérieure des ateliers (photos Paul Delescaille).

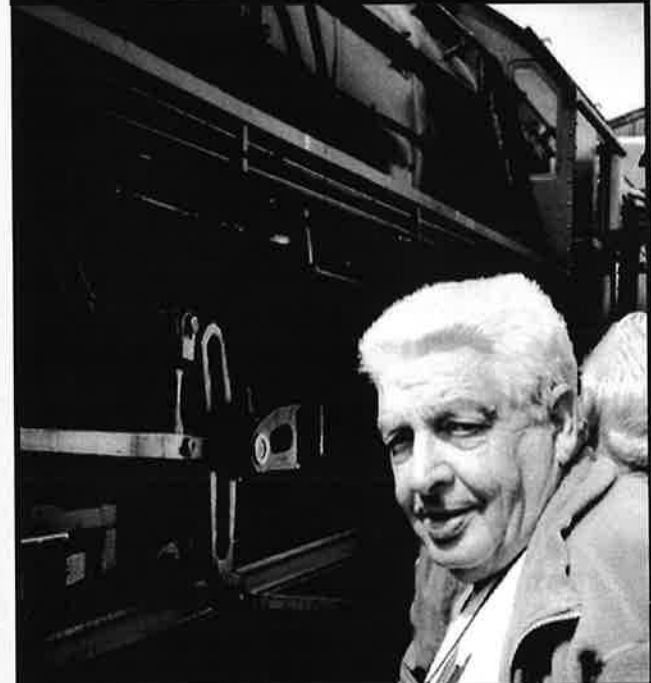


Ci-dessus : l'évolution à la SNCB, présentée sur la cours de l'AC Salzinnes avec, de droite à gauche : La Vapeur représentée par la 29.013 restaurée, le Diesel par la "gros nez" 204.004 en livrée d'origine, l'électricité par la 1306 et la nouvelle Diesel série 77, n°7830.

Ci-contre, à droite : une autre vue de la 29.013 arrivant à l'AC Salzinnes (photo Michel Herbiet).



La 29.013 en gare de Gembloux, le 22 avril 2004 lors de son transfert vers l'AC Salzinnes (photo Christian Auquière).



Ancien conducteur de la 29.013, notre ami Jean Dubuffet a fourni d'importants renseignements techniques aux nombreux visiteurs.





La 8227 en tête d'un train de travaux à Visé, 21-02-2004



28 mars 2004, la 2008 à Glons



La 7764 en tête d'un train de coils. Visé, 22 janvier 2004



La 5533 en tête d'un train de conteneurs-citernes.
Glons, 28 mars 2004



Unité multiple de 63, la 6319 en tête d'un train de marchan-
dises. Glons, 28 mars 2004



Unité multiple de 55 en livrée bleue. La 5515 en tête d'un
train de coils. Glons, 28 mars 2004



La 1184 en tête d'une rame Bénélux à destination de Bruxelles au passage à Mechelen-Nekkerspoel, le 16-03-2004.



Mechelen, 29-12-2003, la rame réversible composée de voitures bleues/jaunes et bleues/rouges des NS, poussée par la 1191 de la SNCB vers Amsterdam.



Marche-les Dames 12 février 2004, la 2008 en tête d'un convoi de marchandises en direction de Namur



Mechelen-Nekkerspoel, le 16-03-2004. La 2552 remorque la 1192.



La 2718 en tête d'un convoi de citernes au passage à Visé, 17 février 2004



Marche-les-Dames, 21 janvier 2004, la 7757



Bressoux le 2 mars 2004, la locomotive Diesel 7760 en tête d'un convoi de fonte en fusion composé de deux wagons torpilles précédés chacun d'un wagon tombereau



Visé, le 21 février 2004, un convoi de wagons-céréaliers enlevé en double traction par la 7759 en tête



La 2005 à Visé-Haut, le 20-04-2004



La 2003 au passage à Visé-Haut, le 20-04-2004



Hambos, le 10 mai 2004 : unité multiple de série 13 avec la 1302 en tête d'une rame marchandises.



Visé-Haut, unité multiple avec la 2346 en tête d'une rame de conteneurs vers Montzen, 20-04-2004.



La 7794 en tête d'une rame de citernes à Hambos, le 10-05-2004.



L'automotrice 154 à Limal, le 24-03-2004



La 7814 haut-le-pied, à Hambos (situé sur la ligne 53 Schellebelle - Leuven), le 10 mai 2004.



L'automotrice 565 à Leuven, le 5 avril 2004

Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer.

Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau fixe H0 (*décor Mosan*), d'un réseau modulaire N (*décor Athus-Meuse, site de la gare de Vônèche*) et d'un réseau modulaire H0 (*décor US*) ainsi que la circulation de convois sur ceux-ci.

Comité actuel (2004) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Guy Lahaye
 Trésorier, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* 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,
 et Claude Riguelle.
 Réseau H0 "US" Jean-Claude Botspoel,
 et Jules Falque.
 Réseau N "Athus-Meuse" Jacques Quoitin,
 et Didier Delfosse.
 Bibliothèque Claude Carpet,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

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

Abonné à Ferro Flash Namur,
 (uniquement le service Ferro Flash) 18,00 €.
 Pour l'étranger 22,00 €.

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

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

Secrétaire Guy Lahaye Rue Fostrie, 60 5530 YVOIR.
 Tél : 082.61.01.04 GSM : 0495.90.45.72 Courriel : rmmsecretaire@hotmail.com

Trésorier Didier Delfosse Rue de Furnaux, 26 B 5640 METTET
 Tél bur : 065.58.31.68 GSM : 0477.65.64.86 Courriel : didier.rmm@skynet.be

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

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

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 071.72.95.61. Courriel : ffn-rmm@skynet.be
 URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

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 infodé 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

Voyage à Intermodelbau 2004 à Dortmund - Image d'archives	1
Le centenaire de l'AC Salzennes.....	2
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs"	4
Images de la première bourse ferroviaire du RMM	5
Le souper annuel du RMM	8
Voyage dans le Sussex	11
Les amis nous informent	13

Actualité ferroviaire

Des wagons de marchandises moins bruyants	9
Green Goat et Green Kid.....	10
Nouvelles du Morop.....	14
Journée du souvenir à Charleroi, 7 mai 2004.....	15
Les cent ans de l'AC Salzennes	20

Rétro rail

La folle escapade de la 29.106.....	12
Les remises à locomotives de la SNCB	16

Documentation

Les photos de Patrick Maes	22
----------------------------------	----

Histoire

Le chemin de fer et l'armée	6
-----------------------------------	---

ferro flash Namur n°126 (2004-3)

Ce troisième numéro de l'année 2004 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des photos, des articles ou toute autre collaboration : Jean-Claude Botspoel, Paul Delescaille, Didier Delfosse, Jean Dubuffet, Etienne Labar, Patrick Maes, Michel Marin, Edouard Vandendorpel et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait peut-être bien moins fournie !...

ferro flash Namur :

Infographie : "Modélisme & Graphisme sa", Allée des Fougères, 435; 5621 Morialmé. 071.72.95.61.
Impression : "Impaprint sprl" ; Rue Bel Horizon, 1; 5651 Thy-le-Château. 071.61.11.12.

Photo de couverture : Enchevêtrement de voies à la gare de Mechelen (photo Patrick Maes).



La 29.013, "corrigée", photographiée lors d'un parcours d'essai le 16 avril 2004 au passage à Epegem (Zemst) (photo Michel Marin).

ferro flash Namur

Bimestriel de liaison des modélistes ferroviaires de la région namuroise.

Rédaction : MODELISME & GRAPHISME sa, Allée des Fougères, 435. 5621 MORIALME

Editeur responsable : Claude CARPET, tél : 071.72.95.61. ou 0475.48.62.60.

Courriel : ffn-rmm@skynet.be URL : <http://www.club-rmm.be>

Une erreur de la part d'un membre du personnel de l'imprimeur a modifié la présentation finale de Ferro Flash Namur 126 malgré le soin qui lui a été apportée par l'infographiste. La page 2 de couverture s'est retrouvée à la fin (page 4 de couverture). Ce qui a décalé la numérotation des pages et l'a placée le long de la ligne d'agrafage. La Rédaction présente ses excuses pour cet incident fâcheux, malencontreux, déplorable.