

Ferro Flash Namur

30 ans de modélisme et de bonheur au Rail Miniature Mosan

Expo 95 : le programme des réseaux
Modélisme : des arbres, une autre manière...
Les services-locomotives à assurer.



Rail Miniature Mosan

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

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

Outre les réunions mensuelles, le Rail Miniature Mosan propose à ses membres des réunions hebdomadaires consacrées à la construction d'un grand réseau H0 et d'un réseau modulaire N.

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

Membre junior (- de 18 ans) _____ : 500 fr.

Sympathisant (abonné)
(uniquement le service Ferro Flash) : 600 fr.

* Pour un second membre d'une même famille, (sans service Ferro Flash Namur) cette cotisation est réduite à 750 fr.

Secrétariat du club : Daniel Braibant, rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT. 082- 64.54.33.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

Local : Centre Culturel de Géronsart, rue du Trèfle, 5100 JAMBES.

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPLOEL, Chaussée Romaine, 15, 5561 CELLES.

Rédaction et diffusion : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
Tél : 071 - 72.87.41. et 42. Téléfax : 071 - 72.95.62.

Compte Bancaire : 360-0053510-69 du Rail Miniature Mosan.

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

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.

Le Rail Miniature Mosan fête ses 30 ans !

un club heureux et en pleine maturité

Il y a quelques temps de là, quelques amis se rencontrent pour parler de leur hobby commun : le train miniature.

Ils rêvent de réseaux, d'un beau réseau comme il s'en trouvent derrière les vitrines des grands magasins de Namur lors de la "Saint-Nicolas".

Car en ce temps là, il y avait beaucoup de vitrines avec des trains...

Ils forment l'Association Ferroviaire Namuroise des Amis du Rail.

Ils vont essayer de rechercher un local et de construire le réseau de leurs rêves. Ils y parviennent mais le premier noyau ne tiendra que peu de temps. Jules Falque nous en a décrit des péripéties tout au long d'articles dans notre Ferro Flash Namur.

Trente ans sont passés, le début de tout, les débuts du Rail Miniature Mosan en 1965.

De l'école de Belgrade au centre culturel de Géronsart, personne ne pouvait imaginer un beau local, mis à notre disposition par la Ville de Namur, avec deux réseaux, un bar, une centaine de membres passionnés qui aiment à se réunir et une revue de club bimestrielle qui s'édite à cent quatre-vingts exemplaires.

Que de chemin parcouru ! Que de progrès réalisés !

A ce jour, quelques milliers de personnes sont venues admirer les oeuvres de ces "dingues de train" lors des diverses expositions organisés en nos locaux ou ailleurs.

Il est à espérer que cet étalage a servi à raviver dans le coeur des admirateurs cette petite flamme nécessaire à faire renaître l'envie de s'adonner à cette belle passion.

Si cela est, nous avons réussi une partie de notre mission.

Il n'est rien de plus positif, en plus de son propre plaisir, que de servir à étendre un hobby qui a parfois bien du mal actuellement à s'implanter dans les familles et dans les jeux de nos jeunes.

Notre exposition anniversaire poursuivra encore ce but et les efforts de certains pour y parvenir sont tout simplement prodigieux (voir l'article sur notre Secrétaire en page 2) et un merci devient très peu, face au dévouement des bénévoles.

Ce qui prouve une fois de plus que l'exposition du RMM est bien notre fête, ce qui constitue en fait et également un souhait pour le succès de la manifestation.

Les projets sont nombreux pour l'avenir de notre club, les bonnes volontés des bénévoles également, et, de plus, le pari de faire connaître mieux encore et plus efficacement ce hobby passionnant.

Joyeux anniversaire et bonne chance pour l'avenir. A bientôt pour la grande fête.

Jean Claude Botspoel, président.

Trente ans, une centaine de membres passionnés qui aiment à se réunir, deux réseaux de club et une revue bimestrielle.

Si nous pouvons raviver la petite flamme ferroviaire dans le coeur de nos visiteurs, nous aurons réussi une partie de notre mission.

Le Rail Miniature Mosan
expose en ses locaux
les samedi 14 et dimanche 15 octobre

Programme des réunions au R.M.M. et activités ferroviaires "d'ailleurs"

OCTOBRE

- 13 : *CFFL, Rixensart : "Mes réalisations en résine", par Francis Michel.*
- 14 & 15 : **Exposition du trentième anniversaire du Rail Miniature Mosan.**
Programme en page 3 + photos tout au long de ce numéro.
- 15 : *Bourse à Woluwé.*
- 20 : **Réunion mensuelle du RMM.**
- "Bilan et résultats de l'expo 95".
- 22 : *Bourse de l'ALAF (Ougrée, salle du centre René Delbrouck)*
- 22 : *Bourse du LMC, au Kirchberg à Luxembourg.*
- 28 : *Bourse, rue Basse Wez, 85, Liège.*
- 29 : *Bourse à Steinsel, dans l'ancien hall de basket, (Luxembourg).*

NOVEMBRE

- 5 : *Bourse de l'AMMA, salle de Sclayn.*
- 10 : Réunion réseaux.
- 10 : *CFFL, Rixensart : "Matériel transformé ou disparu sur les lignes modifiées ou supprimées", par Claude Defechereux (ex-Railphoto)*
- 12 : *Club ferroviaire de Malmédy : bourse d'échange (voir annonce)*
- 17 : **Réunion mensuelle du RMM :**
- "Durango and Silverton" conférence et dias par Philippe Moniotte.
- 18 : *Expo + bourse de l'AMFL à Walferdange (Luxembourg)*
- 26 : *Bourse d'anciens jouets à Poulseur.*
- 26 : *Bourse du THT, salle Star, Vilvoorde.*

DECEMBRE

- 1 : Réunion réseaux.
- 8 : Réunion réseaux + atelier de montage de kits (série 91)
- 10 : *Bourse à Woluwé.*
- 15 : Réunion réseaux.
- 17 : *Bourse à la Ruhe Verrière à Lodelinsart;*
- 22 : **Réunion mensuelle du RMM.** (Le programme ne nous a pas été communiqué, avis aux amateurs).

L'exposition '95 : une formidable organisation qui repose, en définitive, sur les épaules d'un seul homme !

Qu'on vive l'organisation de cette exposition de notre trentième anniversaire de l'intérieur ou de l'extérieur, il faut humblement reconnaître que le secrétaire Daniel Braibant est en même temps sur tous les créneaux de toutes les tours du château.

Il concentre toutes les énergies, ranime la flamme des abattus, bouscule les indécis, court de tous côtés pour diffuser notre image de marque, fait les démarches auprès des journalistes pour obtenir des interviews et des articles, active la recherche de lots, accorde les dames pour le bar et les repas, et encore bien d'autres choses encore.

Bref, il se dépense sans compter et ses heures de loisirs sont devenues trop courtes.

Ah, Daniel si tu n'étais pas là ! Que ferions-nous ?

Heureusement que Liliane te soutient dans tes efforts !

Et après l'on s'étonnera qu'il attrape encore un malaise cardiaque ou une forte hausse de tension.

Notre secrétaire a donné le maximum de lui-même pour que cette exposition réussisse.

L'avons-nous suffisamment aidé, avons-nous rempli parfaitement le rôle pour lequel nous nous étions personnellement engagé ?

Il est des amis qui méritent plus que notre estime: **le respect.**

Articles parus dans :

"*La Nouvelle Gazette*" du 26 septembre, "*La Meuse*" du 25 septembre, "*Le Soir*" du 30 septembre, 100 spots sur *Radio Contact*, "*Vers l'Avenir*" un jour de la semaine du 9 au 13.

Il s'agit d'articles, pas de publicité payante !

Un fameux coup de chapeau à Daniel dit le débrouillard, dit l'entrepreneur !

Un accident dramatique

Un accident du travail a provoqué la désolation dans la famille de notre ami Jean Dubuffet. Son fils Benoît a été grièvement blessé et a du être définitivement privé de sa jambe gauche.

Heureusement, Benoît est bien vivant et son humour est resté au beau fixe.

Jean supporte difficilement cette épreuve et a besoin de tout notre soutien.

Rue G.Eloy, 9, 5100 Jambes.

Les circulations sur les réseaux du club

Circulations sur le réseau H0

Claude Riguelle, responsable du réseau H0 a prévu de faire circuler du matériel de deux époques bien déterminées : l'époque III de 1947 à 1960, et les époques IV et V de 1980 à 1995.

Ce choix permettra la circulation de matériel voyageurs des trois classes, de grands express européens et la traction vapeur dans l'époque III.

Le matériel plus connu des époques IV et V sera également à l'honneur.

Chaque époque effectuera sa présentation d'heure en heure.

De petites interruptions seront nécessaires pour effectuer le changement de matériel en coulisse.

Néanmoins, pendant ces modifications, des rames continueront à circuler... Tout les convois n'étant pas changés en même temps...

Matériel de l'époque 1980 - 1995

Ligne 162, en montée (voie vers le public) :

1. International vers l'Italie, loco HLE16.
2. Marchandise : wagons divers, loco HLE20.

Ligne 162, en descente :

3. Train IC, voitures M4, loco HLE27.
4. Automotrice ou marchandise caboteur.

Ligne 154, vers l'entrée du local (voie vers le public):

5. Marchandise wagons minéraliers, loco HLD55.
6. Train IC voitures M2, loco HLD60 ou HLD62.

Ligne 154, vers le fond du local :

7. Autorail ou international voitures Corail, loco HLD54.

Matériel de l'époque 1947 - 1960

Ligne 162, montée (voie vers le public) :

1. Direct, voitures ex-allemandes, vapeur type 64.
2. Marchandises, wagons divers, loco HLE29.

Ligne 162, descente :

3. Semi-direct, voitures K1, vapeur type 64.
4. Rame TEE SNCF ou autorail triple 654.

Ligne 154, vers l'entrée du local (voie vers le public):

5. Train CIWL, vapeur SNCF 230E.
6. Omnibus, voitures ex-allemandes, vapeur type 96 ou 93.

Ligne 154, vers le fond du local :

7. International "Nord-Express".

Il est bien entendu que cette configuration est donnée à titre indicatif.

Tout le matériel proposé a été testé avec minutie mais nul n'est à l'abri d'une panne dans le style : "locomotive qui s'arrête pour on ne sait quelle raison".

Aussi, du matériel de remplacement a été prévu.

Ne nous étonnons donc pas si, au cours de ces deux journées de circulations, les locomotives et wagons précédemment décrits sont permutés au profit d'autres tout aussi représentatifs.

Tout au long des pages de ce numéro spécial figurent des photos prises sur le réseau H0 lors des essais de matériel, le 22 septembre.

Programme sur le réseau N

Comme à l'accoutumée, le matériel circulera intensivement sur le tronçon de Vonêche.

Rappelons que les modules de notre club seront renforcés par la présence des célèbres modules de nos amis du MOBOV d'Antwerpen.

Ce n'est pas la première fois que nous oeuvrons ensemble et joignons bout à bout nos modules pour former le Plat Pays et l'Ardenne.

Nous aurons le plaisir de voir circuler des trains complets de minerai, des trains de coke, des voitures voyageurs et notamment des M2 avec voiture réversible, des motrices diesel et des locos vapeur.

Il y aura beaucoup de matériel transformé et patiné (principalement celui du RMM) et du matériel de construction artisanale.

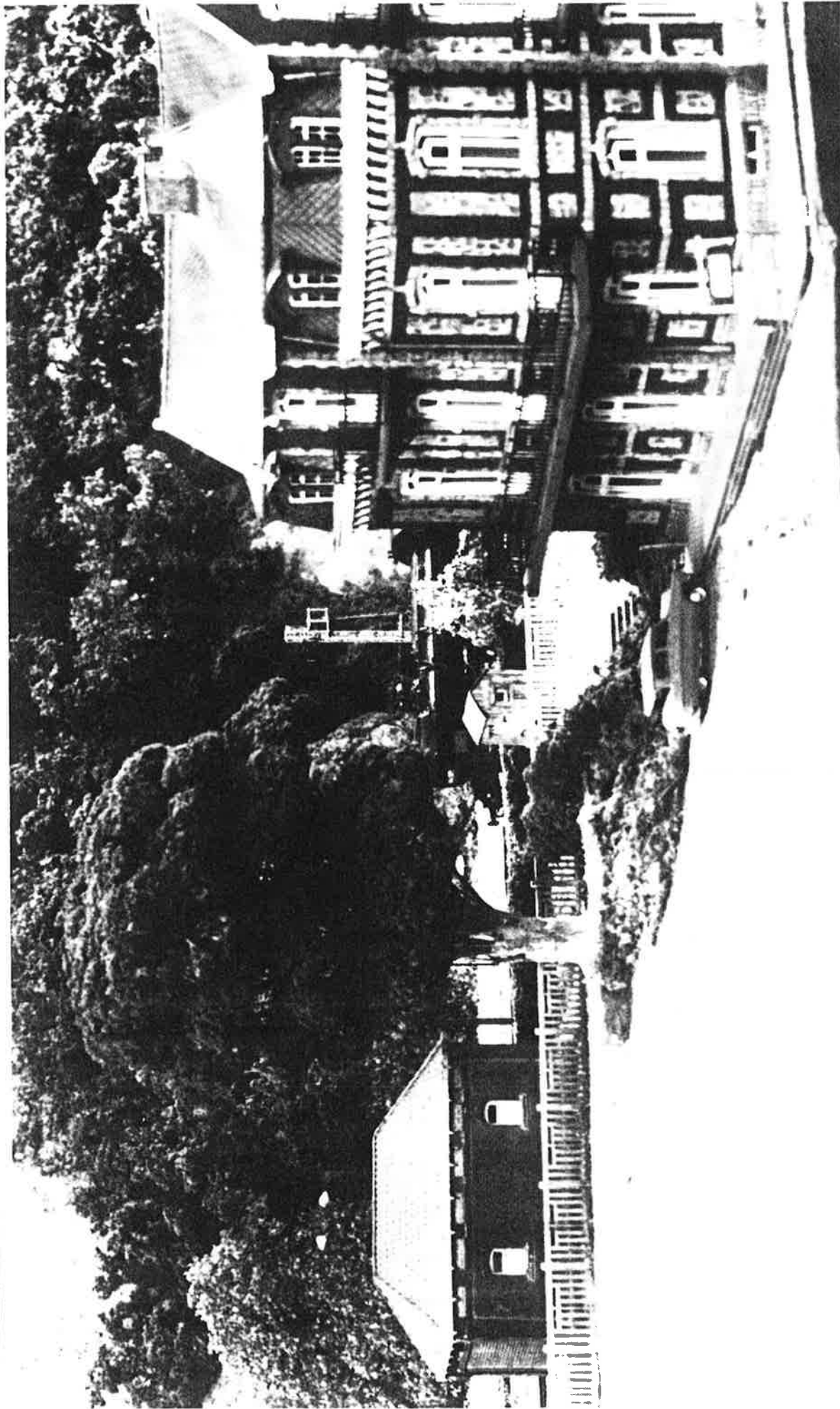
Les époques III et IV seront largement représentées.

Les membres de la section N de notre club se sont activés ces derniers mois à améliorer le décor des derniers modules construits et rafraîchir la végétation sur les modules plus anciens.

Le Salon de la Maquette 1996 à Paris

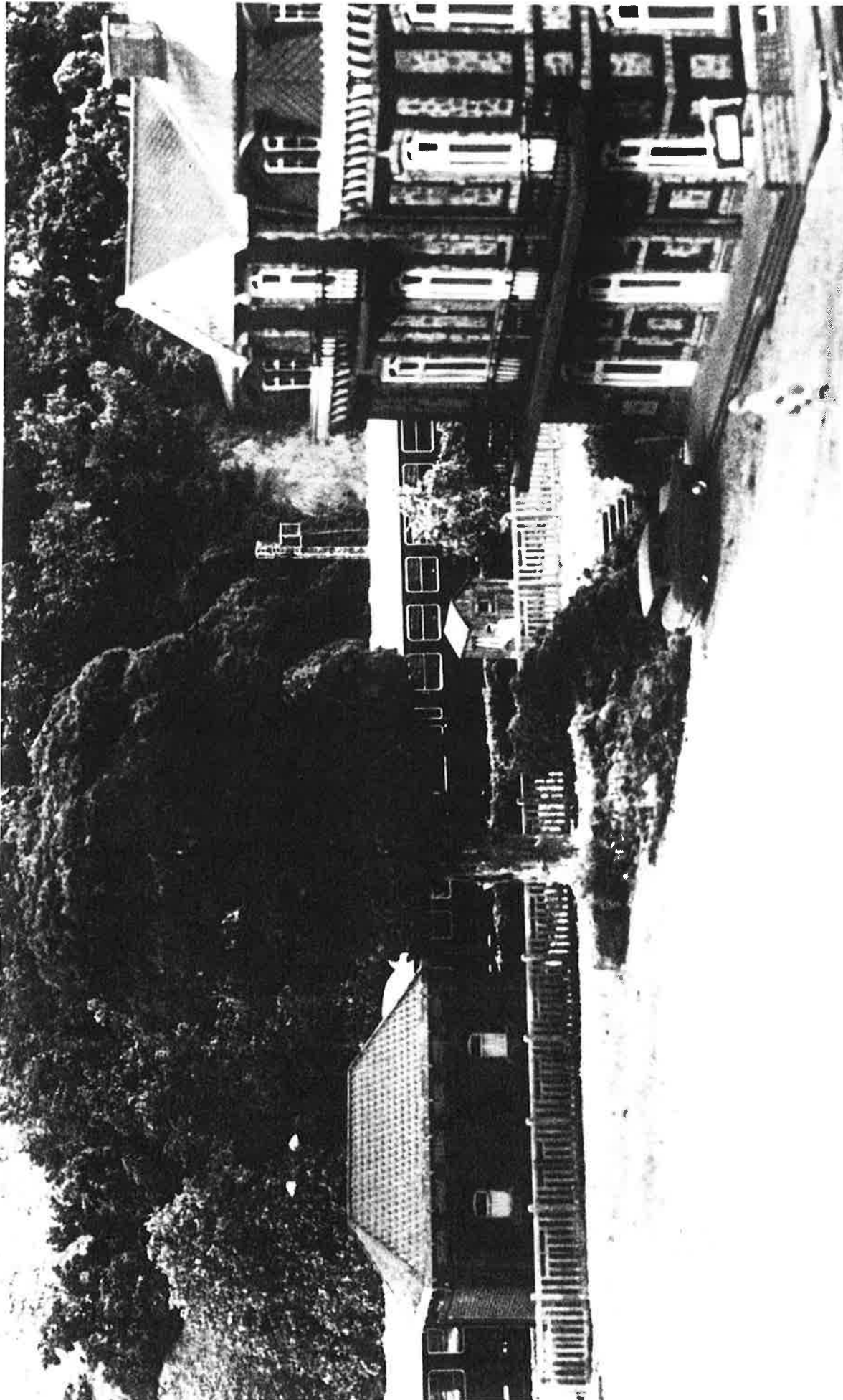
Signalons en passant que le MOBOV et le RMM ont tous deux été sollicités par les organisateurs du Salon International du Modélisme de Paris pour présenter leurs réseaux N alignés bout à bout lors de l'édition 1996 de cette exposition.

Une consécration pour notre club !



Réseau 110 du RMM : place de la gare, l'hôtel, une locomotive à vapeur type 64 entre en gare.

(photo Claude Carpet)



*Réseau 110 du RMM : voyage organisé par le GAR, une rame CFL traverse la gare.
(photo Claude Carpet)*

Un commerçant renonce !

Nous avons prévu une première fois, en juin, la présentation de la gamme des produits PB principalement des accessoires en métal photodécoupé ou coulé.

Le désistement de Monsieur l'ingénieur Paul Bellon nous avait obligé à pallier son absence en trouvant d'urgence une conférence pour la réunion de juin.

Sa présentation commerciale a été reportée à la réunion mensuelle de septembre et annoncée à nouveau dans Ferro Flash Namur n°72 et 73.

C'est ainsi que bon nombre d'entre-nous, intéressés par ses productions, se sont spécialement déplacés. Et nous avons des membres qui font plus de 200 kilomètres pour venir aux réunions...

Monsieur Bellon se serait présenté chez nous le vendredi 15 septembre comme prévu.

Il aurait été effrayé par "un désordre dans nos locaux", pour reprendre les termes de sa lettre, et, n'ayant sans doute pas été accueilli en grandes pompes, serait retourné dans sa voiture en attendant on ne sait quoi. Ce qui est certain c'est qu'il a attendu quarante minutes.

Peut-être croyait-il pouvoir être reconnu de tous puisqu'il ne s'est présenté à personne. Aussi, c'est "très déçu" qu'il est retourné chez lui à Ranst (Antwerpen).

Dans le courrier qu'il nous adresse, il précise "que dans ces conditions, il ne pourra plus collaborer à des réunions organisées par des clubs".

Il faut préciser ici que Monsieur l'ingénieur Paul Bellon est un artisan-commerçant.

Je croyais qu'un commerçant était au service de ses clients... Mais peut-être ai-je une conception erronée du sens commercial ?

Quelqu'un m'a proposé d'afficher dorénavant une photo du conférencier dans le local, afin que chacun puisse le reconnaître à son arrivée, et en plus d'acheter cinq mètres de tapis rouge à dérouler devant la porte d'entrée du club afin de le recevoir avec tous les égards dus à son rang...

Peut-être, à ces conditions, pourrions-nous accueillir dignement ceux que nous nous faisons un plaisir d'inviter à présenter leur travail et à faire la promotion de leur(s) production(s).

Un "couac" au CFV3V

Au dernier "L'Echo des 3 Vallées" n°89 était annexé une lettre d'information qui traduisait une légère discordance dans les points de vues au sujet de la locomotive à vapeur polonaise récemment achetée par cette société "Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées".

Le Conseil d'Administration a décidé de changer l'aspect extérieur de la locomotive polonaise Mikado-tender TKt 48/87.

Tous ne sont pas d'accord et c'est en bloc que quatre membres actifs du comité de rédaction de la revue ont décidé de cesser leurs activités.

Ils prétendent que cette machine a l'unique défaut d'être polonaise au lieu d'allemande...

Ils estiment que la dépense financière et le temps consacré aux travaux ne sont pas justifiés. Que cette modification va gravement entacher la crédibilité du club aux yeux des mordus, des autres associations et organisations.

Ils ont essayé "par tous les moyens de défendre cette représentante du patrimoine européen, ce qui n'a pas manqué de leur attirer incompréhension et critiques"

C'est pourquoi, un membre depuis 1977, deux membres de 1978 et un historien du rail quittent la rédaction de "L'Echo des 3 Vallées". Il ne restera plus que deux membres...

Nous leur souhaitons de ne pas rester seuls trop longtemps.

Nous connaissons le poids de l'élaboration d'une revue de club.

Dans la revue en page 7, dans le compte rendu du conseil d'administration du 27 juin, il est mentionné que "des considérations techniques et d'exploitation impliquent des modifications touchant à l'aspect extérieur d'origine de la machine. Le projet n°9 a été retenu majoritairement et les autorités polonaises et la Région Wallonne ont marqué leur accord pour ces modifications".

Il ne nous appartient pas de formuler quelque remarque que ce soit ni d'entamer une polémique sur le sujet. Nous nous bornons à relayer l'information telle qu'elle nous a été transmise.

Je dois néanmoins noter que les rapports du conseil sont laconiques. Il faut y avoir assisté pour savoir de quoi il retourne.

A l'expo 95 du RMM...

Le réseau H0 étant fixe, il continuera à être visible dans notre local habituel au sous-sol.

Depuis deux ans, une puissante ventilation spéciale nous permet enfin d'y respirer à l'aise même par grande foule.

Les coulisses de ce réseau seront visualisées sur écran vidéo ainsi que l'enfilade de la ligne 162 pour les visiteurs moins bien situés.

Le réseau américain de Jules Falque nous présentera ses circulations aux abords du réseau H0.

La bourse d'échanges réservée aux membres voisinera ces deux activités.

Le réseau N couplé à celui de nos amis du MOBOV évoluera dans le local "du ping pong" ainsi que le réseau de l'ASMOCO (association soeur) et un réseau de l'association des modélistes d'Orléans.

Le réseau "Time saver" offert par Märklin : jeu décrit dans le livre de John Allen, traduit par J. Le Plat.

Le stand du club se situera dans la même salle ainsi que la table de démonstration de modélisme avec l'équipe de Jean Boudart.

Les vitrines de présentation de modèles seront disposées dans le local "des scouts" ainsi que les artisans et commerçants invités.

Dans le hall d'accueil du rez de chaussée, la SNCB expose ses maquettes, stands, cartes TGV, etc...

Innovation cette année : des repas chauds seront disponibles au prix de 100 fr l'unité.

Les amis nous informent

Entre-Sambre-et-Meuse quand arriva le rail

Un livre de 130 pages, fortement documenté et illustré sur la naissance et l'évolution du rail dans la région.

Par Roger Golard et Paul Lievens
800 francs port compris : 001-1610335-17

Club Ferroviaire Malmédien

Dimanche 12 novembre de 9 à 14h.
Salle de l'Abbaye, place du Châtelet, 10
MALMEDY

Bourse d'échange tout modélisme
Secrétaire H. Vanderlick : 080-67.81.83.

Les trains internationaux en Belgique et leur composition

208 pages : un ouvrage historique car nombre de compositions ont disparu avec l'introduction de l'horaire d'été 1995.

Editions H.K. 1990 fr. + frais de port

Le musée turc des chemins de fer
est situé à Camlik, non loin de la
ville d'Ismir.

C.F.F.L.

"la signalisation ferroviaire
luxembourgeoise"

La plaquette illustre, par le texte et de nombreuses photos, les schémas des situations les plus courantes sur le réseau CFL.

250 francs + port 42 :
avenue de Winterberg, 42 - 1330 Rixensart.
02 - 654.05.79.

Troisième congrès des amateurs de J.A.O.

à Chatellerault (France)
(entre Tours et Poitiers)

le samedi 28 octobre de 9 à 18h.
à la manufacture d'armes de Chatellerault
Renseignements auprès du rédac'chef :
071 - 72.87.41.

Les nouvelles voitures "K4" de la SNCB

Depuis le mois de mai 1995, les voyageurs empruntant certains trains "P" (trains d'heure de pointe) sur les relations Bruxelles - Charleroi, Bruxelles - Kortrijk et Bruxelles - Oostende ont constaté que leur voitures "M4" avaient été remplacées par des voitures dénommées "K4".

Il s'agit tout simplement de quatre-vingt-quatre voitures achetées en 1994 à la SNCF pour remplacer du matériel ancien tel que les automotrices de 1952 et 1954 et des voitures K1 de 1933 et K3 de 1956.

Ce marché d'un montant voisin de septante-cinq millions de francs français (quatre cent cinquante-six millions de nos francs) se compose comme suit :

La numérotation UIC est établie comme suit :

Ce matériel a été construit entre 1962 et 1974 et, avant livraison à la SNCB, a été rénové aux ateliers SNCF de Saintes. Il a été repeint aux couleurs pourpre avec bande gris clair comme le matériel M2, M4 et M5.

Notons que les quatorze voitures de première classe avaient été transformées par la SNCF en voitures de seconde classe (B4t4) mais que cette dernière les rend à la première classe avant livraison à la SNCB.

Remarquons également qu'une rame composée de ces voitures ne comporte pas d'espace fourgon. Le personnel d'accompagnement dispose d'un compartiment aménagé dans les voitures B10 qui de ce fait deviennent des B9x.

Nombre	Classe	Type à la SNCF	Renumérotation interne SNCB	Numérotation UIC	Caractéristiques
55	2	B10t USI	22501-22555	50 88 20 38 401-6 à 50 88 20 38 455-2	Couloir central avec doisonnement au milieu, quatre places de front
14	1	A4t4 USI	21501-21514	50 88 18 38 401-0 à 50 88 18 38 414-3	Au centre, quatre compartiments avec couloir latéral, aux extrémités salles avec couloir central et sièges disposés à trois de front
15	2	B10 UIC	29501-29515	50 88 82 38 401-1 à 50 88 82 38 415-1	Couloir latéral avec dix compartiments

La rame du "Märklin-express" mise en circulation le dimanche 24 septembre 1995 entre Braine-l'Alleud et Mariembourg était composée de cinq voitures de ce type à savoir :

50 88 20 38 420-6 (~~22520~~)

50 88 20 38 444-6 (~~22544~~)

50 88 82 38 402-9 (~~29502~~)

50 88 82 38 410-2 (~~29510~~)

50 88 18 38 408-5 (~~21508~~)

Locomotives utilisées :

- à l'aller la 29.013,

- au retour une double traction 29.013 et 26.101 (du PFT).

1

2

**Referentietekeningen
Dessins de référence**

Planlijst: 683-0-000M
 Remachema: 683-0-000M
 Schema du frein: 683-1-275M
 Schild-opschriften: 683-1-275M
 Draaistelschema: 683-1-275M
 Schema de bogie: 683-1-275M
 Type draaistel: Y24C - Y28D
 Type bogie: Y24C - Y28D

Historiek-Histoire
 1994: Aankoop van SNCF
 Acheté à la SNCF

**Referentietekeningen
Dessins de référence**

Planlijst: 683-0-000M
 Remachema: 683-0-000M
 Schema du frein: 683-1-275M
 Schild-opschriften: 683-1-275M
 Draaistelschema: 683-1-275M
 Schema de bogie: 683-1-275M
 Type draaistel: Y24C - Y28D
 Type bogie: Y24C - Y28D

Reeks-Série	oud nr.-Ancien n° Nr. NHBS-n°. SHCB	Nieuw nr.-Nouv. n° Nr. UIC	Type	Zitplaatsen-pl. assise	Tara Lara	Totaal gewicht - tonnage bog Y24: 631 bog Y28: 441	Aantal Quantité	Bocht Courbe	Snelheid Vitesse	Disk./nr.
Hv K4	21501 - 514	508818-38401 - 414	A8	54	bog Y24: 341 bog Y28: 381		14	125m/75m	140km/h	unitix/m20423a/683
Gewijzigd Modifié	1/10/94							M20.423A		683-1-001M

Une gare prussienne en Belgique

On pourrait croire à une information farfelue du premier avril. Il n'en est rien.

Notre patrimoine architectural s'enorgueillit d'une gare construite par les prussiens au début du siècle. C'est la dernière gare de ce type qui subsiste sur notre territoire.

Sur le territoire communal de Waismes s'élève la gare de Sourbrodt sur la célèbre "Vennbahn".

Cette ligne a été construite en 1885 pour relier les charbonnages de la région d'Aachen au bassin sidérurgique lorrain.

La Lorraine faisait alors partie du territoire prussien depuis la défaite française de 1870.

Les cantons de l'Est faisaient également partie de la Prusse. Ils n'ont été restitués à la Belgique qu'en 1920.

Faut-il rappeler également que le camp militaire d'Elsenborn avait été créé par les prussiens ?
Camp situé à côté de Sourbrodt.

C'est pourquoi cette gare a été construite avec une architecture différente des autres gares belges.

Elle a été réalisée en matériaux locaux, c'est à dire en briques fabriquées au départ de l'argile blanche extraite sur place et couverte d'un toit en tuiles de la même argile.

Le bâtiment de la gare n'a pas encore été détruit comme ceux d'Herbesthal et de Weywertz. Au contraire, la SNCB souhaite le mettre en vente et la commune de Waismes a marqué son intention de l'acquérir (ouf !) pour le transformer en musée de la tourbe.

Cette matière qui n'est pas encore du charbon a servi de combustible de chauffage et sert encore en horticulture pour aérer les sols et conserver plus longtemps l'humidité.

Une gare de ce type peut donc figurer sur un réseau modèle belge, mais il faut bien choisir la maquette...

La ligne 132 indispensable !

Une visite ministérielle d'importance en la personne du ministre des transports, révèle à l'administrateur de la SNCB que la ligne Charleroi - Couvin est indispensable !

Oui, elle est indispensable. Comment les trains spéciaux rallieraient-ils le réseau du CFV3V si la ligne était défermée sur une partie de son parcours ?

Le président de l'intercommunale d'aménagement et d'équipement économique de l'Entre-Sambre et Meuse, M. Delizée a sensibilisé les visiteurs sur l'absolue nécessité du maintien de la ligne sur la totalité de son parcours.

Couvin doit être désenclavé ! Il l'est déjà par une ligne de bus express vers Namur, via Florennes, Mettet et Fosses-la-Ville.

La société Temca qui transporte des marchandises sur l'ancienne ligne 156 (Mariembourg - Chimay) serait condamnée à mort. Pour rappel, une liaison internationale parcourait cette ligne de la Compagnie de Chimay et se prolongeait jusqu'à Houyet après avoir desservi la halte du Château d'Ardenne.

Mais n'y a-t-il pas un ministre bien connu qui habite Treignes ?...

En bon retour d'ascenseur, le ministre des transports Michel Daerden fera plaisir à son collègue Michel... Lebrun.

Seule ombre au tableau : 1.800 utilisateurs par semaine, ce n'est pas beaucoup ! Et comme il y a une nouvelle concurrence créée par les bus du TEC... il y a fort à parier que la fréquentation va encore diminuer.

Les nouvelles locomotives de manoeuvres série 76

Complémentaire à l'article paru dans FFN 73, notons que la locomotive 7617 (voir photo de couverture) est en livrée verte contrairement à la 7608 (livrée

brune d'origine) et les vingt-trois autres en livrée jaune-gris.

Modélistes à vos poches si Roco nous présente les trois versions...

Une classification alphabétique des lignes de chemins de fer belges

La SNCB a décidé de classer
par importance les lignes du réseau.

A pour les grands axes, D pour les plus pauvres ou les plus en danger de mort...

Sont dans le clan des A les grands axes internationaux :

- Oostende - Bruxelles - Liège - Welkenraedt.
- Essen - Antwerpen - Bruxelles - Charleroi.
- Bruxelles - Mons.
- Bruxelles - Ath...
- Deinze - Gent - Antwerpen - Lier.
- Bruxelles - Namur - Ciney.

Dans le clan B :

- Mouscron - Deinze.
- Brugge - Zeebrugge.
- Aalst - Schellebelle - Mechelen.
- Antwerpen - Hasselt - Visé - Montzen.
- Aarschot - Leuven - Ottignies - Charleroi.
- Erquelines - Charleroi - Namur - Liège - Visé.
- Denderleeuw - Ath - Jurbize.
- Ciney - Jemelle - Arlon - Autelbas.

Dans le clan C :

- Ans - Kinkempois.
- Angleur - Rivage - Gouvy.
- Pepinster - Spa - Geronstère.
- Namur - Dinant - Virton - Athus.
- Charleroi - Walcourt.
- Mouscron - Tournai - Mons - Charleroi.
- Tournai - Ath.
- De Panne - Deinze.
- Brugge - Kortrijk.
- Blankenberge - Brugge.
- Knokke - Brugge.
- Poperinge - Kortrijk - Denderleeuw.
- Melle - Denderleeuw - Enghien.
- Bruxelles - Lokeren.
- Mechelen - Sint-Niklaas.
- Lier - Mol - Neerpelt.
- Turnhout - Herentals.
- Genk - Hasselt - Landen.

Dans le clan D :

- Tournai - frontière française.
- Un bout de ligne à Poperinge.
- Walcourt - Couvin.
- Gembloux - Jemeppe-sur-Sambre.
- Burst - Aalst.
- Boom - Antwerpen.
- Mol - Hasselt.

- Neerpelt - Hamont.
- Glons - Liers.
- Welkenraedt - Eupen.
- Rivage - Marloie.
- Bertrix - Libramont.
- Athus - Autelbas.

Que conclure ?

A l'analyse de ces données, on est immédiatement tenté de dire que la majorité des lignes de la catégorie D (8 sur 13) sont en région wallonne et principalement en Ardenne.

Certains grands axes se retrouvent scindés et versés dans des catégories différentes.

Ainsi le Bruxelles - Luxembourg est découpé en : Bruxelles - Namur - Ciney en A et Ciney - Arlon - Autelbas en B.

La ligne internationale Liège - Namur - Charleroi - Paris se retrouve en B.

Par contre, on trouve un Bruxelles - Ath en A. Bizarre, bizarre... quoi, vous avez dit "bizarre" ?

La partie ouest de la "dorsale wallonne" n'est considérée qu'en C et l'axe Bruxelles - Tournai - Lille se retrouve en A, C et D ! Les liaisons entre la capitale du pays et la francophonie sont différemment interprétées.

Enfin, que dire du démantèlement organisé du réseau, étant entendu que les lignes C et D ne bénéficieront plus d'aucun investissement nouveau.

Elles seront donc automatiquement, à terme, vouées à la fermeture suivant une procédure bien connue des titulaires successifs du ministère des communications et de la direction de la SNCB.



Du confort en plus

Ce trois octobre, le journaliste Alain Gerlache de la RTBF interrogeait le premier ministre sur le budget de l'état.

- "Les nouvelles taxes sur les voitures (16,5 milliards) vont-elles profiter à la SNCB ?"
- "La SNCB est en pleine restructuration, et offre de plus en plus de voitures confortables".
- "Donc ce sont des rentrées purement fiscales ?"
- "Qui vous a dit le contraire ?"

Voilà bien une prise de position sans ambiguïté de la part du premier ministre.

Effectivement, la SNCB se dote d'un parc de voitures voyageurs de plus en plus confortables.

Les 10.000 navetteurs de la ligne Liège - Bruxelles en profiteront dès février prochain.

Trois voitures I11 circulent actuellement entre Oostende et Eupen mais en dehors des heures de

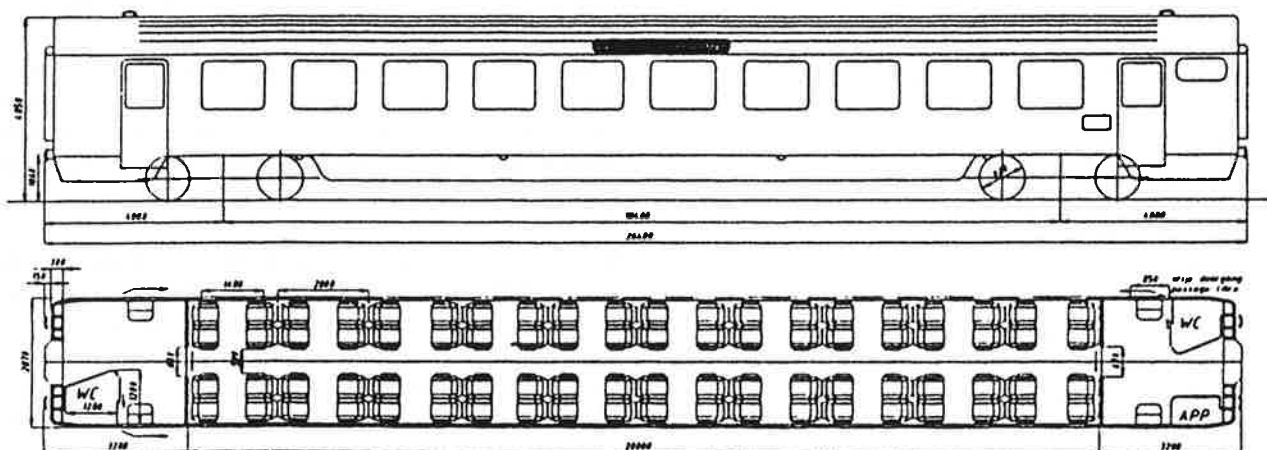
pointe. Elles ont été prévues pour circuler à 200 kilomètres à l'heure.

Un parcours de présentation a été fait pour les journalistes et bien entendu pour Etienne Schouppe qui a voulu tester lui-même le confort des nouvelles voitures qui seront mises en service par sa compagnie. Ce parcours a eu lieu au départ de Liège-Guillemins vers Oostende.

Le "look" est tel que l'on se croirait en première classe alors qu'on est assis en seconde...

L'insonorisation de la voiture est poussé à ce point que le bruit des raccords entre rails est à peine audible!

Un affichage électronique annonce dans la langue du lieu la prochaine halte.



Grande première au festival vapeur du CFV3V

Après avoir assuré le "Märklin-Express" entre Braine-l'Alleud et Mariembourg, la 29.013 a participé activement au festival en étant intégrée dans un service vapeur entre Mariembourg et Treignes.

Tout s'est déroulé sur une ligne très bien entretenue par l'association touristique du CFV3V.

C'est également la première fois que la 26.101 du PFT faisait ses premiers tours de roues dans les installations de Mariembourg.

Les arbres en modèles réduits, une autre manière...

Introduction

Le matériau de base de leur construction est un câble d'acier.

Ce n'est peut-être pas le nom sous lequel vous le connaissez. En effet, on l'appelle aussi "filin d'acier", "câble d'amarrage", "câble de remorquage", "câble à treuils", "câble de frein".

Quel que soit le nom qu'on lui donne, celui-ci peut se trouver dans bien des endroits : brico, ferrailleurs, câbleries, garagistes...

Il est nécessaire de disposer d'un câble dont les brins sont fins.

Si vous avez des brins trop gros, vous devrez supporter trois inconvénients :

- trop peu de fils par câbles, et insuffisamment de brindilles pour faire un arbre réaliste,
- trop difficiles à mettre en forme,
- trop durs à couper.

La réalisation

Avant de commencer la réalisation d'un arbre, vous devez tout d'abord décider de son espèce et de sa taille.

Peut-être avez-vous de la chance d'avoir une belle vue par votre fenêtre, qui vous permette d'observer des arbres acceptables. Sinon, vous pouvez prendre quelques photographies de beaux spécimens, de préférence en hiver quand les feuilles ne cachent pas le squelette des branches.

La manière la plus simple reste de vous référer à un des innombrables livres sur la nature, consacrés aux arbres et montrant des vues et dessins des différentes espèces en été, en hiver ainsi que leur feuillage.

Certains coûtent quelques dizaines de francs seulement, notamment dans les éditions pour la jeunesse, et pourront dès lors être d'une grande utilité.

Le squelette

Un câble de 9mm de diamètre sera satisfaisant pour réaliser le tronc d'un gros arbre à l'échelle H0 (1/87) ou celui d'un très gros arbre à l'échelle N (1/160).

Pour un arbre moyen en H0, prendre un câble de 2 à 3mm de diamètre.

Un gros arbre peut mesurer jusqu'à 40m de haut, ce qui correspond à une taille de 460mm en H0.

Pour obtenir un tronc de taille correcte, il faudra joindre trois morceaux de câble de 9mm de diamètre et de longueur comparable.

Le câble d'acier est extrêmement dur à couper.

Si vous l'achetez, vous pouvez demander à ce que l'on vous le coupe aux longueurs que vous souhaitez.

Si vous préférez le couper vous-même, la meilleure façon consiste à utiliser un "ciseau à acier" : le burin, le marteau et l'enclume. Du ruban adhésif de masquage pour peintre peut être utilisé pour assembler les brins de câble ensemble (*figure 1, page 16*).

La bande adhésive dite "scotch" est ici inutilisable, sa surface lisse ne permettant pas l'accrochage de la future "écorce" en plâtre.

Remarquez, de plus, de quelle façon un des trois tronçons a été placé plus bas que les deux autres et assemblé ainsi afin qu'il dépasse de la base de l'ensemble pour fournir un ancrage solide. L'extrémité haute de ce même morceau se trouvera à une hauteur idéale pour faire les branches basses.

Vous devez maintenant étudier le problème des racines.

Voulez-vous avoir un tronc droit jusqu'au sol ou préférez-vous des racines apparentes s'étendant autour de la base de l'arbre ?

La *figure 2 (page 16)* montre comment les sept brins du toron de câble inférieur seront écartés et mis en forme pour simuler les racines.

Si vous souhaitez ajouter des racines sur un arbre déjà partiellement construit, il est possible de le faire en liant des petites longueurs de fil de cuivre épais autour de la base du tronc (*figure 3, page 16*).

Le fait de plier les branches principales et les racines à la forme désirée nécessite un effort assez important et je vous conseille le port de gants pour protéger vos doigts des extrémités des fils particulièrement agressives.

La méthode qui me semble la plus pratique pour former les fils est de maintenir le tronc dans un petit étau, fixé à la table, et de les tortiller à l'aide d'une pince.

La *figure 4 (page 16)* montre comment le ruban adhésif continue à grimper le long des branches maîtresses jusqu'au point où elles se divisent en plus petites. Continuez à effiloche le câble en séparant des ensembles de fils de taille décroissante, jusqu'aux extrémités des fils qui, individuellement, représentent les brindilles (*figure 5, page 16*).

Si vos arbres sont destinés à être placés le long de fonds de décors, vous pouvez les réaliser en "demi-volume" comme sur les *figures 6, page 16 et 7, page 17*.

Si vous souhaitez réaliser un groupe d'arbres serrés, vous devez étudier leur futur emplacement avant de commencer leur réalisation.

Nombre de modélistes ont construit un lot d'arbres indépendants, puis n'ont pas pu obtenir le groupement serré qu'ils désiraient.

La *figure 8 (page 17)* montre comment deux arbres de même espèce et de même âge, proches l'un de l'autre, se mettent en forme eux-même, s'empêchant mutuellement de croître normalement sur un côté. Le même phénomène est montré sur la *figure 9 (page 17)* pour un groupement de trois arbres.

Lorsque les extrémités des fils auront été écartées, vous allez constater que les extrémités des branches basses sont beaucoup trop longues et vous devez tailler votre arbre comme indiqué en *figure 10, page 18*.

Pour cela, vous aurez besoin d'une bonne pince coupante.

Le travail suivant consiste à recouvrir le tronc et les branches pour cacher le ruban adhésif et les fils tortillés qui resteront visibles.

Vous en profiterez pour placer des renflements où vous le souhaitez, ainsi que des augmentations de diamètre vers la base du tronc.

Si vous représentez quelques racines apparentes, vous les traitez de même.

L'écorce

Une manière simple et rapide de démarrer le revêtement est d'appliquer de la bande plâtrée que vous pouvez trouver en pharmacie ou certains magasins de bricolage.

Ce matériau est une sorte de gaze imprégnée de plâtre du type utilisé dans les hôpitaux pour réduire les fractures.

Vous coupez la bande en lamelles de 15mm de large, mouillez et enveloppez le tronc, les branches et les racines (*figure 11, page 19*).

Souvenez-vous que la bande plâtrée sèche en moins de cinq minutes.

Une fois le plâtre durci, la texture de la bande est encore visible par endroits, de même que les fils des plus petites branches qui ne sont toujours pas couverts.

Ils seront cachés par une fine couche de pâte à modeler ou de plâtre.

Les meilleurs résultats semblent être obtenus par l'utilisation d'une dissolution de pâte à modeler auto-durcissante (Darwi).

Vous pouvez trouver ce genre de pâte dans les magasins de matériaux pour artistes.

Lorsqu'on l'achète, celle-ci est ferme, de la consistance du mastic. Mais vous pouvez la ramollir en la découpant en fines lamelles que vous mélangez à de l'eau. Malaxer jusqu'à la consistance permettant de l'étaler au pinceau (*figure 12, page 19*).

Vous pouvez teindre le mélange dans la masse en y incorporant une couleur acrylique de la teinte souhaitée pour l'écorce (voir le chapitre y relatif).

Evidemment, il est également possible de peindre la surface de revêtement après séchage complet à l'air libre, mais une éventuelle égratignure ou fissure ultérieure laissera apparaître une trace blanche particulièrement visible.

La plupart des gens, lorsque vous leur demandez la couleur de l'écorce d'un arbre, vous répondent "marron". Alors que bon nombre d'arbres tendent plutôt sur le gris-vert.

Quelle que soit la couleur que vous incorporerez à la pâte à modeler ou au plâtre, celle-ci doit être miscible à l'eau. Que ce soit une poudre, un pigment ou une peinture.

Des enduits muraux de type "Polyfilla" peuvent être utilisés à la place de la pâte à modeler, mais ils ne possèdent pas la même flexibilité naturelle. Il est souhaitable d'y adjoindre une dose de colle blanche à bois ce qui augmentera leur résistance.

N'oubliez pas non plus l'adjonction de couleur.

Vous pouvez ne pas mettre de bande plâtrée, mais l'écorce obtenue sera moins élastique et risque d'avoir tendance à se fissurer avec le temps.

Un petit pinceau est un outil idéal pour appliquer "l'écorce" mais une lame de couteau ou de cutter un peu flexible vous sera utile si vous préférez appliquer votre mélange un peu plus dur.

Ce mélange devra être apposé le long des branches, jusqu'au point où les fils deviennent uniques.

J'ai découvert une méthode pour obtenir de superbes troncs nouveaux.

Vous préparez un mélange frais de pâte dans le récipient même où se trouvent les miettes solidifiées du mélange précédent. Appliquer sur le tronc. Cette méthode n'est pas très rigoureuse mais est fort efficace.

L'enduit mural a une durée de manipulation relativement limitée. Ce qui oblige de préparer de petites quantités lorsque l'on doit réaliser une série d'arbres. Par contre, la pâte à modeler durcissant par séchage (sans réaction chimique), il est possible de la réactiver avec un peu d'eau à tout moment. Le temps de travail est alors illimité permettant de superbes effets sur l'écorce.

Les arbres doivent être laissés une nuit entière pour séchage. Ils seront prêts le lendemain pour la peinture finale.

La peinture finale

L'étape suivante aura lieu même si l'écorce a été teintée dans la masse.

Si vous disposez d'un aérographe, le travail de peinture devient très facile s'il faut mettre en peinture tout un lot de gros arbres.

Bien que ce ne soit pas techniquement idéal, j'ai toujours utilisé une peinture de base mate, additionnée de peinture en poudre même pour les extrémités fines des fils et toujours en acier non revêtu.

Alors que vous vaporisez, la plus grande surface visée étant de l'espace vide, vous consommez beaucoup de peinture.

Peindre manuellement est plus économique mais bien plus long et joue des tours. Il est fort délicat de distinguer un fil fraîchement peint d'un fil nu. Il est alors nécessaire de repeindre l'arbre pour corriger les oublis devenus facilement détectables.

L'effet d'irrégularité sur le tronc noueux peut être rehaussé par le passage d'une couleur de fond, suivie d'un "pinceau sec" d'une nuance voisine.

Ceci s'effectue en trempant légèrement l'extrémité d'un pinceau dans la peinture sans que celle-ci ne remonte entre les poils.

Après avoir tamponné le pinceau dans un chiffon pour ne conserver que quelques particules de peinture, brossez superficiellement la surface de l'écorce.

Si la quantité de peinture est satisfaisante, seules les protubérances prendront la peinture produisant le meilleur effet de texture.

La face nord des troncs d'arbres est souvent couverte d'une peinture verte due à la présence de mousse et de lichens.

L'effet peut être obtenu par un léger "pinceau-sec" ou mieux, par une légère vaporisation de peinture.

Nous avons maintenant un arbre nu, sans feuilles, qui satisfera ceux qui souhaitent reproduire une scène hivernale. Mais la plupart d'entre nous préférera les représenter dans toute la splendeur de l'été.

Mise en place du feuillage

La meilleure manière d'obtenir des feuillages est d'utiliser les produits du commerce de marque : "Woodland Scenic", "Heki Flor", "MKD".

On les trouve dans tous les bons magasins spécialisés pour le modélisme ferroviaire.

Pour imiter les feuillages, il existe dans ces marques des filets fins incrustés de flocage vert. Vous les couperez en pièces informes (essayez une pièce de 2cm x 5cm) que vous étirerez de façon à doubler

approximativement sa taille dans les trois directions obtenant ainsi une mousse légère et aérée.

Vous appliquez de la colle à bois aux extrémités des brindilles et posez la pièce de feuillage sur celles-ci.

Les flocages du commerce sont généralement disponibles en quatre tonalités : clair, moyen, foncé, conifère.

La couleur adéquate va dépendre de la saison représentée et de l'espèce d'arbre.

Lors de l'opération d'étirage des particules de flocage se détachent. Celles-ci peuvent être utilisées pour représenter des broussailles au pied des arbres.

J'ai pu remarquer que de simples vibrations peuvent faire tomber d'autres particules de flocage. Si cela n'a pas beaucoup d'importance au milieu d'un champ, ces "résidus" sont manifestement malvenus sur une voie de chemin de fer miniature.

Cette tendance à perdre des feuilles peut être résorbée en projetant sur l'arbre un film de colle à bois diluée ou de vernis mat à l'aide de l'aérographe (à bien nettoyer ensuite !).

Savez-vous planter ?

Les arbres ainsi obtenus une fois "plantés" doivent faire ressortir une apparence naturelle.

Un arbre de grande taille au feuillage dense va ralentir la prolifération de l'herbe autour de son tronc et de ses racines.

Si celles-ci sont représentées, les extrémités devront être enfoncées dans le sol. Les racines sont peu apparentes sur un sol plat. Alors que sur une pente soumise à l'érosion, il subsiste d'importantes longueurs de racines très visibles.

Matériaux utilisés

- câble d'acier
- ruban adhésif
- bande plâtrée
- pâte à modeler durcissant à l'air
- colle blanche à bois
- filet de flocage imitant les feuillages

Outils utilisés

- étau portable
- ciseau à acier et marteau
- pince coupante
- pince à becs pointus
- aérographe
- ciseaux

Etienne DOZOT.

Et si vous trouvez que c'est trop dur...

Vous pouvez remplacer les câbles d'acier par des fils de cuivre. Mais c'est une autre affaire dont Ferro Flash Namur vous reparlera plus tard car ce n'est pas du tout la même approche technique.

Une démonstration de cette technique a été réalisée, il y a quelques mois, par Jacques Quoitin lors d'une réunion mensuelle.

figure 1

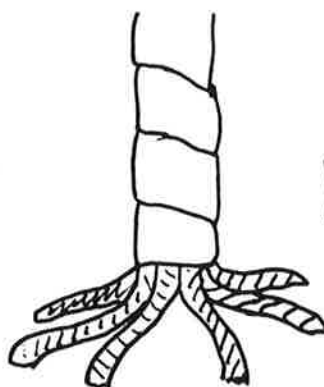
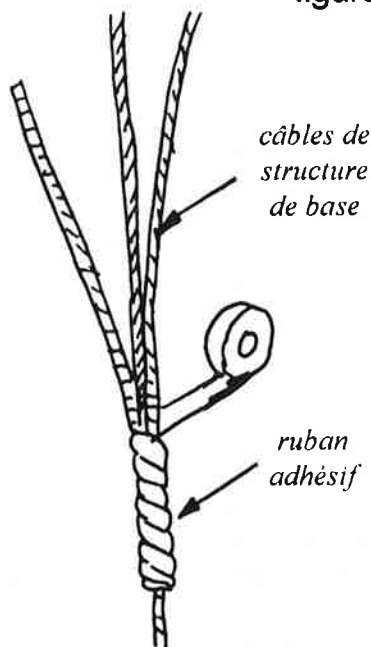


figure 2

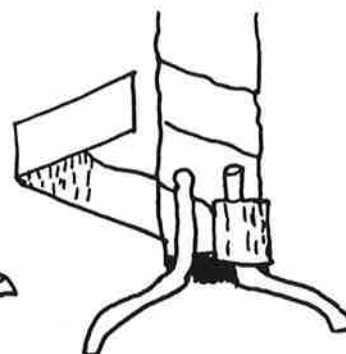


figure 3

figure 5

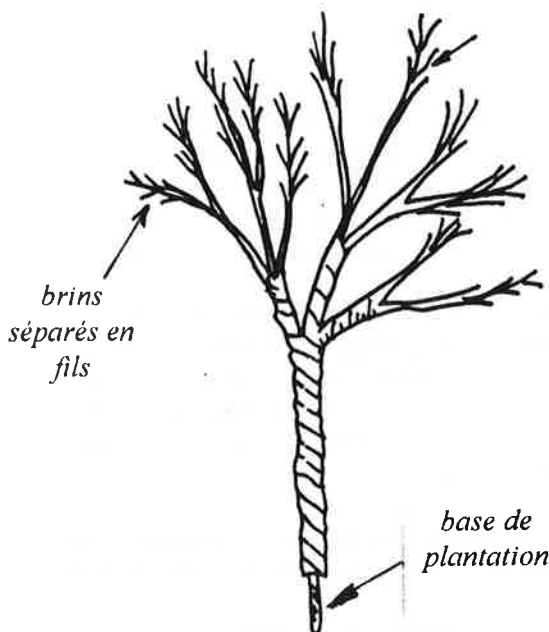


figure 4

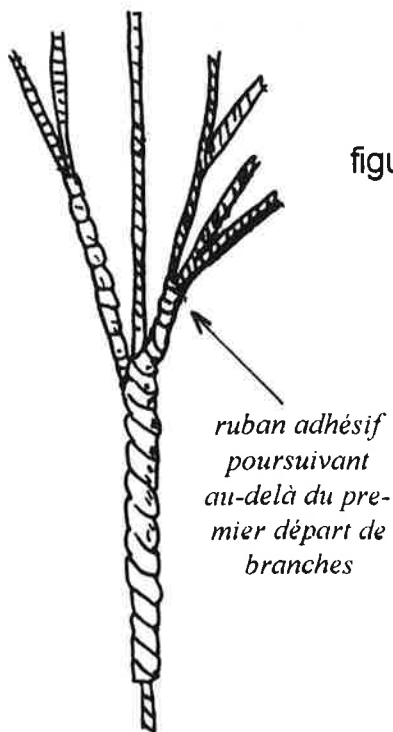
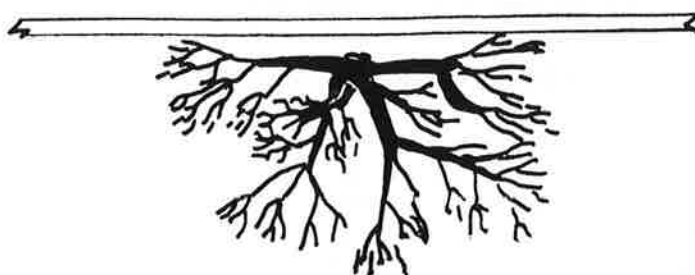


figure 6



vue de dessus d'un arbre en "demi volume"

figure 7

*arbre en "demi volume"
placé contre un fond de
décor*

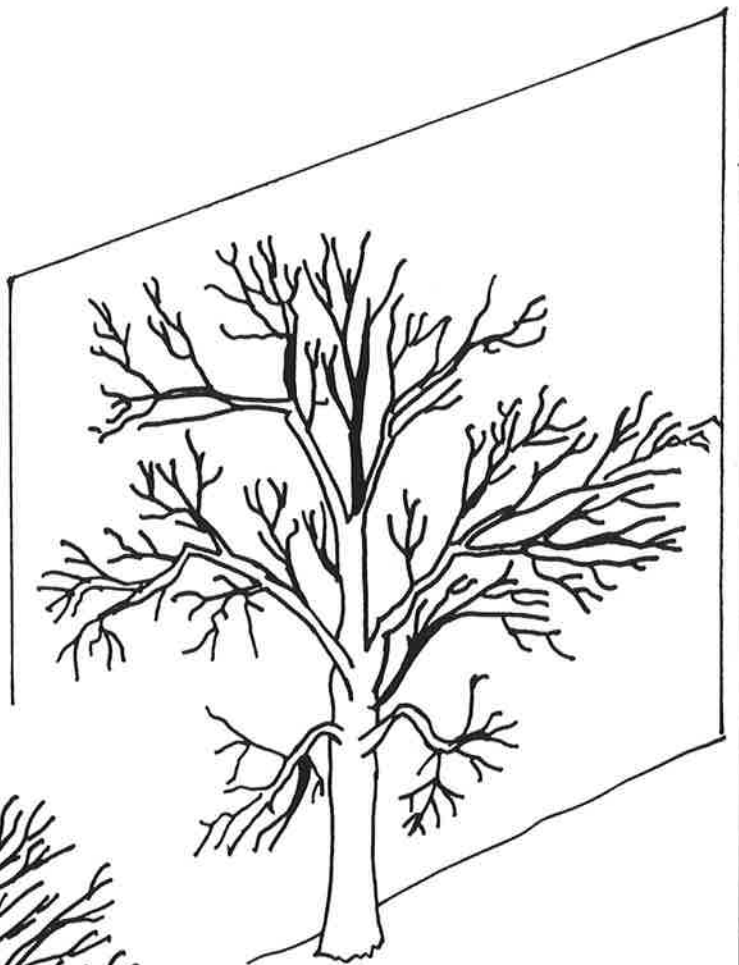


figure 8



figure 9

figure 11

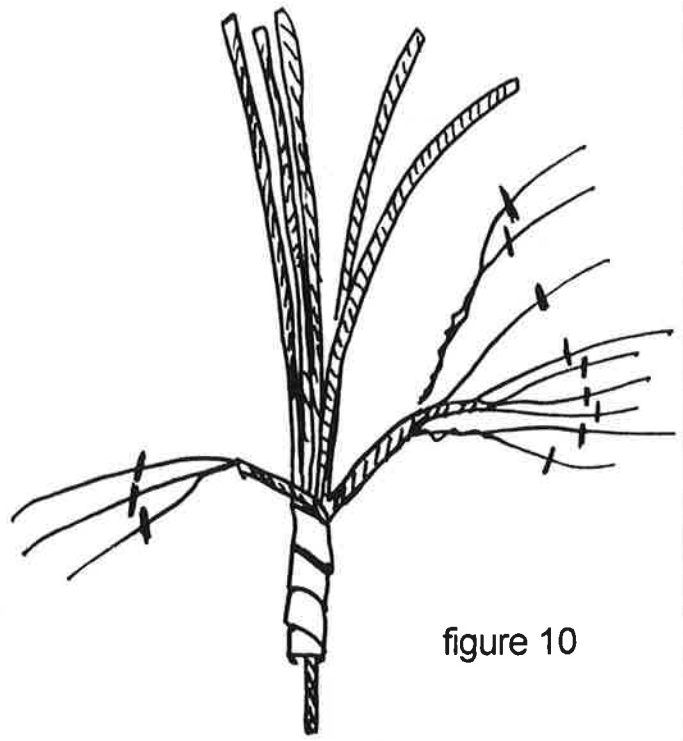
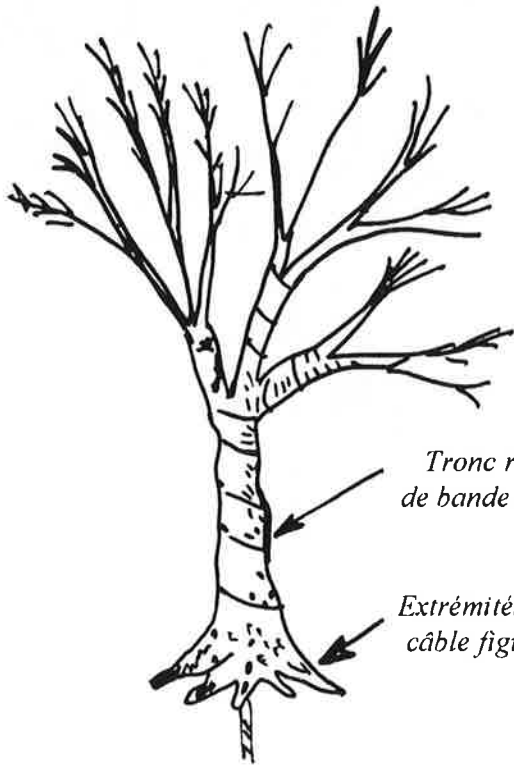
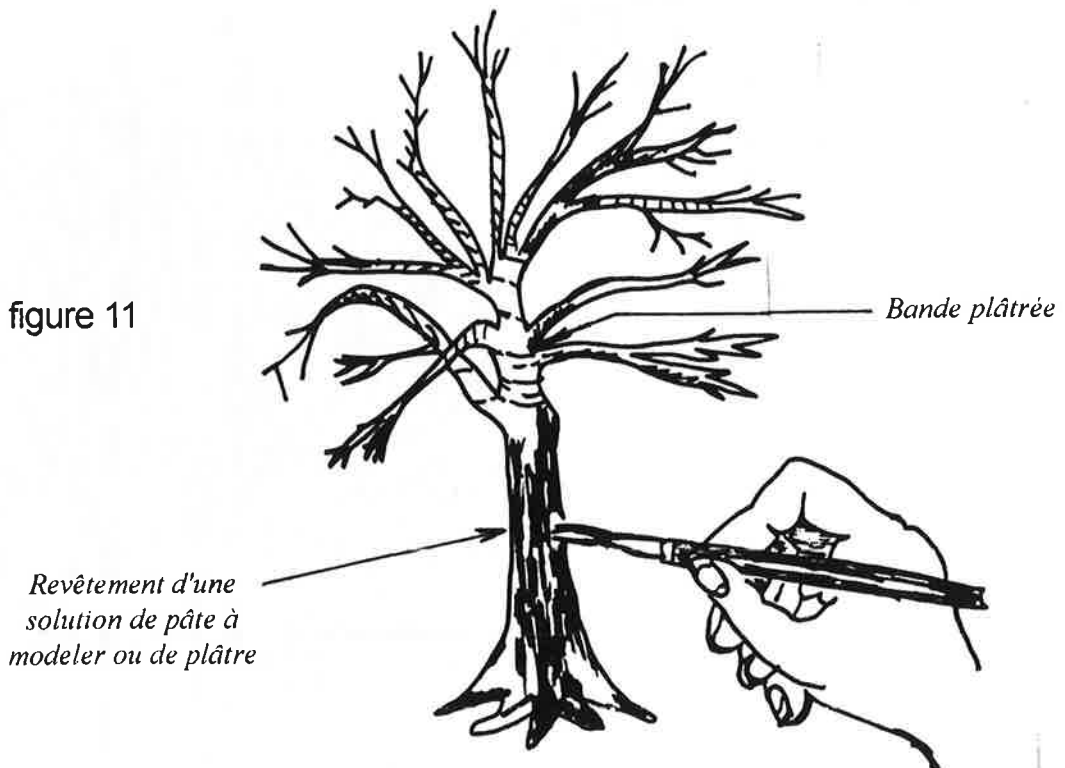


figure 10

figure 11



Le coin des amateurs de J.A.O.

Le troisième congrès

Le troisième congrès des amateurs de J.A.O. aura lieu cette année à Châtelleraut dans le département de la Vienne (86).

Cette ville de sous-préfecture est située sur l'auto-route A10 entre Tours et Poitiers.

Elle possède une manufacture d'armes renommée où se tiendra le congrès. J.A.O. n'a rien avoir avec les armes mais les locaux peuvent nous accueillir.

Châtelleraut, arrosée par la Vienne, affluent de la Loire, est une ville très ancienne de 37.000 habitants. Son patrimoine architectural nous offre des églises des XII^e et XIII^e siècles, des hôtels et maisons anciennes.

Le philosophe Descartes y a passé une partie de sa jeunesse dans la demeure familiale.

La ville est célèbre pour ses industries métallurgiques et la coutellerie.

Sa région comporte une forte production de fruits.

Un peu de tourisme en ce très long week-end ne pourra être que profitable.

Trois ateliers sont prévus

- La maîtrise de l'interface graphique :
 - dessin du réseau,
 - composition du réseau,
 - simulations.
- Utilisation des macros-commandes :
 - exemples,
 - manipulation sur simulateur (écran d'ordinateur).
- Vision modéliste :
 - approche pratique d'un système JAO,
 - conception et réalisation.
- Sujets libres :
 - résolution de cas proposés.

Développement de la journée

La journée débute à 9 h. par l'accueil des participants et la prise de connaissance des personnes présentes.

Présentation des évolutions de l'année 95 sur le matériel et les logiciels par les concepteurs Hervé Courgeon et André Mouhot.

A partir de 10h la parole est donnée aux utilisateurs de JAO, débats modulés par Norbert Gotti.

Présentation de l'association des utilisateurs de JAO.

Dès 10h30 ouverture des ateliers décrits ci-dessus. Interruption pendant le temps de midi et reprise des ateliers dès 14h.

A 16h30 une assemblée générale est prévue avec élection d'un bureau pour l'association.

La fin de la journée est prévue vers 19h par le cocktail de clôture.

Le logement est prévu aux hôtels :

- Nuits d'hôtel, (Allée d'Argenson, R.N.10)
- Première Classe, (Espace Argenson)
- Campanile, (Espace Argenson)
- etc...

A moins d'être courageux ou inconscient, il y a avantage à loger sur place le vendredi 27, pour être frais le matin de congrès, ou le samedi 28 au soir pour se remettre de ses fatigues intellectuelles, ou les deux. Pour ma part, je loge les deux fois avant d'achever enfin le week-end avec mon épouse.

Claude Carpet

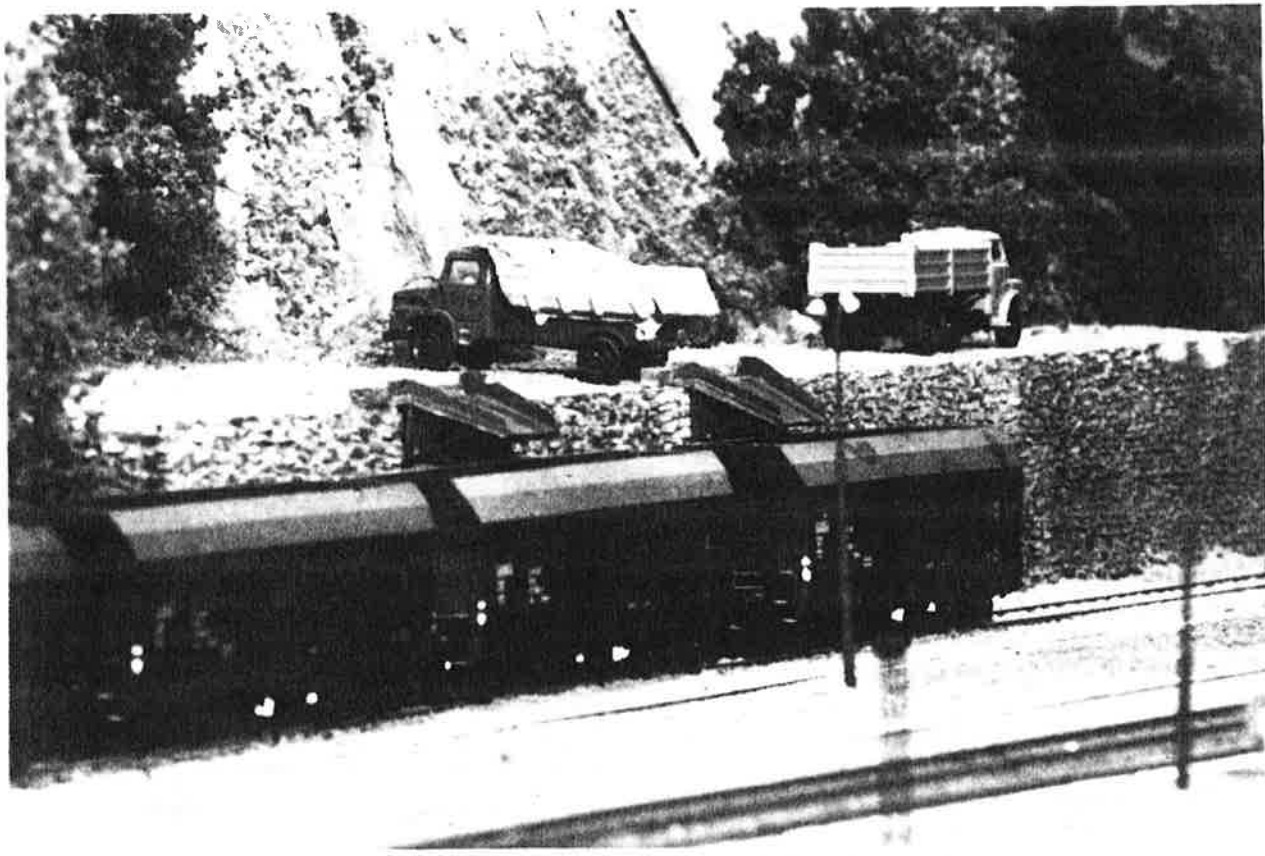
Une station Weight-watchers : Houyet

Suite à notre article paru dans FFN 72 pages 11 à 15, monsieur J. Chabottaux nous écrit :

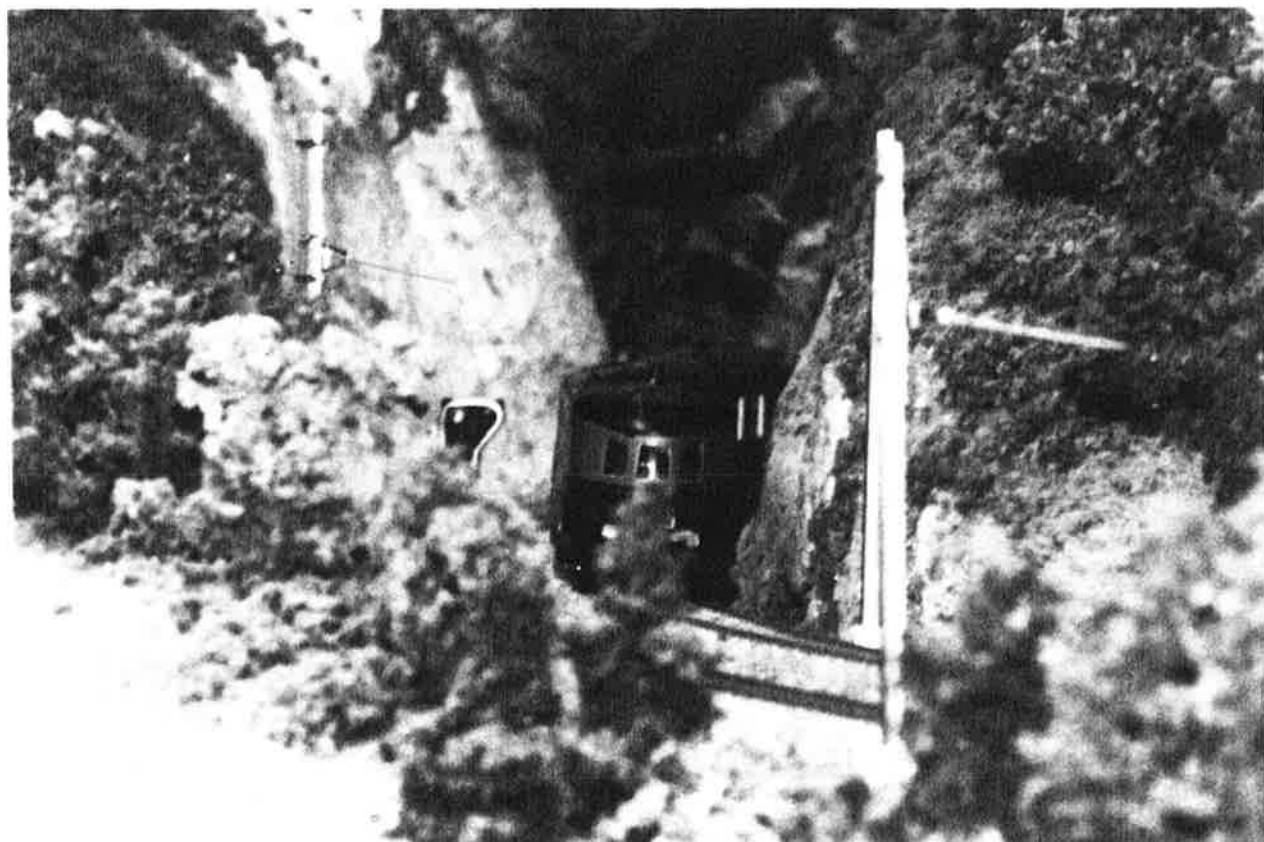
"Page 11, légende de la carte postale 5^e ligne : enlever le trait d'union dans 'connais ton pays'."

"Page 14, 1^e ligne : ajouter un 's' au mot 'semblable'

(afin de conserver le sens du texte néerlandais : ... deux trains ayant une locomotive et une composition semblables.)"



Réseau H0 du RMM : Gare de Hun, quai de chargement, (photos de cette page : Claude Carpet)



Réseau du RMM : L'autorail triple type 670 sort de la tranchée pour descendre la ligne 162.



Réseau H0 du RMM : à proximité de la gare de Hun, reproduction du "musée de la bière" se trouvant en réalité non loin de la gare de Lustin. (Photo Claude Carpet)

Les remises de la SNCB et les types de locomotives y affectés

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande de mai 1940
(suite de FFN 69 à 73)

Les remises du district (groupe) de HASSELT

Remise de HAMONT

Abréviation télégraphique : GHA.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-05-35.
Type de locomotives affecté :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
44 (32)	15-05-26	15-05-35

Remise de MOL

Abréviation télégraphique : LML.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
2	07-10-28	01-02-32
4	15-05-26	15-05-28
18	06-10-35	15-03-40
28	01-02-27	07-10-28
29	15-05-26	02-10-26
	15-05-29	-
32 (44)	15-05-26	15-03-40
51	01-02-29	02-02-31

Remise de TONGEREN

Abréviation télégraphique : FTG.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 01-02-27.
Types de locomotives affecté :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
2	15-05-26	01-02-27
29	15-05-26	02-10-26
51	15-05-26	02-10-26
93	01-02-27	-

Remises de HASSELT, MAASEIK et WINTERSLAG

Abréviation télégraphique : FHS, LMK, GWI.
Utilisation aux services-locomotives : Hasselt du 15-05-26 au 15-03-40; Maaseik du 15-05-26 au 04-02-34 (dépendait administrativement de la remise de Hasselt depuis le service-locomotives du 03-02-30) et Winterslag du 22-05-32 au 04-02-34 (dépendait administrativement de la remise de Hasselt)

Types de locomotives affectés :

a) services-locomotives du 15-05-26 à celui du 06-10-29.

REMISE DE HASSELT

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
2	15-05-26	06-10-29
4	15-05-26	02-10-26
25	15-05-29	06-10-29
29	15-05-26	01-02-27
	15-05-28	07-10-28
31 (37)	15-05-26	06-10-29
40	15-05-26	06-10-29
41 (31)	15-05-26	06-10-29
51	01-02-27	06-10-29
53 (23)	15-05-26	06-10-29
80	15-05-26	06-10-29
93	15-05-26	06-10-29

REMISE DE MAASEIK

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
4	01-02-27	06-10-29
29	15-05-26	02-10-26

b) services-locomotives du 03-02-30 à celui du 01-02-32

REMISES DE HASSELT ET MAASEIK REUNIES

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
2	03-02-30	01-02-32
15	15-05-31	01-02-32
29	03-02-30	04-10-31
31 (37)	03-02-30	01-02-32
40	03-02-30	01-02-32
41 (31)	03-02-30	01-02-32
51	03-02-30	01-02-32
53 (23)	03-02-30	01-02-32
80	03-02-30	01-02-32

c) services-locomotives du 22-05-32 à celui du 04-02-34.

REMISES DE HASSELT, MAASEIK ET WINTERSLAG REUNIES

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
2	22-05-32	02-10-32
15	22-05-32	04-02-34
29	22-05-32	02-10-32
	02-10-33	04-02-34
31 (37)	22-05-32	04-02-34
40	22-05-32	04-02-34
41 (31)	22-05-32	04-02-34
44 (32)	02-10-32	04-02-34
51	22-05-32	-
53 (23)	22-05-32	04-02-34
80	22-05-32	04-02-34

d) services-locomotives du 15-05-34 à celui du 15-03-40.

REMISE DE HASSELT

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
14	01-02-37	15-03-40
16	15-05-34	22-05-37
19	04-10-36	15-03-40
20	04-10-36	15-03-40
29	15-05-34	-
31 (37)	15-05-34	01-02-37
38	02-02-36	15-03-40
40	15-05-34	15-03-40
44 (32)	15-05-34	15-05-35
53 (23)	15-05-34	15-03-40
57 (22)	06-10-35	15-03-40
66	06-10-35	15-05-36
80	15-05-34	15-03-40
81	01-02-38	15-03-40
98	15-03-40	-

Remise de ZICHEM

Abréviation télégraphique : GSC.
Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 02-10-27.
Type de locomotive affecté :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
93	15-05-26	02-10-27

L'affectation d'un type de locomotives à une remise ne correspondait pas nécessairement à l'entrée en vigueur d'un nouveau service-locomotives. En effet, l'affectation pouvait avoir été effectuée durant la période de validité du service-locomotives précédent.

**Rectificatif à
FFN 70 page 19**

Remise de Stockem :
Type 8 :
il y a : du 15-05-34 au 16-04-39.
il faut : du 15-05-34 au -
du 03-02-35 au 16-04-39.

**Rectificatif
FFN 72 page 21**

Remise de Lodelinsart :
Type 99 :
il y a : 07-10-34
il faut : 15-05-34.
Type 53 :
ajouter 2° colonne 07-10-34.
ajouter 3° colonne -

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

La 4-6-2 type 1 de 1935 (Pacific)

Des premières prises en écritures en 1935
à l'occupation allemande de mai 1940

*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'histoire (tome 2 pages 123 à 136),
les caractéristiques (tome 2 page 327) et la numérotation (tome 2 page 337).*

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :				Nombre de locomotives			
	FBM	FSR	FSD	MKM	En service	Entretien 20%	Nécessaires	Effectif
03-02-35	-	-	-	-	-	-	-	-
15-05-35	3	3	-	-	6	1	7	10
06-10-35	4	8	-	-	12	2	14	15
02-02-36	4	8	-	-	12	2	14	15
15-05-36	4	8	-	-	12	2	14	15
04-10-36	4	8	-	-	12	2	14	15
01-02-37	4	8	-	-	12	2	14	15
22-05-37	4	6	-	-	10	2	12	15
03-10-37	6	5	-	-	11	2	13	15
01-02-38	6	4	-	-	10	2	12	15
15-05-38	8	4	4	-	16	3	19	20
02-10-38	6	9	5	-	20	4	24	35
16-04-39	8	12	5	-	25	5	30	35
08-10-39	6	8	4	4	22	4	26	35
15-03-40	8	8	4	4	24	5	29	35

Abréviations télégraphiques
utilisées :

FBM = Bruxelles-Midi
FSR = Schaerbeek
FSD = Oostende
MKM = Stockem

voir croquis page 28

La 0-6-0 type 2 de 1875 (Six coupler ou six wheel switcher ou Bourbonnais)

De la création de la SNCB en septembre 1926
aux dernières mises hors-écritures en 1933

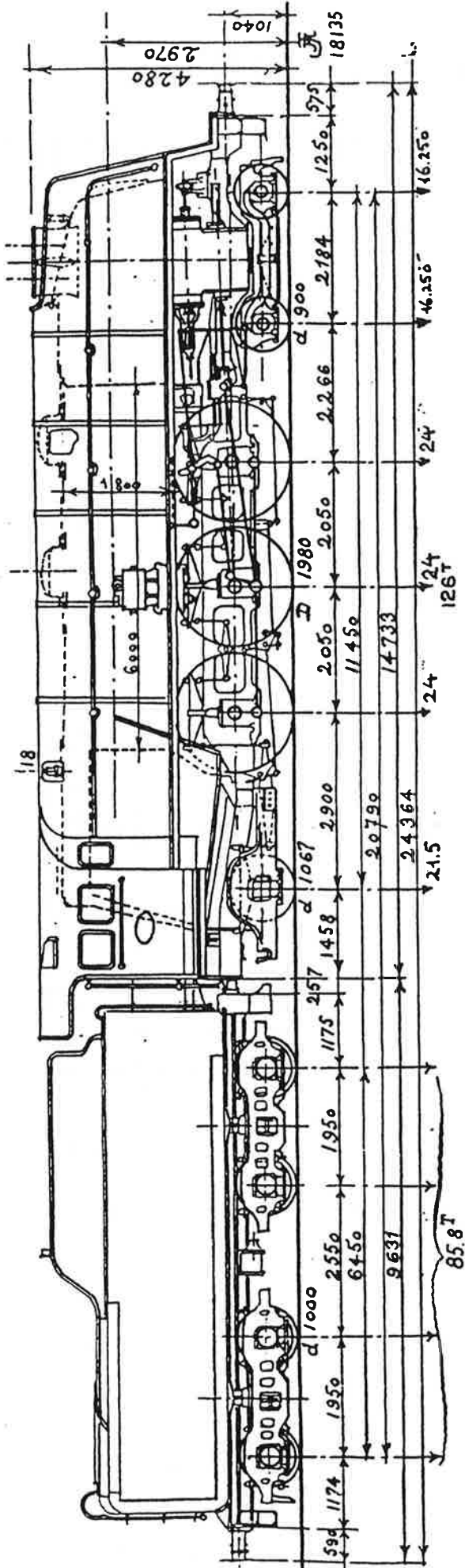
*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 1 pages 98 à 100),
les caractéristiques (tome 2 page 325) et la numérotation (tome 2 page 330).*

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de												Nombre de locomotives			
	MBX	FHS	LDBP	FNR	FSN	FTG	FSD	FTL	FY	FDK	LML	FEO	En service	Entretien 20%	Néces saires	Effectif
15-05-26	6	8	1	1	2	2	-	-	-	-	-	-	20	4	24	48
02-10-26	6	9	2	1	2	2	-	-	-	-	-	-	22	4	26	48
01-02-27	6	9	2	1	1	1	3	3	-	-	-	-	26	5	31	47
15-05-27	6	9	2	1	-	-	3	3	3	-	-	-	27	5	32	47
02-10-27	6	9	2	1	-	-	3	3	3	-	-	-	27	5	32	46
01-02-28	6	9	2	1	-	-	-	3	2	1	-	-	24	5	29	44
15-05-28	6	8	2	1	-	-	-	3	2	1	-	-	23	5	28	42
07-10-28	6	10	2	1	-	-	-	3	2	1	3	-	28	6	34	40
01-02-29	3	9	-	1	-	-	-	-	2	2	3	-	20	4	24	40
15-05-29	3	10	-	1	-	-	-	-	2	2	3	-	21	4	25	40
06-10-29	3	10	-	1	-	-	-	-	4	-	3	-	21	4	25	40
03-02-30	3	10	-	-	-	-	-	-	4	-	4	1	22	4	26	40
15-05-30	3	10	-	-	-	-	-	-	4	-	3	1	21	4	25	40
05-10-30	3	10	-	-	-	-	-	-	4	-	3	1	21	4	25	40
02-02-31	3	10	-	-	-	-	-	-	4	-	3	1	21	4	25	39
15-05-31	3	10	-	-	-	-	-	-	3	-	3	1	20	4	24	34
04-10-31	3	10	-	-	-	-	-	-	3	-	3	1	20	4	24	31
01-02-32	3	10	-	-	-	-	-	-	2	-	3	1	19	4	23	27
22-05-32	3	10	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	15	3	18	21
02-10-32	-	6	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	8	2	10	19
05-02-33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
15-05-33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2

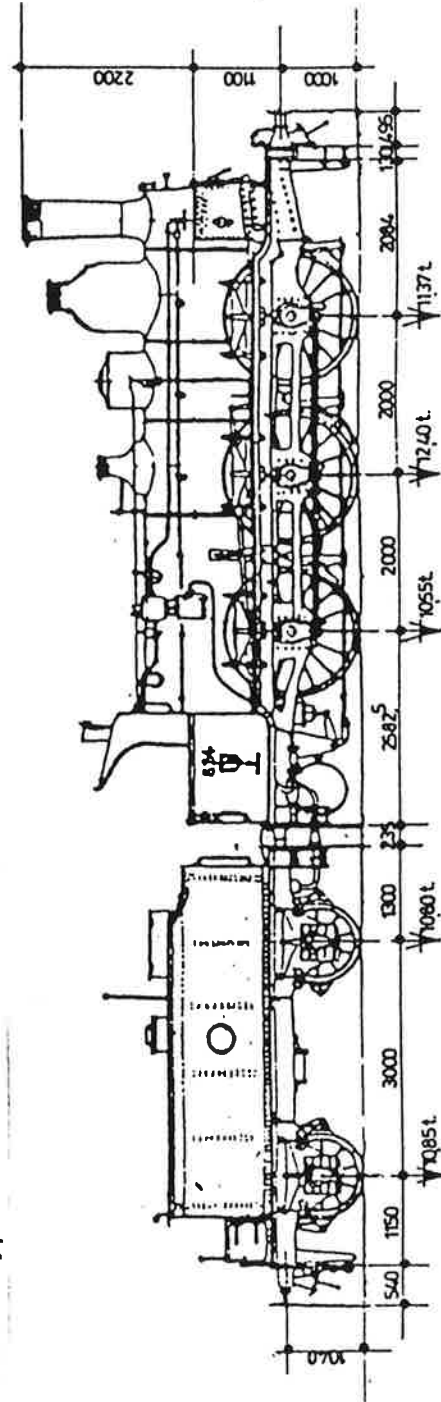
Voir croquis page 28.

Abréviations télégraphiques utilisées :

MBX	=	Bertrix	FSD	=	Oostende
FHS	=	Hasselt	FTL	=	Tienen
LDBP	=	Ledeberg	FY	=	Yper
FNR	=	Namur	FDK	=	Adinkerke
FSN	=	Sint Niklaas	LML	=	Mol
FTG	=	Tongeren	FEO	=	Ronet



SNCB. Type 1; Consortium des constructeurs belges de locomotives, 1935 et 1938. 4 cylindres égaux en ligne; surchauffe. Tender type 1; 38 m³ d'eau. Dessin A. Jacquet.



Etat. Type 2; n° 824, Couillet, 1875. Tender type 5; 7,5 m³ d'eau. Dessin J. Van Lierde.

Récréation ferroviaire

1

OREVAUNYG

(8)

2

OGUKURAON

(9)

3

EAETNBRFE

(7)

4

AMRTOSILR

(7)

5

SEVIORRE

(9)

6

NREYUQDET

(7)

7

USVAMCIRD

(7)

8

NODANEGWE

(8)

9

EQILRVLNG

(6)

10

RLIBREESO

(7)

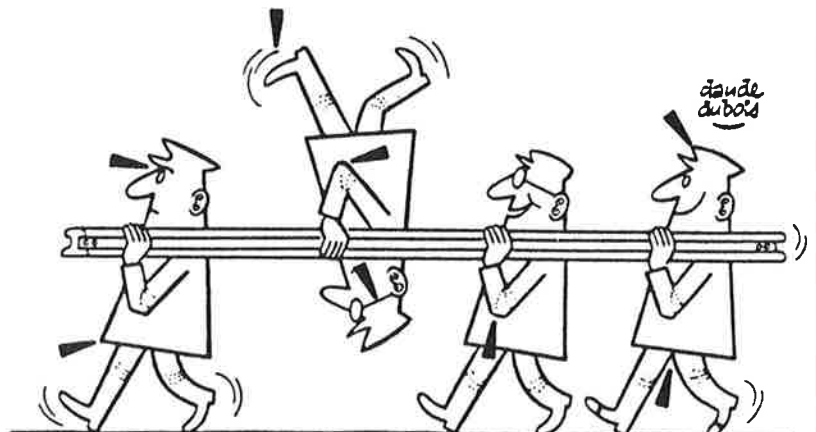
Le jeu des lettres

Les lettres données pour chaque problème permettront de composer un mot du vocabulaire ferroviaire.

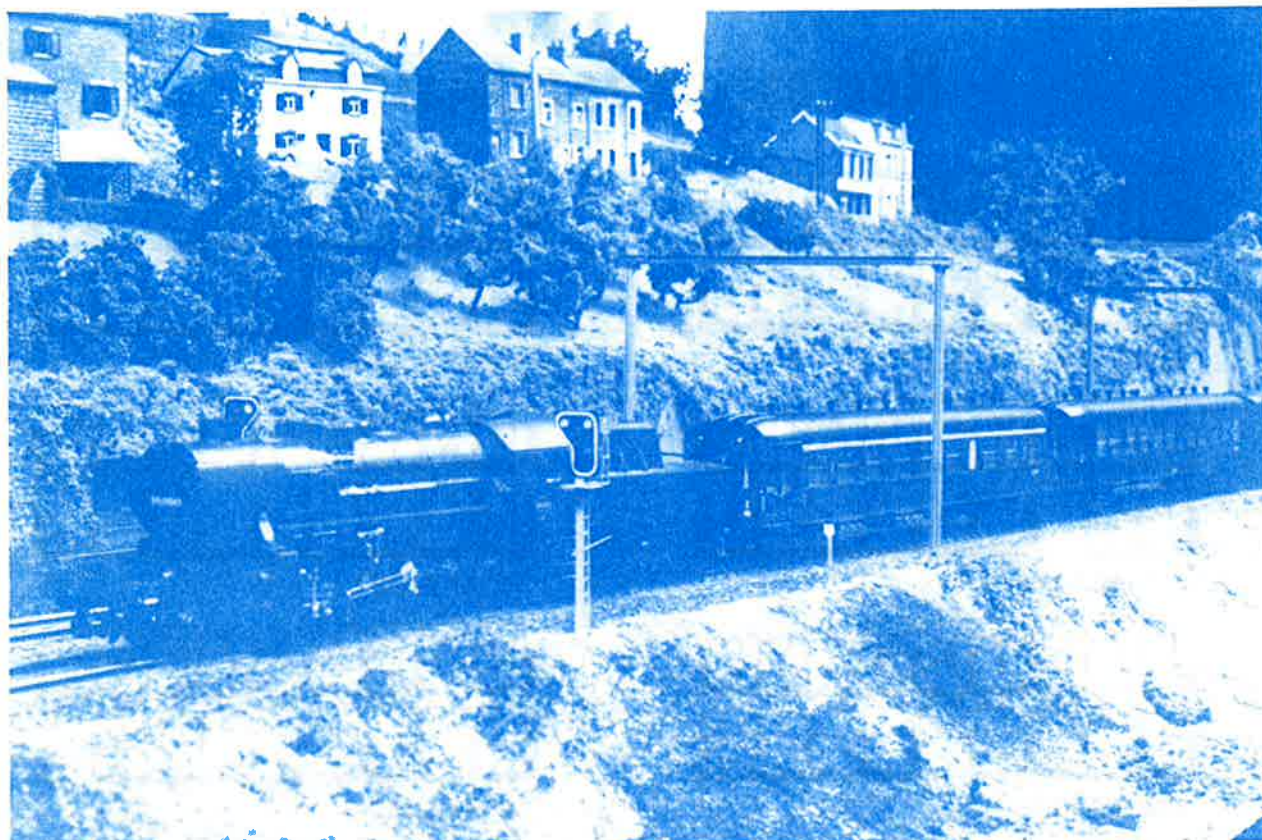
Votre score sera calculé en comptant un point par lettre du mot trouvé.

Le score de l'équipe de rédaction est inscrit ().

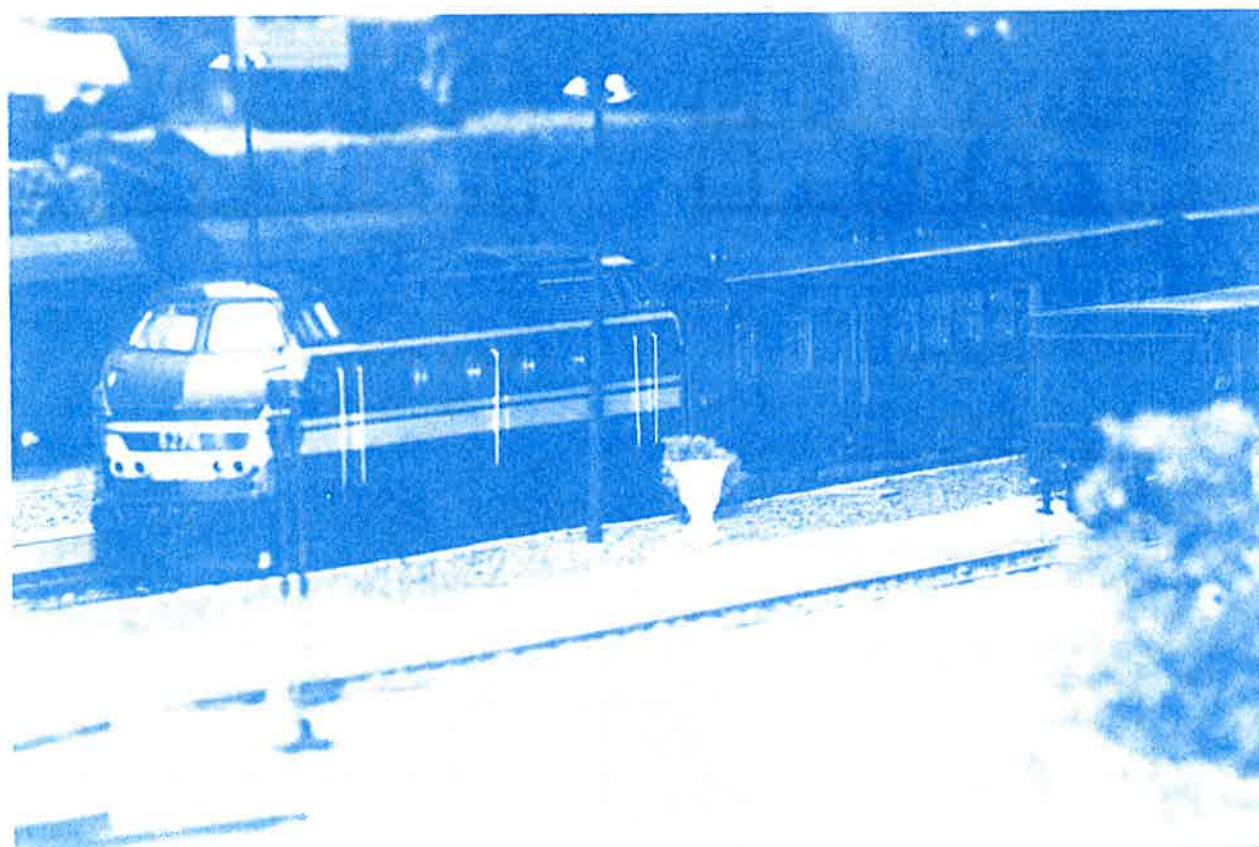
Solution du jeu des huit erreurs paru dans FFN n°73



Ah ! celui-là, il n'a jamais les pieds sur terre

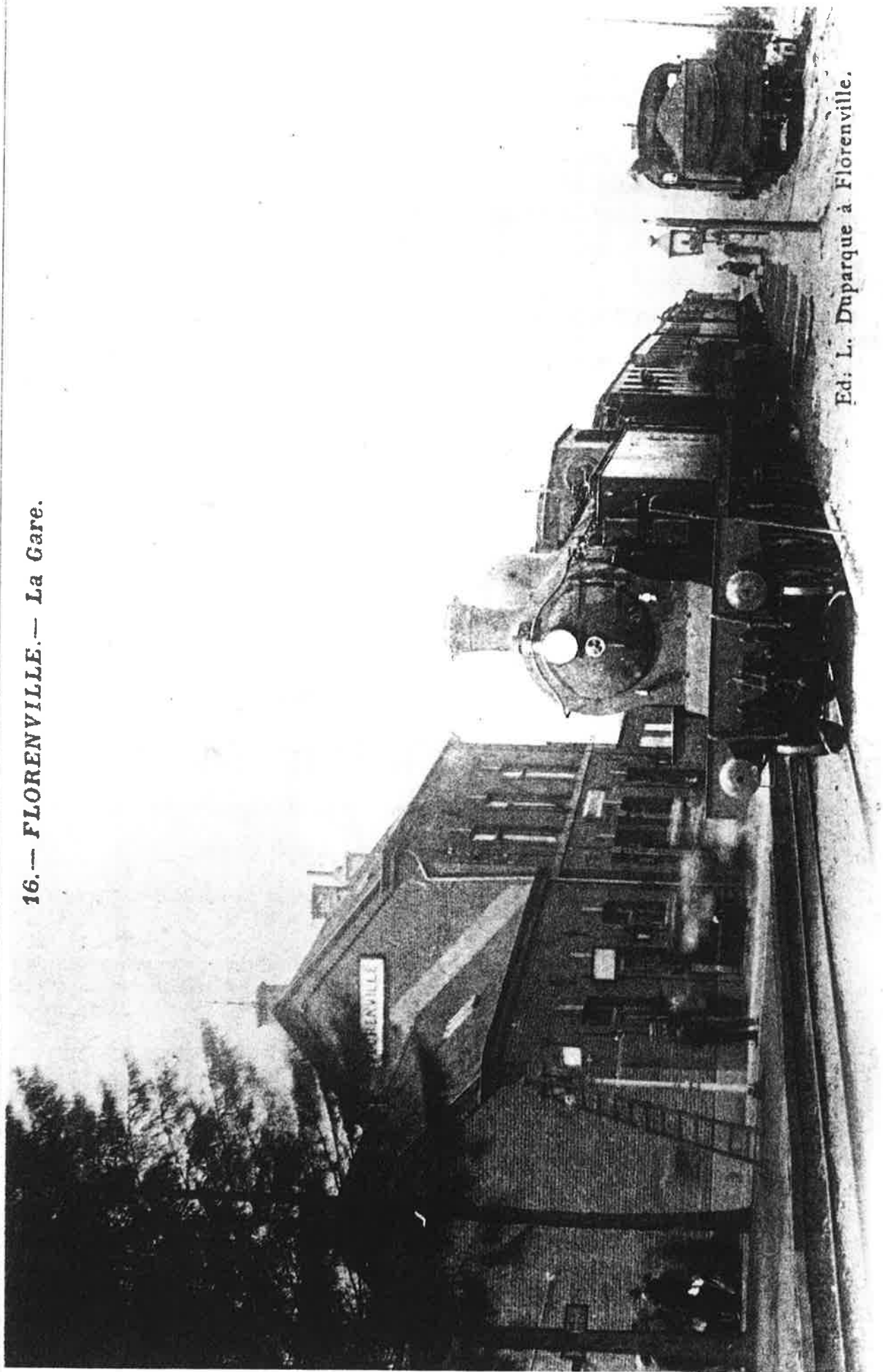


*Réseau H0 du RMM : la 26.050 de la remise de Bertrix en tête d'une rame composée de voitures K1
(sur cette page : photos Claude Carpet)*



Réseau H0 du RMM : en gare de Hun, une HLD 62 en tête d'une rame de voitures M2.

16. -- FLORENVILLE. -- La Gare.



Ed: L. Duparque à Florenville.

Vie du club

La vie au Rail Miniature Mosan, Namur (RMM)	2
Les circulations sur les réseaux pendant l'Expo 95	3
Les amis nous informent	7

Les réflexions du rédacteur en chef

Un commerçant renonce - Un "couac" au CFV3V	6
---	---

Actualité ferroviaire

Les nouvelles voitures K4 de la SNCB (Gérard Jochum)	8
Une gare prussienne en Belgique - La ligne 132 indispensable	12
Une classification alphabétique des lignes	13
Du confort en plus	14

Rétro-Rail

Les remises de la SNCB et les types de locomotives affectés, (suite et fin)	24
Les locomotives de la SNCB et les services-locomotives à assurer	26

Modélisme

Les arbres en modèles réduits : une autre manière (Etienne Dozot)	15
---	----

Les jeux de Michel Archambeau

Récréation ferroviaire : jeu des lettres + solution du problème posé dans le n°73	29
---	----

FERRO FLASH NAMUR n° 74, 1995-5

Il est parvenu jusqu'à vous, grâce à sa sympathique équipe de rédaction et ses aimables collaborateurs occasionnels, merci à tous.

Michel Archambeau, Claude Carpet, Etienne Dozot, Michel Herbiet, Gérard Jochum, ...

Photo de couverture : Le locotracteur 9134, sur la dernière voie de débord en gare de Walcourt, le 4 octobre 95, attend la voie libre pour manoeuvrer un wagon plat (photo Claude Carpet).

Photo de la page 31 : Ambiance ferroviaire en gare de Florenville avant 1914. En avant plan, train à destination d'Arlon remorqué par une locomotive type 15 de la remise de Virton-Saint-Mard. A droite, locomotive type 25 de la même remise. (collection Claude Carpet)

L'événement modélistique de l'année 95 :
l'exposition du Rail Miniature Mosan
centre culturel de Géronsart à Jambes (Namur)
les samedi 14 et dimanche 15 octobre