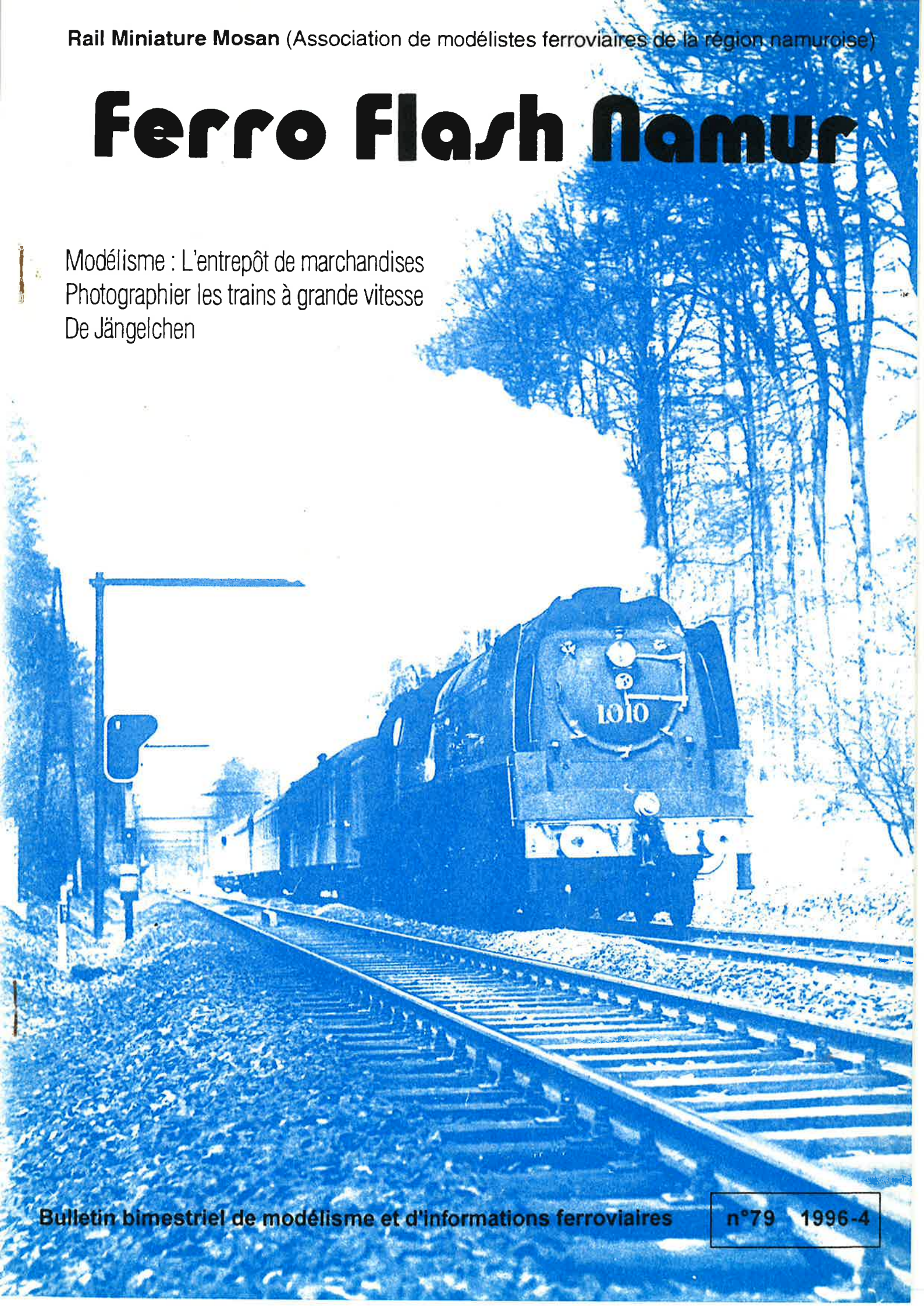


Rail Miniature Mosan (Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise)

Ferro Flash Namur

Modélisme : L'entrepôt de marchandises
Photographier les trains à grande vitesse
De Jängelchen



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 BOTSPOEL, Chaussée Romaine, 15, 5561 CELLES.

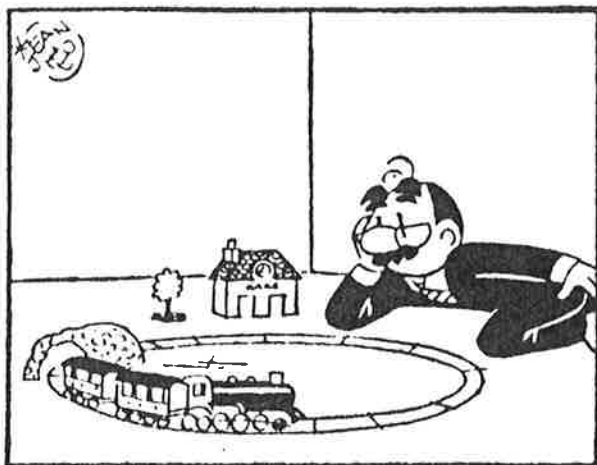
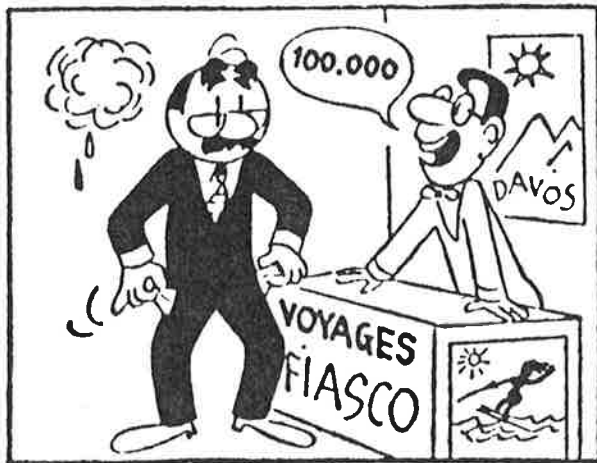
Rédaction : Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME, tél: 071-72.87.41. fax: 071-72.95.62.

Diffusion : Didier DELFOSSE, Chaussée de Dinant, 360, 5000 NAMUR.

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. Les articles non signés sont l'oeuvre collégiale de l'équipe de rédaction et le rédacteur en chef assume la responsabilité de leur contenu. Les auteurs des articles signés assument eux-mêmes la responsabilité de leurs écrits.



Nous avons vainement incité le président à prendre en charge l'éditorial malgré le farniente qu'il avait prévu pour ses vacances.

Nous lui avons conseillé de sucer sa plume : c'est évidemment moins gai, mais tout le monde aurait pu en profiter...

Il a préféré les vacances... nous lui avons concédé la décharge.

A vendre

Le réseau "2 rails" de feu Henri COWES,
et son matériel roulant moteur et tracté,
comprenant plus de 96 références en SNCB, DR, DB, SNCF.

Valeur : + de 150.000 francs.

Liste disponible pour **OFFRE GLOBALE** au 081-73.41.37.

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

AOÛT

- 9: *CFFL : soirée vidéo à thème ferroviaire.*
 9: Réunion réseaux, brochage de FFN 79.
 16: Pas de réunion en raison du long pont.
 23: **Réunion mensuelle RMM** : Claude CARPET, les modules
 électroniques de JAO Systèmes (carte canton, aiguille, block)
 30: Réunion réseaux.

SEPTEMBRE

- 6: Réunion réseaux
 13: Réunion réseaux.
 13: *CFFL, "Le rail au Congo" par Jacques De Deurwaerder, président de Febelrail.*
 20: **Réunion mensuelle RMM** : Claude CARPET, un autre bâtiment
 américain transformé en "belge" : le "Water Street Terminal".
 21-22 ...: *Festival vapeur au CFV3V.*
 27: Réunion réseaux + préparation de la journée du lendemain.
 28: **RMM, Les 12 heures du modélisme, de 10h à 22h.**

OCTOBRE

- 4: Réunion réseaux.
 11: Réunion réseaux, brochage de FFN 80.
 11: *CFFL, "Le déclin de la vapeur en Pologne" par Jean-François Huart.*
 18: **Réunion mensuelle RMM : programme non communiqué.**
 25: Réunion réseaux.

NOVEMBRE

- 1: Réunion annulée (jour férié).
 8: Réunion réseaux.
 9/10....: *CFFL, exposition "Le rail et l'image", à la Ferme de Froidmont, sentier du Meunier à Rixensart.*
 15: **Réunion mensuelle RMM : programme non communiqué.**
 22: Réunion réseaux.
 29: Réunion réseaux.

Attention : le 16 août, pas de réunion !

Il faut laisser souffler celui et celle qui gardent le local ouvert tous les vendredis pour notre plaisir.

A ce propos, il serait urgent d'organiser une rotation afin que ce ne soit pas toujours les mêmes qui sacrifient tous leurs vendredis soirs pour le club.

Il faut comprendre que les couples ont besoin d'une vie de famille.

A toujours tirer sur l'élastique, il finit par casser : alors il y a les bouches bées et les "ah, si on avait su..."

Liliane a déjà instruit d'autres épouses sur le fonctionnement du bar.

Il n'est pas nécessaire d'avoir systématiquement une dame derrière notre bar, n'importe lequel d'entre nous pourrait oeuvrer une soirée ou une portion de soirée du vendredi.

L'esclavage, c'est d'être obligé de travailler très tard TOUS les vendredis pour le plaisir... des autres !

Les 12 heures du modélisme le 28 septembre de 10 à 22 heures

Il a été prévu de réaliser, tout au long de la journée, des démonstrations de modélisme ferroviaire sous toutes ses formes : réalisations de kits, montage de maquettes, circulations sur les réseaux, etc...

Pour exécuter cette prouesse visuelle, les membres du club sont sollicités pour présenter au public leur savoir-faire et travailler sur place.

Peut-être pas toute la journée d'affilée, bien que..., mais éventuellement en se relayant aux tables de travail. Le principal est de maintenir une activité qui permettra aux visiteurs de comprendre, d'apprendre. Bref, de saliver devant notre amour du modélisme et créer ainsi des vocations.

Contactez le secrétaire Daniel Braibant qui coordonne cette action.

Visite du musée français du chemin de fer à Mulhouse (rappel)

A l'occasion du 25^e anniversaire du célèbre musée, le RMM envisage une visite groupée.

La date n'est pas encore fixée mais l'excursion est programmée sur 2 jours.

Les candidats potentiels sont priés de prendre contact avec le vice-président Michel Herbiet qui coordonne cette activité.

Les amis nous informent

Le rail aura bientôt 150 ans
en Entre-Sambre-et-Meuse

"Walcourt, une entité au fil de ses gares"

de P. Lievens (pensionné SNCB) et R. Golard
300 pages 155 x 240,
1.000 francs : 034-1111180-10 de P. Lievens
(sortie prévue fin août)

Histoire de la signalisation ferroviaire en Belgique

(Tome 1)
Par Jules Chabotteaux
1.065 francs 001-1201789-85 du PFT.

Du 11 au 23 septembre exposition à l'Atelier de Traction Diesel de Kinkempois

14 et 15 septembre : portes ouvertes
21 et 22 : conférence débat sur le TGV, les deux
jours, parcours spéciaux vers le musée de Natalis

AFCC + PFT

"Les trams vicinaux de Charleroi et du Centre"

250 pages illustrées, parution en juin 96
AFCC, B.P.1596, 6000 Charleroi 1.
1.020 francs : 001-1849649-32

"Sur les Rails d'autrefois"

40 ans de photos ferroviaires en France
Par Herman G. Hesselink
Edition du Cabri à Breil-sur-Roya, France.

Le Chemin de Fer de Sprimont

fête ses 15 ans
le samedi 31 août
et dimanche 1 septembre

C.F.S. à Damré (Sprimont)
Autoroute E25, sortie 45 "Sprimont"

Premier rassemblement pour les
photographes ferroviaires : exposition de
clichés et collections, échanges éventuels.

Exposition sur le métier de garde-barrières
et rétrospective de la ligne vicinale
Pulseur - Sprimont - Trooz

Réseaux de trains miniatures en activité,
circulations de trains et bus ex-RATP,
stands de littérature ferroviaire

Ambiance musicale par
la fanfare du TEC-Liège

Samedi, dès 14h, circulations exceptionnelles
de différents types de convois (minier, carrier,
marchandises, voyageurs) sur le réseau du
CFS et des anciens autobus à plate-forme.

Renseignements : M. Evrard, 041 - 42.07.83.

Trans-Fer hors série

"Les lignes nouvelles de la SNCB
de 1926 à 1996"

GTF asbl, BP 191, 4000 Liège1.

L'entrepôt de marchandises

La proximité de l'automne et les longues soirées en perspective sonnent le retour des kits et des travaux pour notre réseau. Je vais à nouveau vous entretenir de la transformation d'un kit du commerce qui, bien que de conception américaine, va admirablement bien gamir notre réseau belge.

Il y avait, en gare de Charleroi-Sud côté Marchienne-au-Pont, l'entrepôt des douanes. Une architecture très proche se retrouve dans un kit proposé par WALTHERS dans la «Comerstone Series» et dénommé «Water Street Freight Terminal» référencé #933-3009.

L'entrepôt et le bâtiment des douanes ont été récemment démolis pour faire place au parking réservé à la clientèle et au personnel.

Cet entrepôt était approvisionné, côté gare par la voie, côté ville par un quai haut pour les camions. Les camionnettes devaient rester à distance, les marchandises descendues du quai à la main et rechargées dans le véhicule.

C'est le type de bâtiment que l'on retrouve dans les grandes gares situées au croisement de lignes internationales. Si l'on souhaite lui donner moins d'importance, il suffit soit de n'employer que la longue partie basse d'entrepôt et/ou d'amputer le bâtiment principal de son étage.

Ceux qui ont connu l'entrepôt des douanes se rappelleront la coloration caractéristique de ses briques : le rouge avait entièrement disparu sauf aux endroits râpés par le passage des caisses et colis.

Les anciennes usines sidérurgiques très proches de la Providence et de Thy-Marcinelle avaient, avec la complicité du temps, complètement noirci les briques dans un brun noir où l'on devinait encore, difficilement, des reflets originels.

Les pierres de tailles n'avaient plus le gris neuf d'antan et une patine générale couvrait le bâtiment. Les bords des quais de déchargement en béton armé étaient arrondis et écornés.

Je vous propose d'utiliser ce kit typiquement américain pour, au prix de quelques transformations très simples à réaliser, l'adapter à «une construction d'aspect belge».

Un kit bien assemblé commence par une explication détaillée de son montage.

Recommandations utiles

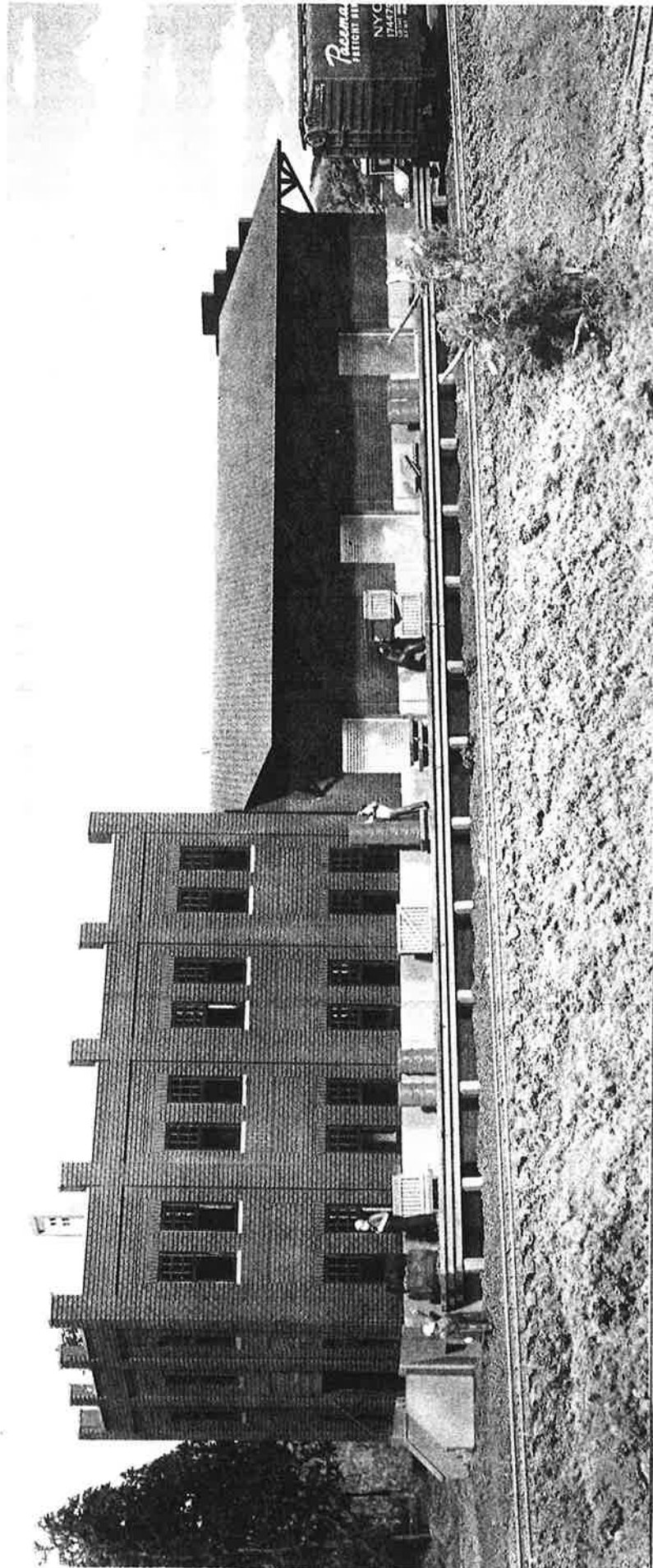
Personne ne les lit, mais elles sont indispensables à la bonne réalisation et au rendu final de votre travail.

Il faut pourtant que je vous donne quelques trucs :

- Pas de précipitation !
- Bien ébarber les bords des pièces. Le temps que vous allez y «perdre» se regagnera en précision ultérieure.
- Pas de précipitation !
- Bien repérer, avant les collages, quelle pièce se juxtapose à telle autre, quelle pièce s'insère ou se solidarise à telle autre.
- Pas de précipitation, prendre le temps de bien laisser sécher ses couleurs et ses patines avant de coller. Quand c'est collé, il y a toujours des dégâts lors du décollement.
- Effectuer les colorations des fenêtres et des ferronneries sur la grappe.
- Teinter et patiner les murs avant de les assembler.
- Assembler ses murs sans laisser des joints disgracieux entre les pans. C'est ainsi que l'on repèrerait que c'est un kit !
- Ne jamais essayer du «MEC» qui déborde, vous abîmeriez le moulage du plastique.
- Surtout, ne vous précipitez pas, prenez votre temps. Le temps c'est de l'argent, le vôtre, soignez-le.
- Tous les éléments seront peints, patinés, traités avant leur assemblage par collage.
- Ne vous précipitez pas, prenez votre temps, soignez votre ouvrage. Le soin que vous apporterez dans la réalisation de votre travail vous apportera la récompense lorsque, le travail fini, vous pourrez le contempler en vous demandant si c'est réellement un kit assemblé ou un bâtiment réel.

Combien de fois, sur des photos couleurs parues dans des revues spécialisées ne remarquons-nous pas immédiatement que c'est un kit ?

Tout simplement parce qu'apparaît un joint vertical entre les murs, un joint horizontal qui montre que le bâtiment est posé sur un décor au lieu d'y être intégré. Une construction «sort» du sol, donc la terre, le sable, les herbes, les cailloux doivent



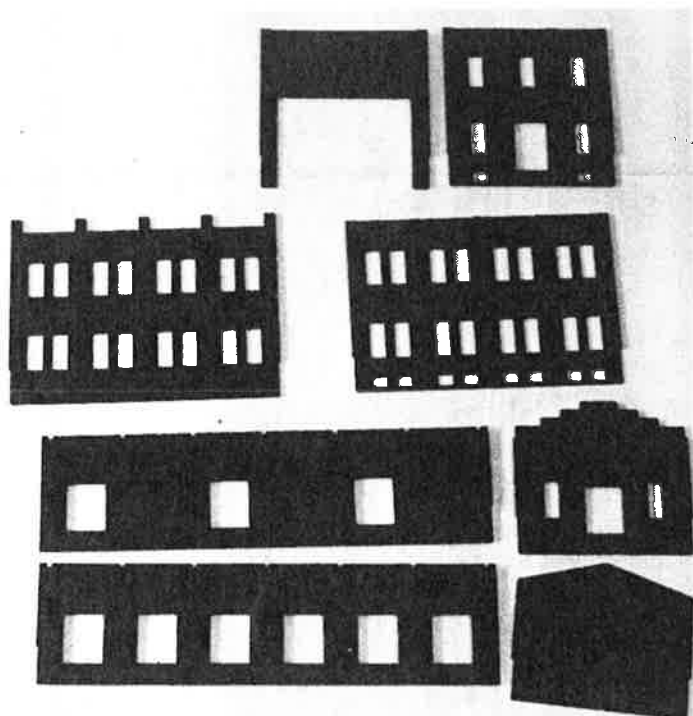
L'entrepôt dans sa version américaine proposée par Walters, image figurant sur la boîte de construction

cachez le joint de raccord entre les soubassements et le décor de sol.

Ouvrons la boîte

Nous nous retrouvons devant une série de grappes plates de pièces en plastique coloré dans la masse et une grappe de vitrages. Insérons les vitrages entre deux feuilles de papier, pour éviter les griffes, et replaçons-les dans la boîte.

Nous dégrappons et ébarbons les deux bases grises des bâtiments pour en voir l'emprise au sol et conserver la forme des entrepôts.



D'abord, une couche de peinture

Tant que nous y sommes, occupons-nous de la grappe de châssis de fenêtres.

La peinture est nécessaire. Tous les éléments sur la grappe seront teints en gris foncé (Humbrol 64) qui sera patiné ultérieurement.

Même travail pour les pièces de ferronneries car je doute que le ton de vert proposé dans ces moulages soit adéquat. On retrouve principalement des tons de gris argent et gris moyen dans nos ferronneries ferroviaires. Peindre tous les éléments sur la grappe. Elle sera patinée ultérieurement.

Laisser sécher au moins 12h tous les éléments, dégrapper, retoucher et attendre 48h de séchage complet pour éviter tous dégâts lors des manipulations.

Les murs en briques

Dégrappons directement les murs de briques rouges, ébarbons soigneusement.

Supprimons les créneaux qui dépassent du mur, ce n'est pas très «belge». Le bord supérieur du mur sera ultérieurement gami d'un couvre-mur en pierre grise.

Attention aux doigts, un cutter dérape facilement et entaille profondément. Se servir d'une latte.

Effectuer une entaille de positionnement du trait de coupe du mur et croquer le créneau. Bien terminer à la lime pour éliminer une éventuelle bavure.

La plus belle solution est d'enlever avec les créneaux, la partie supérieure fine du mur (2 tas de briques) pour pouvoir placer le couvre-mur sur le cordon de briques de forte épaisseur.

Seul, le mur extrême de l'entrepôt bas peut conserver ses créneaux car la toiture ardoisée s'inscrit à l'intérieur des murs, mais ce mur n'est pas gravé sur la face intérieure. L'idéal sera d'enlever les créneaux en coupant légèrement au-dessus de la toiture. Pour dissimuler le trait de coupe et le raccord, il faudra placer en finale du montage un couvre-mur débordant d'un millimètre de part et d'autre du mur (fin profil de 3 à 3,5mm de large). J'ai trouvé un chouette profil super fin en bois de 3mm x 0, "pas grand chose" dans un magasin de modéliste "avions, bateaux". Ce couvre-mur est peint, avant collage, comme les pierres de soubassement des fenêtres. La pose du couvre-mur interviendra quand le bâtiment sera entièrement terminé.

Il s'agit de traiter les murs avant leur assemblage pour leur conférer l'aspect final.

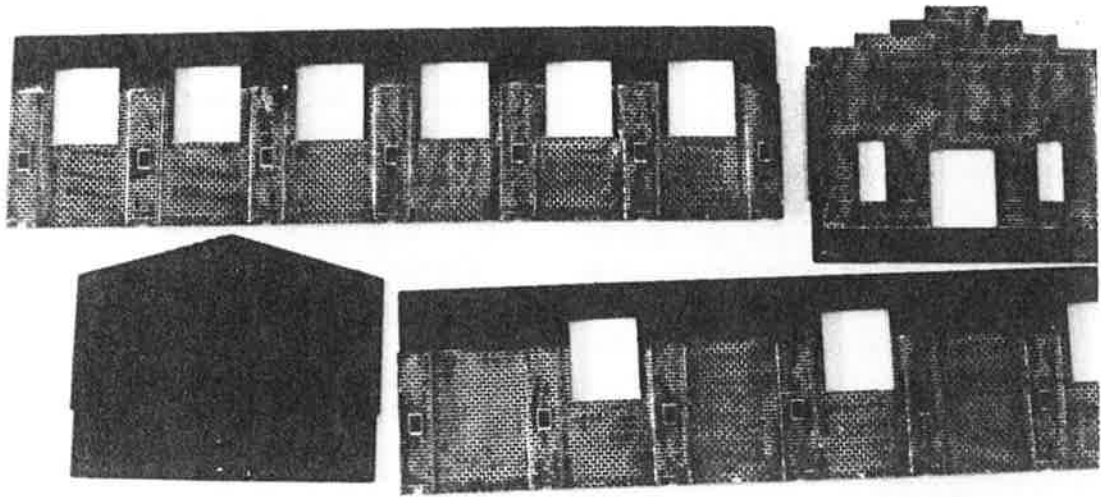
Patine des murs en briques

J'ai recours à la technique des craies pastels pour ce genre de travail. Elle est entièrement réversible.

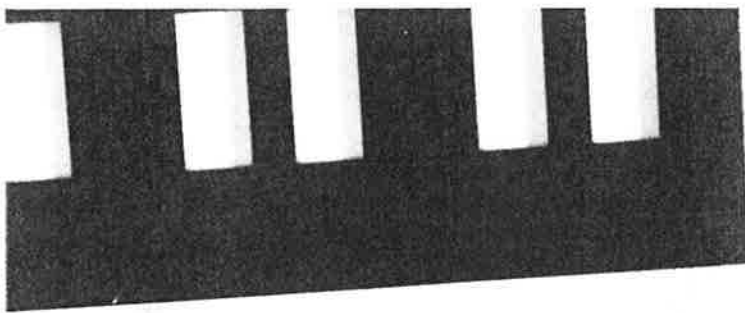
N'oubliez pas pendant toute cette manipulation que la craie c'est de la poussière, qu'elle vole au souffle, aux éternuements et suit les lois de la gravité.

Si vous redressez le mur et qu'en plus vous tapotez, la craie quittera son support pour venir se déposer sur vos pantalons, les sièges, la moquette... Je n'émettrai aucun commentaire sur le sujet qui devient en ce moment très délicat.

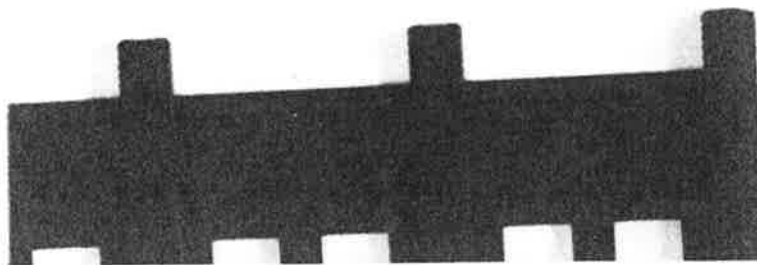
Faut-il sortir l'aspirateur d'abord (pour rassurer sur vos intentions) ou ne pas étaler trop de matériel d'un



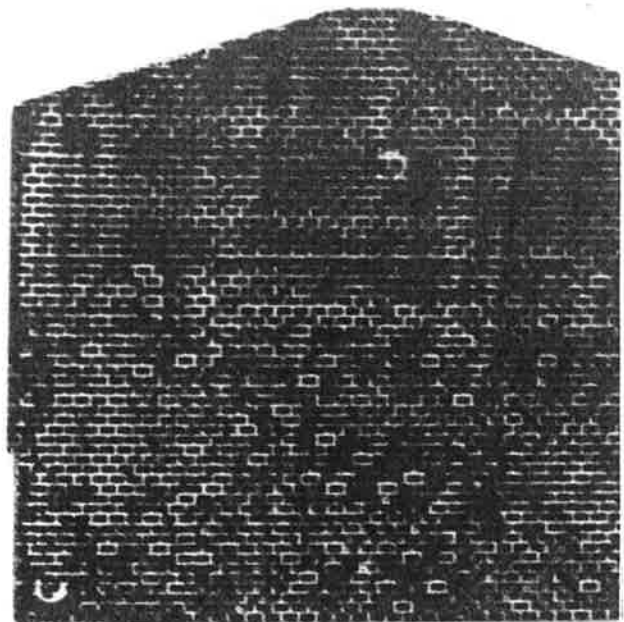
*Les murs de l'entrepôt avec la craie claire qui met en valeur les joints.
En bas à gauche, un mur complètement patiné.*



Les créneaux et les deux premiers tas de briques seront arasés et les coupes ébarbées.



Un pan de mur avec la craie claire pour boucher les joints des briques.



coup pour ne pas effrayer. C'est à vous d'apprécier la psychologie à adopter avec votre ministre de l'intérieur...

La première craie employée aura un ton de blanc cassé tirant sur le jaune. Dans la marque VANG c'est le n°47656. Elle va remplir les joints des briques. La craie est frottée sur le mur sur presque la totalité de la surface.

Tout en maintenant la plaque bien à plat, se servir de son doigt pour étendre la poussière dans tous les joints. Cette opération terminée, passer un coup de laque à cheveux sur la plaque pour fixer légèrement cette poussière de craie.

Le traitement des murs dépend de leur situation géographique : en site sidérurgique très sale ou en site «campagnard» plus propre.

Le bâtiment en site industriel

Deuxième ton à appliquer : une couleur brique foncée (terre de Sienne brûlée, VANG n°47676 et 47677). Répéter l'opération mais en ne couvrant pas toute la surface... quelques touches pour foncer certaines places. Toujours se servir du pinceau d'Adam pour étendre la poudre.

Troisième ton : le noir (VANG n°47998) ou un gris très foncé (VANG n°47997). Noircir généreusement et continuer d'étendre au doigt.

L'ensemble va certainement paraître assez foncé. Il va s'éclaircir dès que la laque sera appliquée sur le panneau de mur. Une petite retouche de blanc cassé jaunâtre va immédiatement faire ressortir les briques. Votre doigt étant encore bien noir, le clair va être estompé et produira le meilleur effet. Passez un petit coup de laque à cheveux pour fixer provisoirement.

Laissez reposer les murs. S'ils ne vous plaisent pas, un peu d'eau tiède, la laque et le reste s'en va. Ou mieux, retouchez, rechargez, c'est bien plus intéressant comme effet. Il est toujours temps de remettre du gris-jaune ou du blanc cassé pour les joints, par exemple, du brun foncé ou de l'ocre pour faire apparaître les briques. Toutes les recharges et modifications des pastels sont possibles.

Lorsque tous vos murs seront satisfaisants, vous pourrez y déposer une première couche de vernis mat à l'aérographe. Si vous ne disposez pas d'aérographe, je vous conseille d'utiliser le «mini spray» Humbrol en 40ml à corps blanc et capuchon bleu (MT. Varnish 49). Bien vérifier à l'achat que la

bande collante de garantie est intacte entre le bouchon et le corps du spray.

Même après ce traitement vous pourrez encore retoucher ! Venir à nouveau.

Ne pas encore assembler à ce stade d'évolution du kit.

Le bâtiment en site «campagnard»

Si vous souhaitez représenter le bâtiment dans un environnement moins industriel (plus propre), il ne faudra pas employer les tons de gris foncé ou noir. La brique devra retenir plus l'attention et les craies ocre-rouge, terre de Sienne, ombre naturelle et terre d'ombre brûlée seront les bienvenues (VANG du n°47673 au n°47677).

La procédure de positionnement des tons et la façon d'estomper sont les mêmes qu'au paragraphe précédent.

Après avoir fixé les pastels sur les murs, il s'agira, à un moment ou un autre, de peindre en gris pierre (Humbrol 27) les appuis de fenêtres.

Commencer d'abord par l'intérieur des pans de murs. Pour ce faire, j'ai installé un voile de peinture mate blanche en bombe, le séchage est rapide.

J'ai dit un voile, pas une grosse couche parfaitement et uniformément blanche, juste de quoi faire disparaître le rouge du plastique : c'est le résultat du chaulage des murs. La peinture en bombe «en voile» nécessite le «tir» à 70cm de la surface à garnir. A défaut de cette bombe, employez un blanc sale (Humbrol) à l'aérographe.

Les murs en béton.

Une patine plus foncée sera nécessaire. Recourez au même procédé de craie gris clair principalement (VANG n° 47696) et gris foncé (47697).

Les ferronneries

Elles seront peintes sur la grappe et s'installent quand les murs sont assemblés et durcis. Un ton plus foncé que le gris pierre. On retrouve beaucoup de sortes de peintures allant de l'argenté au gris foncé.

Les cadres de fenêtres

Parfaitement secs, ils seront collés sur les pans de murs déjà peints sur la face intérieure.

Les vitrages viendront en dernier lieu du montage du kit et seront maintenus par une mini-goutte de cyanoacrylate. Ils se placeront après que tout le

bâtiment ait reçu son voile de vernis mat pour la dernière fois.

Les châssis sont déposés dans les ouvertures, le pinceau trempé dans le MEC déposera une goutte de produit sur la tranche du cadre juste contre le pan de mur intérieur. Ne jamais mettre de MEC sur les faces extérieures, elles sont déjà terminées.

Ne collez pas systématiquement toutes les portes de l'entrepôt car c'est par ces larges ouvertures que l'on pourra admirer le décor intérieur !

Par contre, regardez bien le sens des volets, la double latte ira dans le bas. Si le volet est entièrement relevé, récupérer la double latte + une, coller dans le dessus de l'ouverture. Un volet ouvert n'est jamais remonté complètement dans le linteau. Il peut y avoir des volets partiellement ouverts aussi.

L'assemblage du bâtiment.

A ce stade nous pouvons assembler les pans de murs sur la base originelle ou sur la base modifiée. Quelques petites gouttes de M.E.C. pour positionner au sol, fixer ensuite les angles sans laisser la colle abîmer votre travail de façadier.

Ne jamais essayer une éventuelle coulée de colle sur la face extérieure ! Toujours laisser sécher.

Coller les bandes de pierres dans le bas des murs.

Pouvoir démonter et changer l'intérieur

Il y a une possibilité de changer l'intérieur de l'entrepôt à volonté, de remplacer les lampes, de modifier les emplacements et le choix de colis, etc. Si vous avez l'intention d'exécuter un travail parfait, ce que je vous conseille, il faut réaliser un «intérieur».

Pour cela, il faut charcuter les deux bases et agrandir les ouvertures avant d'y coller les murs car nous allons fabriquer deux boîtes en carton qui vont s'insérer exactement dans les bâtiments.

Nous n'allons pas refabriquer des murs intérieurs complets, mais des coins verticaux qui tiendront le plancher de l'étage et l'éclairage de celui-ci.

La séparation d'étage du bâtiment principal.

Découpons dans du bristol de 2mm d'épaisseur ou tout autre matériau mince et robuste deux rectangles de 92mm x 150mm qui s'inscriront exactement dans le bâtiment principal pour former le plancher du rez-de-chaussée et la séparation d'étage. Le rez se posera sur des supports de 12mm (fig) pour le mettre à niveau. Réaliser les

colonnes de soutien avec des bandes de carton de 50mm de hauteur et 15mm de largeur pliées à angle droit 5mm + 10mm (fig).

Collez à la colle blanche les 4 colonnes dans les coins de la plaque de sol de façon à avoir les 10mm orientés sur les petits côtés et les 5mm sur les grands pans, ceci à cause de la proximité des fenêtres sur les grands pans de mur. Collez la plaque d'étage au-dessus, bien centrée.

Si vous avez employé du carton blanc, peindre tous les sols avec un voile d'aérosol en gris clair, principalement sur les bords, en laissant le centre clair. De cette façon, les parties très proches des ouvertures par où le regard verra le sol seront grisées comme du béton. Le centre étant dans l'ombre paraîtra déjà suffisamment sombre... Laisser le plafond blanc. Si vous avez opté pour n'utiliser que le rez-de-chaussée et que vous avez découpé les murs juste sous les pierres de soubassement des fenêtres d'étage, il n'est plus nécessaire de penser à installer le plancher de l'étage...celui du rez-de-chaussée suffit. On peut cloisonner aussi l'étage et le rez.

Il sera encore temps d'ajouter l'éclairage plus tard, mais il faut y penser dans la suite du travail.

Le plancher de l'entrepôt

Il sera réalisé dans le même bristol, mais de 92mm x 250mm avec des supports de 10mm dans les coins et au centre. Un second rectangle sera collé sous les supports pour créer un bloc rigide (fig).

Garnir l'entrepôt

Pour les puristes qui voudront aller jusque là, le matériel Preiser viendra à point.

Inutile de remplir à ras bord... Quelques colis judicieusement placés donneront l'illusion.

Références Preiser : 17104 (palettes), 17110 (caisses), 17105 (tonneaux), 17107 (engins de manutention), 17102 (sacs), 17101 (fûts), 10294 (ensemble de manutentionnaires).

Référence Pola : 109 (matériel de bureau) pour le bâtiment administratif.

La toiture

Celle posée horizontalement sur l'entrepôt doit être traitée préalablement. Effectuer une découpe à l'intérieur des repères de positionnement du cagibi. Elle permettra d'y insérer la lampe d'éclairage de l'étage. Peindre en blanc cassé la face inférieure de la plaque de toiture, prière de ne pas déborder sur

la face extérieure... Patiner la toiture sur sa face extérieure. Ici encore les pastels feront merveille. Etendre et estomper avec le doigt. Coller les cheminées rondes à chapeau et installer le cagibi avec sa porte, soigner les angles, achever la patine. En site industriel, les tons foncés et bruns seront de mise (VANG n°47696, 47697, 47708, 47677). En site rural, des gris «mousse», gris foncé, ombre clair (47697, 47696, 47709). Procéder comme pour les murs, fixer en finale par un voile de vernis mat. Attendre plus de 24h avant de coller sur le bâtiment. La toiture à deux pans en ardoise sur l'entrepôt bas peut attendre d'être fixée sur le bâtiment pour être patinée. Pour pouvoir donner un effet lumineux à l'intérieur de cet entrepôt, je vous conseille de peindre ses murs en blanc cassé ainsi que le dessous de la toiture. La qualité de positionnement des murs et des ferronneries sera déterminante pour l'esthétique de la toiture. En effet, de longs pans doivent être parfaitement installés pour ne pas offrir de joint disgracieux au faîte. J'ai un truc pour réaliser ce joint le mieux possible : installer un pan à plat sur la surface de travail, positionner le second pan à angle droit contre le premier, une latte les maintiendra l'un contre l'autre. Effectuer quatre points de collage au pinceau et au MEC. J'ai dit des points, pas vider le pot, le produit courrait sur la table par la fente ! Placer un solin de finition dans le coin formé par la toiture et le mur du bâtiment administratif. Solin en

fin papier d'aluminium de cuisine ou une petite cornière du commerce, peindre en gris "zinc". Rappel : ne jamais essuyer du Mec qui déborde, vous abîmeriez le moulage du plastique. Lorsque les points de collage seront pris (1/4 d'heure), prendre délicatement l'ensemble et positionner sur le bâtiment; le pli se fera aisément ainsi que la finition du collage de la fente.

Patine de la toiture en ardoises

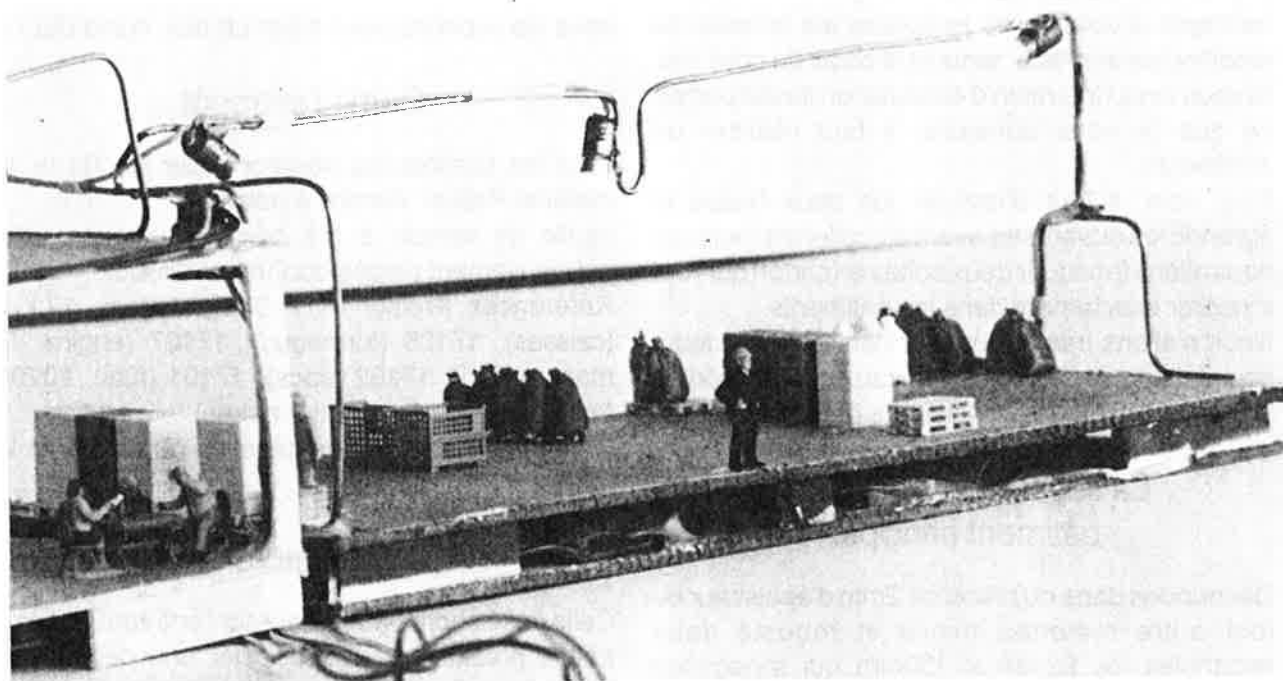
Mettre une surface jetable sous le bâtiment, la faire déborder largement pour éviter les foudres de qui vous savez. Vérifiez qu'il n'y a pas de fissures au faîte du toit, le long du mur de briques il y a déjà un solin.

Boucher les fentes éventuelles au moyen d'enduit ou de la colle blanche à séchage rapide.

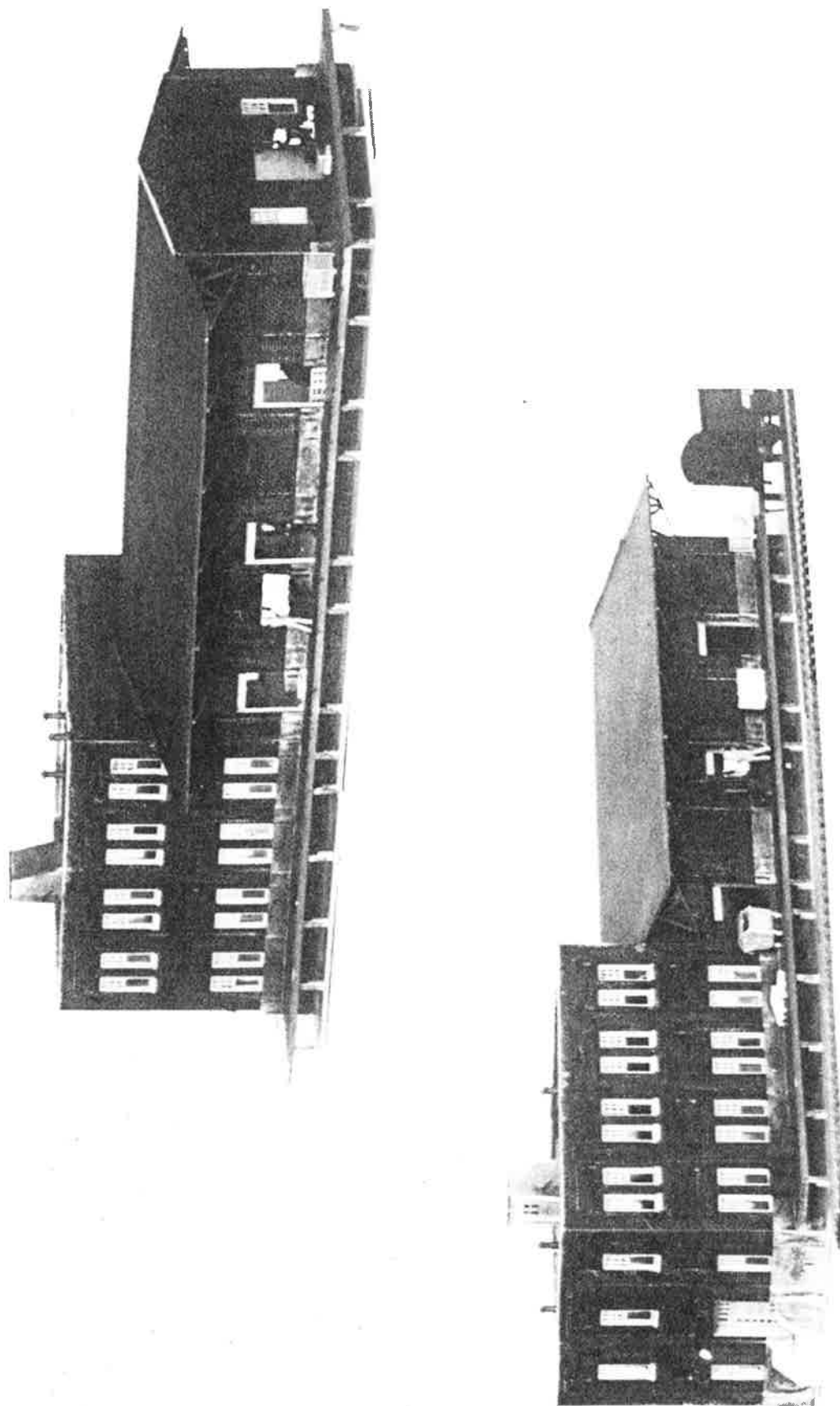
Nettoyage à l'alcool à brûler (méthanol) ou au vinaigre. Une couche uniforme d'Humbrol 92 sur les ardoises et les raccords, laisser sécher jusqu'au lendemain.

Les craies pastels Vang n°47676 (ombre naturelle), 47696 (gris foncé), 47697 (gris mousse), 47709 (ombre claire) vont patiner la surface du toit.

Les gris viennent en premier lieu, l'ombre naturelle créant un aspect de rouille provoquée par les dépôts de poussières de fer, l'ombre claire



La structure en fil de cuivre pour soutenir les ampoules afin de les rendre invisibles au regard et permettre un démontage aisé de l'intérieur du bâtiment pour remplacer les ampoules et effectuer des modifications au décor intérieur.



La présentation finale du bâtiment et de l'entrepôt belgicisés.

légèrement verdâtre donnera un effet de mousse. Les vieux toits étant assez bien garnis de végétaux de ce type.

L'éclairage

Il existe des lampes « grain de blé » (très cher) qui pourront être installées presque contre le plafond. Trois pour le long entrepôt, deux pour l'étage et deux pour le rez-de-chaussée du bâtiment administratif.

Si vous ne disposez que de lampes courantes, placez-en deux dans les coins les plus rapprochés côté face avant du bâtiment administratif, pour ne pas donner d'ombre le long des « meubles » intérieurs. Cette position permettra d'éclairer l'intérieur sans voir les lampes par les fenêtres. Trois lampes pour l'entrepôt, la troisième pourra être dissimulée entre deux piles de caisses...

Dans l'entrepôt j'ai employé des lampes "Viessmann" n°6832 achetées à 35 francs avec l'ampoule. C'est un socquet démontable hors du petit mat, ce dernier n'est pas utilisé, seul le socquet de laiton sera employé. C'est moins cher que l'achat du socquet en laiton + l'ampoule.

N'oubliez pas : une lampe ne se colle pas directement sur le plastique à cause du danger de déformation thermique.

Exécutez un montage en fil de maximum 1,5mm² qui servira de support aux socquets et de conducteur de masse. Un U autour de la porte d'entrée, boucler au passage de la charpente, un U autour de la grande ouverture entre les bâtiments.

Une lampe à chaque bout, une troisième près du centre. Enlever le fil brun, souder le socquet sur le fil de cuivre, relier le fil de cuivre à la masse, relier les fils jaunes entre eux. Blanchir le montage pour le dissimuler au regard.

Pour le bâtiment administratif, refaire le montage en fil de cuivre sur le plancher de l'étage en alignant bien la "crolle" dans le rehaussement du cagibi. Y souder un socquet avec la lampe vers le bas. Un fil à la masse du cuivre, un fil à la patte du socquet. L'idéal est de sous-volter les lampes (10v) pour ne pas qu'elles soient trop lumineuses, la durée de vie s'en trouvant de plus améliorée.

L'éclairage peut (ou doit) rester allumé pendant la journée. Toutes ces constructions à petites fenêtres conservaient un éclairage permanent.

Cet éclairage va mettre en valeur le contenu du bâtiment et de l'entrepôt : le décor que vous y aurez installé. En façade, au dessus de la porte une lampe Viessmann n°6441 fera l'affaire.

Le voile final de vernis mat et les vitrages

Quand tout est bien terminé, un voile de vernis sera pulvérisé sur tous les extérieurs des deux bâtiments. Après séchage, vous pouvez enfin coller les vitrages dans les cadres. Ils seront maintenus par une mini-goutte de cyanoacrylate ou un infime soupçon de silicone.

Le coup d'oeil final : la satisfaction

Si vous avez bien suivi les propositions décrites dans le présent article et que vous avez su y faire (...) **vous avez devant vous une superbe maquette dont vous avez tout lieu d'être fier.**

Avant de vous lancer dans l'aventure vous pouvez la voir en réalité : rendez-vous à la réunion mensuelle le vendredi 20 septembre ou aux 12 heures du modélisme du RMM, le samedi 28. Je serai à votre disposition pour toutes autres explications complémentaires.

Lors des 12 heures du modélisme, j'assemblerai le kit Cornerstone Série #933-3102 : "Overhead travelling crane" ou "le grand pont-roulant (extérieur)".

Le positionnement de la construction sur le décor

Quand vous avez définitivement et irrémédiablement déterminé la position occupée dans le décor général, marquez-la avec soin. Il faut effectuer une découpe à l'emplacement de cette construction pour permettre l'introduction et l'enlèvement facile de l'intérieur du bâtiment et de l'entrepôt pour le remplacement des lampes d'éclairage. La découpe aura les dimensions de 95mm x 408mm : un petit peu plus grand que les boîtes intérieures, mais plus petite que le bâtiment pour ne pas voir celui-ci « passer au travers ». Maintenir la boîte intérieure avec des petits taquets pivotants.

Si votre décor est en « hard-shell » il devra supporter les fondations du bâtiment et permettre l'enlèvement aisé de l'intérieur.

Bon amusement avec le modélisme ferroviaire et le RMM.

Texte et photos : Claude Carpet

Photographier les convois à grande vitesse sur leurs relations Liège - Bruxelles - Paris

Extrait de l'indicateur de la SNCB et
des cartes-horaires valables du 2 juin au 28 septembre 1996

Thalys 9412

Liège-Guillemins : 06h50
Bruxelles-Midi : 07h56 - 08h02
Paris-Nord : 10h05
(Ne circule pas le samedi entre Liège-Guillemins et
Bruxelles-Midi)

Trains à grande vitesse

En correspondance du :
EN 224 : Wien - München - Köln - Liège - Bruxelles
- Oostende.
1218 : Innsbruck - Köln - Liège - Bruxelles -
Oostende.
412 : Köln - Liège - Bruxelles - Oostende.
Bruxelles-Midi : 10h02
Paris-Nord : 12h05

En correspondance du :
232 : Kobenhaven - Köln - Liège - Bruxelles -
Oostende.
Bruxelles-Midi : 11h02
Paris-Nord : 13h05

En correspondance du :
240 : Moskva - Warszawa - Köln - Liège - Bruxelles
- Oostende.
420 : Köln - Liège - Bruxelles - Oostende.
Bruxelles-Midi : 14h02
Paris-Nord : 16h05

Thalys 9440

Liège-Guillemins : 13h52
Bruxelles-Midi : 14h54 - 15h02
Paris Nord : 17h05
(Ne circule pas le week-end et le 15-08 entre Liège-
Guillemins et Bruxelles-Midi)
En correspondance du :
422 : Köln - Liège - Bruxelles - Oostende.

Trains à grande vitesse

En correspondance du :
238 : Köln - Liège - Bruxelles - Oostende.
Bruxelles-Midi : 16h02
Paris Nord : 18h05

En correspondance du :
2426 : Köln - Liège - Bruxelles - Oostende.
Bruxelles-Midi : 17h02
Paris Nord : 19h05

En correspondance du :
430 : Köln - Liège - Bruxelles - Oostende.
Bruxelles-Midi : 19h00
Paris Nord : 21h05

Les relations EC et internationales subsistantes sur la dorsale wallonne

Liège-G ...	Namur	Charleroi-S. ..	Paris-Nord
01.53	..... 02.31	..... 03.01	..... 06.29
04.37	..... 05.16	..... 05.47	..... 08.40
05.26	..... 06.08	..... 06.40	..... 09.08
	..... 08.04	..... 08.33	..... 11.14
09.59	..... 10.39	..... 11.08	..... 13.29
18.47	..... 19.25	..... 19.54	..... 22.14

Les relations de nuit sur Provence-Côte d'Azur

Brux-M.	..... 20.13	..... 19.07	
Mons	..... 20.52		
Toumai	..... 20.15		"Flandres
Lille-Fl.	..... 20.54		Riviera"
Avignon	..... 06.43	..... 06.40	
Nice	..... 10.39	..... 10.30	

Bressoux	..... 19.22
Arlon	..... 21.40
Avignon	..... 07.30
Nice	..... 11.41

Photographier les convois à grande vitesse sur leurs relations Paris - Bruxelles - Liège

Extrait de l'indicateur de la SNCB et des cartes-horaires valables du 2 juin au 28 septembre 1996

Train à grande vitesse

Paris-Nord : 07h37
 Bruxelles-Midi : 09h40

Thalys 9413

Paris-Nord : 08h37
 Bruxelles-Midi : 10h40 - 10h 47
 Liège-Guillemeins : 11h52
 (Ne circule pas le dimanche et les jours fériés du 2 au 28 juin et du 2 au 28 septembre)
 Correspondance pour :
 419 : Bruxelles - Liège - Köln.
 EC47 : Bruxelles - Liège - Köln - Berlin-Zoo.

Train à grande vitesse

Paris-Nord : 11h37
 Bruxelles-Midi : 13h40

Paris-Nord : 12h40
 Bruxelles-Midi : 14h45
 Correspondance pour :
 427 : Bruxelles - Liège - Köln.
 241 : Warszawa - Moskva.

Paris-Nord : 14h34
 Bruxelles-Midi : 16h40
 Correspondance pour :
 239 : Bruxelles - Liège - Köln.

Paris-Nord : 15h37
 Bruxelles-Midi : 17h40
 Correspondance pour :
 EC35 : Bruxelles - Liège - Köln - Dortmund

Paris-Nord : 16h37
 Bruxelles-Midi : 18h40
 Correspondance pour :
 233 : Bruxelles - Liège - Köln - Kobenhaven.
 EN 225 : Bruxelles - Liège - Köln - München - Wien.

1912 : Bruxelles - Liège - Köln - Innsbruck.

Paris-Nord : 17h37
 Bruxelles-Midi : 19h40
 Correspondance pour :
 EC 37 : Bruxelles - Liège - Köln.

Thalys 9453

Paris-Nord : 18h37
 Bruxelles-Midi : 20h40 - 20h 47
 Liège-Guillemeins : 21h52
 (Ne circule pas le samedi)
 Correspondance pour :
 439 : Bruxelles - Liège - Köln.

Les relations EC et internationales subsistantes sur la dorsale wallonne

Paris-Nord	Charleroi	Namur	Liège
07.25	09.54	10.23	10.59
16.34	18.53	19.22	19.59
18.58	21.37	22.06	
21.01	23.26	23.55	00.33
21.31	00.07	00.37	01.14
23.16	02.48	03.17	03.55

Les relations de nuit sur Provence-Côte d'Azur

Nice	18.43	19.13	
Avignon	22.40	23.07	
Lille-Flandres		08.38	"Flandres Riviera"
Tourmai		09.10	
Mons	08.27		
Bruxelles-Midi	09.14	10.15	

Nice	14.28
Avignon	19.10
Arlon	05.06
Liège (Bressoux)	07.06

Train-bus en Wallonie : une convention

Une convention a été signée entre la SNCB et la Société Régionale Wallonne du Transport concernant l'information sur les correspondances entre ces deux modes de transport en commun.

Les 25.000 usagers du TEC trouveront dans les 69 gares de correspondances de meilleures informations sur les services du TEC.

Attraper sa correspondance a toujours été le soucis majeur du passager qui, souvent victime d'un retard ferroviaire, voyait son bus partir sous ses yeux.

En cause généralement la mauvaise adaptation des horaires communs.

En 1993, une convention avait déjà été signée en vue de créer des commissions provinciales pour étudier les correspondances des horaires, le temps d'attente en cas de perturbation, etc...

La nouvelle convention devrait permettre au client de trouver à son arrivée en gare un affichage clair, des informations verbales précises auprès d'un seul interlocuteur.

La SNCB va poursuivre la surveillance des correspondances entre trains et bus. Cinq millions seront alloués par la SRWT à la SNCB pour que cette dernière assure ce service.

Un partenariat sera aussi à réaliser avec De Lijn et la STIB dans la région de Bruxelles-Capitale.

La Région Wallonne consacre un important budget dans la réalisation d'aires de correspondances SNCB-TEC : 41 millions investis en 95 et 43 pour 96. Travaux terminés à Braine-le-Comte, Enghien, La Hulpe, Tubize; en projet ou en phase d'exécution à Bertrix, Charleroi, Marbehan, Rixensart.

La ligne 147 : Tamines - Fleurus

Quinze kilomètres séparent Tamines de Fleurus sur la ligne 147. Voici trente ans que cette ligne n'est plus exploitée.

Depuis quelques années, le projet de remise en service a été formulé et a suscité un tollé de protestations.

Il faut savoir que nombre d'habitations ont empiété sur l'assiette du chemin de fer pour y agrandir un jardin, quand ce n'est pas pour y implanter une construction sauvage.

Or, le 27 juin, le ministre en charge de l'aménagement du territoire a signé le permis de bâtir pour cette remise en service.

La ligne est maintenant considérée comme d'intérêt stratégique pour la sidérurgie.

De nouveaux sites seront utilisés à certains endroits pour y réimplanter la voie.

La ligne électrifiée sera utilisée comme liaison de délestage entre Bruxelles et l'Athus-Meuse libérant ainsi la 161 entre Ottignies et Namur. Les convois de marchandises circuleront par Leuven, Ottignies, Fleurus, Tamines pour y emprunter l'axe Charleroi-Namur et de là, Dinant.

Six cent millions seront déboursés par la SNCB et les travaux débiteront en 1997 par la création de deux nouveaux ponts sur la Sambre et une butte de 16 mètres de haut.

Bien que les autorités locales espèrent des retombées sur l'emploi au niveau de la gare de Tamines, on se demande comment un simple transit de convois de marchandises pourrait en apporter.

La gare de Namur

La construction de la gare de Namur s'est effectuée par étapes avec une série d'adjudications s'étalant de 1862 à 1864 pour un coût de 500.601 francs.

Nombre de renseignements sont donnés dans le très beau livre "Un siècle d'histoire du chemin de fer

à travers la presse locale de l'époque", fascicule 1, période 1835 à 1885 de Marcel Baudson.

653 pages d'événements historiques, tragiques, ou anodins relatés avec la mise au point d'un cheminot éclairé et... beaucoup d'humour.

Les 80 ans de la ligne 24 : Montzen - Visé - Tongeren

Le viaduc de Moresnet

Fierté de notre architecture ferroviaire, souvent photographié, le viaduc de Moresnet avec ses 1.100 mètres de long est le plus long de Belgique. Mais qui connaît son histoire ?

Le 23 juin dernier, un autorail parcourait cette ligne réservée à la circulation des marchandises pour faire découvrir à quelques privilégiés les paysages et secrets de la ligne 24.

Une liaison Escaut - Rhin

En 1901, un premier projet a vu le jour afin de réaliser une liaison entre Antwerpen et Köln. Il avorta faute de moyens financiers.

Le 7 août 1913, dans leurs préparatifs de guerre, les prussiens avaient eu des contacts avec le ministre belge des transports pour la réalisation de la ligne. Elle aurait ainsi servi leurs intérêts, mais aurait été construite à nos frais...

Après l'envahissement le 4 août 1914 d'une partie de notre territoire, les armées allemandes décident d'investir dans une ligne directe "Tongeren - Aachen" via Montzen et Visé.

Le 18 décembre, le général Gröner donne l'ordre pour la construction d'une ligne rapide à double voie de 46 kilomètres qui ne pourra rencontrer aucun

obstacle, pentes de 1% maximum, rayons minimum de 1.200 mètres, pas de croisement avec des lignes ferroviaires ou des routes.

Il faudra, dès lors, réaliser de nombreux et coûteux ouvrages d'art, des vallées seront enjambées par de longs ponts, les collines entaillées.

C'est ainsi que le viaduc de Moresnet voit le jour ainsi que la longue tranchée de Berneau (1.300 mètres pour 27 mètres de hauteur), le tunnel de Veurs avec ses 2.000 mètres).

Moresnet sera le plus long viaduc de Belgique Veurs, le plus long tunnel.

Six gares distantes de huit kilomètres protégeront la ligne : Tongeren, Bassange, Visé-Haut, Warsage, Fourn-Saint-Martin, Hombourg-Ouest.

Deux ans suffiront à réaliser la ligne où travailleront les prisonniers de guerre de toutes nationalités. Inaugurée en 1917, elle permettra l'acheminement des convois militaires sur les fronts de l'ouest.

La récupération en 1918

Après l'armistice de 1918, la Belgique récupéra tout naturellement cet ouvrage réalisé sur son territoire.

Si la ligne 24 permet encore à 200 convois de marchandises de circuler journellement, elle a reçu des trains de voyageurs de Tongeren à Visé jusqu'en 1944 et de Montzen à Visé jusqu'en 1957.

13 kilomètres de voies équipés en 15 jours !

La ligne Voroux - Kinkempois a été créée début des années 30 pour éviter le plan incliné d'Ans. Jamais achevée à cause de la Grande Dépression, elle avait été considérée comme faisant partie des "travaux inutiles".

Le 31 août 1939, un coup de foudre met malencontreusement le feu aux charges de destruction mises en place quelques jours plus tôt par l'armée au pont du Val-Benoît. Cet effondrement crée la paralysie totale du rail liégeois !

Pendant deux semaines, jours et nuits, les cheminots vont s'activer à terminer les travaux pour redonner vie à la région.

Aujourd'hui électrifiée, elle sert toujours de moyen de communication entre Antwerpen et la gare de triage de Kinkempois.

Voir à ce propos le numéro hors série de "TransFer" (annonce en page 3).

Courrier des lecteurs

De Didier Lambert

TVM est l'abréviation de Transmission Voie Machine.

Ce qui signifie que les 5506 et 5509 sont, comme l'Eurostar, le Thalys et le TGV, munies du système de répétition de la signalisation en cabine. Ce système est propre aux lignes à grande vitesse.

De Phil Dambly

Précision concernant les dessins publiés dans nos articles sur "Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer".

Monsieur Phil Dambly tient à préciser que les dessins signés J. Van Lierde dont dus à J. Jacquet. Seules, les cotes ont été redessinées au normographe par J. Van Lierde.

De Michel Foulon

Les 50 ans des C.F.L., cela se fête

C'est en avril 1946, que fut signée la convention relative à l'exploitation des chemins de fer luxembourgeois.

Pour fêter l'événement, les CFL avaient mis au point un programme d'activités variées : séances académiques, expositions et voyages.

Le matériel roulant arborait un logo spécialement créé pour l'occasion. La locomotive 1801 présentait une livrée spéciale avec le signe RTL, sponsor, qui couvrait l'événement. La firme Märklin avait tenu à participer directement à ces festivités par la présentation d'une série de modèles luxembourgeois, par l'organisation de voyages et par la mise sur pieds d'une opération qui fait figure de première mondiale dans le modélisme ferroviaire : "Trains around the clock".

Une structure de 7m x 7m pesant une tonne et demie a été hissée au

sommet de la tour de la gare de Luxembourg. Dans cette structure transparente, 8 locomotives se sont lancées le 24 mai 1996, pour effectuer un tour du monde au 1/87 : 460 kilomètres.

Ces huit modèles ont circulé tous les jours, de 7h à 22h, jusqu'au 14 juin. Des caméras vidéo disposées dans la structure ont filmé les circulations et retransmis les images dans le hall de la gare et au centre technique placé devant celle-ci.

Le dimanche 14 juin, à la fin de l'essai officiel, la locomotive SNCB série 16 avait parcouru 953 kilomètres, soit deux fois le tour du monde. Elle était suivie de la locomotive SNCF Sybic : 911 kilomètres et la CFL série 1800 : 760 kilomètres.



Félicitations à la filiale belge de la firme de Göppingen qui a réussi, par cette opération médiatique, un nouvel exploit.

Note de la rédaction :

On pourrait s'interroger sur les motivations médiatiques d'avoir installé à très grands frais une structure sur la tour de la gare, sans accès pour le

public. Les vrais amateurs auraient certainement préféré voir la performance au niveau du sol au beau milieu de la gare de Luxembourg, tout le monde aurait pu en profiter même avec des caméras. Il est vrai qu'un nid de cigognes fait "plus de bruit" dans les médias... Parfois, on consacre beaucoup d'argent en choses farfelues. Investir la même somme dans la réalisation d'un beau modèle n'aurait-il pas été plus profitable ?

De Phil Dambly

Suite à notre article "1946 - 1996" les CFL fêtent leur cinquantième anniversaire (FFN 77 pages 17 à 22), Monsieur Dambly nous demande de bien vouloir insérer cet article consacré à la ligne Noerdange - Martelange.

De Jängelchen (1890-1953)

C'est à partir de 1858 que les chemins de fer grand-ducaux ordonnèrent la construction de leurs grandes lignes de chemins de fer d'intérêt général. Elles allaient relier Luxembourg à Liège, Trier, Strasbourg, Bruxelles et Paris (par Reims).

Afin de ne pas laisser à l'écart des grands axes les régions moins peuplées, ils créèrent aussi, de 1882 à 1904, sept lignes de chemins de fer à voie étroite d'intérêt local.

L'une de ces lignes fut appelée à desservir le canton de Redange. Longue de 30 kilomètres elle reliait Martelange-Rombach à Noerdange. Comme le gouvernement grand-ducal manquait de capitaux à cette époque, la création de la ligne avait été concédée à des industriels belges auxquels on accorda pour chaque kilomètre de voie achevée trois hectares de terrains à minette dans le sud du pays.

Le train fut inauguré à Rombach le 17 novembre 1890 en présence de M. Paul Eyschen, ministre d'Etat, de M. Thom, directeur général des travaux publics, de nombreux fonctionnaires et députés des deux Luxembourg. Les uns et les autres furent reçus et complimentés par notre bourgmestre Antoine Kuborn, et par Emile Tandel, commissaire de l'arrondissement Arlon-Virton. La fanfare Sainte Barbe de Martelange, fondée onze ans plus tôt, agrémentait la cérémonie de ses flonflons, le temps était frais, mais sec, et les cabarets de Rombach

envahis par la foule ne désemplirent, ce jour là, que fort tard dans la nuit.

L'événement se devait d'être célébré avec faste, car la nouvelle ligne était appelée à unifier la vie économique d'une région qui comportait 39 villages et plus de 11.000 habitants. Elle allait desservir une dizaine de localités étagées du nord au sud entre Martelange et Noerdange, et notamment Haut-Martelange, Perlé, Wolwelange, Bigonville (Flatzbour), Rambrouch, Hostert, Nagem, Redange, Niederpallen.

Le canton comptait sur cette ligne pour exporter ses bois, ses produits agricoles et son schiste.

Avec son équipe de 32 hommes (à ses plus belles heures), ses 4 gares et un matériel roulant limité à 2 locomotives et 7 wagons, la nouvelle voie de chemin de fer allait desservir, en fait, aussi bien l'ensemble du canton de Redange que la partie belge de la Haute Sûre.

Soucieux de s'adapter aux horaires et aux besoins de sa clientèle, notre petit train cantonal se lançait sur ses rails dès 4 heures du matin. Il amenait aux écoles les élèves de Rombach et au marché de Redange les fermières chargées d'oeufs, de beurre et de volailles. Sa lenteur bien connue (30 kilomètres/heure) et les haltes imprévisibles que s'attribuaient de bon coeur et de commun accord, dans les estaminets, préposés et voyageurs, en faisaient aux heures chaudes de l'été un petit omnibus plaisant, bon enfant et tout à fait rassurant.

La principale difficulté de son parcours résidait dans le franchissement de la crête de partage des vallées de la Sûre et de l'Attert (altitude 500m). C'était une difficulté bien réelle, surtout l'hiver, car, arrivé entre Flatzbour et Rambrouch sur le haut plateau qui sépare les deux vallées, notre tortillard s'enlisait souvent dans la neige.

La locomotive abandonnait alors ses wagons, se frayait un passage, puis revenait reprendre voyageurs et marchandises. Plus d'une fois, quand la neige était particulièrement haute, le personnel devait passer la nuit à déblayer la voie ensevelie sous les congères.

Et quand l'attente devenait trop longue, les voyageurs n'hésitaient pas à poursuivre leur voyage à pieds. On maugréait, certes, mais personne ne faisait un drame de ces incidents de parcours sans gravité.

L'été réservait d'autres surprises, notamment les feux de broussailles provoqués par les escarbilles qui s'envolaient encore brûlantes de la cheminée. On raconte à ce sujet qu'un garde-forestier dressa à notre petit train, in illo tempore, un procès verbal en bonne et due forme pour avoir omis de fixer la crépine qui devait normalement coiffer la cheminée. A noter que ces incidents prirent parfois une tournure alarmante, notamment en 1918 lorsqu'il fallut à 18 reprises maîtriser des incendies de forêts provoqués par des escarbilles incandescentes.

Le chef de train, confronté aux difficultés que l'on devine, ne savait parfois où donner de la tête. Il devait non seulement distribuer ses billets, surveiller les départs, alimenter les différents poêles à bois, courir d'un wagon à l'autre pour manoeuvrer les freins dans les descentes, mais aussi ne point perdre de vue l'énorme trousseau de

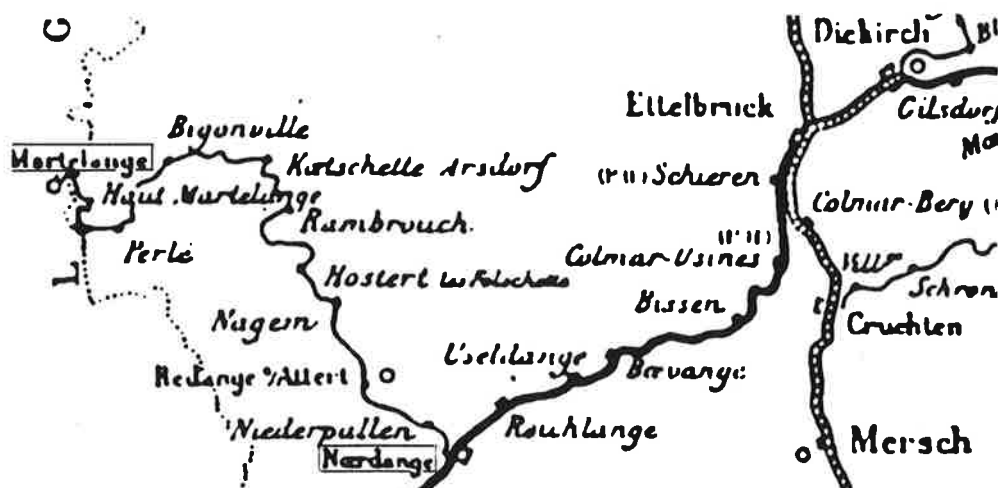
clefs qui, aux points d'arrêts, lui ouvraient les portes des consignes où il déposait les colis.

Le train Martelange - Noerdange fut toujours très apprécié par la population qui l'appelait communément «de Jängelchen» (le petit Jean) appellation qui désigne généralement au Grand-Duché de Luxembourg les trains à voie étroite. Elle dérive du nom du parlementaire Knaff Jean (1825-1917), initiateur d'un chemin de fer à voie étroite dans la région de Mersch dont il était député.

Les grand-ducaux ont pour leurs tortillards d'autres appellations similaires. C'est ainsi qu'ils ont appelé «Charly» le train qui a son attache à Echternach, «Benny» celui qui reliait jadis Diekirch à Vianden. A noter toutefois que ce dernier nom ne lui fut attribué qu'en 1925 après son remplacement par un autorail propulsé à l'essence (Lux. Benzin, d'où le dérivé «Benny»).

Comme pour les vicinaux Martelange-Arlon et Martelange-Bastogne, les années 30 furent fatales à l'exploitation du tronçon Martelange - Noerdange. La débâcle financière provoquée par la concurrence de l'automobile et de l'autobus n'était plus maîtrisable. Aussi le parlement grand-ducal décida-t-il de supprimer la ligne le 15 juillet 1952. Sept mois plus tard, le 16 février 1953, on le vit gravir pour la dernière fois la montée vers Flatzbour. Il a laissé dans la mémoire de tous ceux qu'il a voiturés par monts et par vaux bien des souvenirs. Souvenirs drôles ou romantiques traduits en anecdotes dont on ne pourra faire fi lorsque sera retracée l'histoire toute simple, au ras du sol, de ce petit train cantonal.

Extrait de "Regard sur Martelange" par Camille Schmit, édité par le Foyer Culturel de Martelange en 1992.

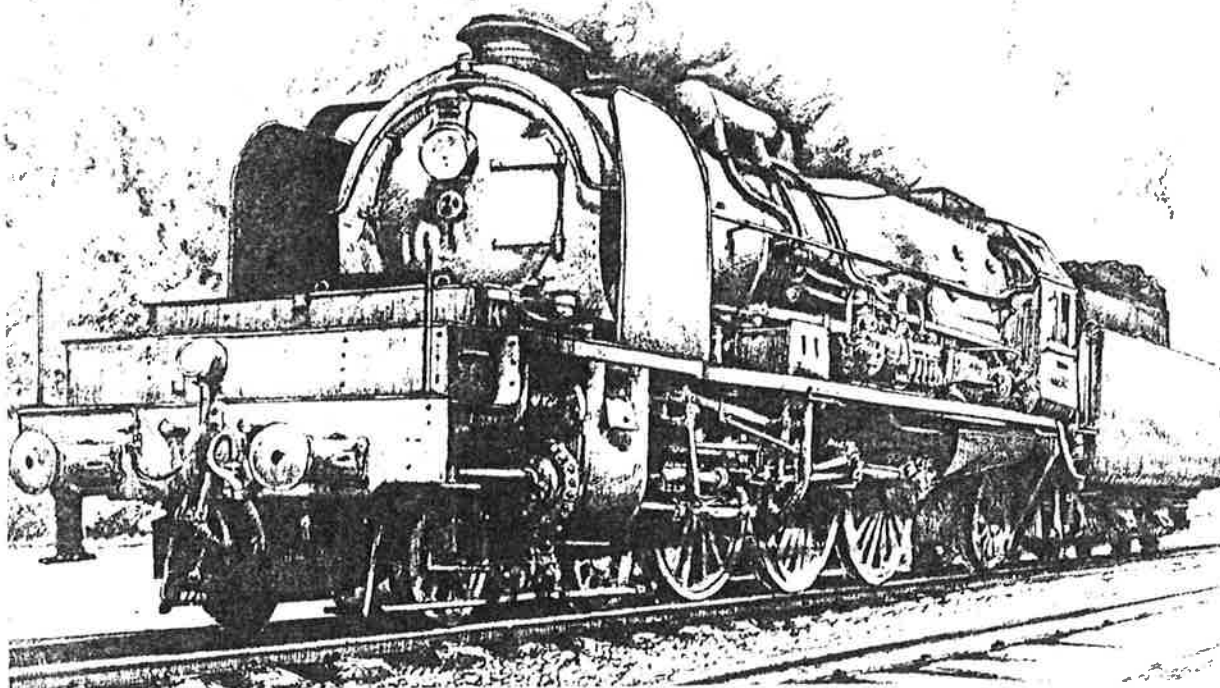


Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer

La 4-6-2 type 10 de 1910 (Pacific)

De la création de la SNCB en septembre 1926
à l'occupation allemande en mai 1940

*Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'historique (tome 1 pages 218 à 230),
les caractéristiques (tome 2 page 326) et la numérotation (tome 2 page 330).*



Abréviations télégraphiques utilisées :

LL	= Arlon	LJ	= Jemelle	FBM	= Bruxelles-Midi
FBN	= Bruxelles-Nord	FSD	= Oostende	FSR	= Schaerbeek
FL	= Liège	MKM	= Stockel	FHR	= Herbesthal

Remarque :

L'effectif de 42 locomotives au 15-05-26 par rapport au nombre de 49 machines reprises en écritures provient du fait que 7 locomotives avaient été envoyées à la firme Vulcan de Hamburg pour être transformées suivant les instructions de l'ingénieur en chef Fernand Legein, à titre de réparations de guerre 14-18.

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :									Nombre de locomotives			
	LL	FBN	FL	LJ	FSD	MKM	FBM	FSR	FHR	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-26	12	7	8	-	-	-	-	-	-	27	5	32	42
02-10-26	9	6	7	2	-	-	-	-	-	24	5	29	45
01-02-27	4	4	6	6	-	-	-	-	-	20	4	24	46
15-05-27	4	5	6	6	-	-	-	-	-	21	4	25	49
02-10-27	3	4	6	6	-	-	-	-	-	19	4	23	49
01-02-28	4	4	6	10	-	-	-	-	-	24	5	29	49
15-05-28	3	5	6	10	-	-	-	-	-	24	5	29	49
07-10-28	3	8	5	10	-	-	-	-	-	26	5	31	49
01-02-29	3	7	5	8	-	-	-	-	-	23	5	28	49
15-05-29	7	6	7	6	-	-	-	-	-	26	5	31	49
06-10-29	6	6	6	8	-	-	-	-	-	26	5	31	49
03-02-30	6	5	6	9	-	-	-	-	-	26	5	31	49
15-05-30	6	6	6	9	-	-	-	-	-	27	5	32	49
05-10-30	6	6	6	4	-	-	-	-	-	22	4	26	49
02-02-31	-	7	6	3	3	5	-	-	-	24	5	29	49
15-05-31	-	9	6	3	3	4	-	-	-	25	5	30	49
04-10-31	-	9	6	5	3	4	-	-	-	27	5	32	49
01-02-32	-	9	6	4	-	4	4	-	-	27	5	32	49
22-05-32	-	9	7	4	-	4	4	-	-	28	6	34	49
02-10-32	-	7	7	5	-	4	4	-	-	27	5	32	49
05-02-33	-	7	7	5	-	4	4	-	-	27	5	32	49
15-05-33	-	7	7	5	-	5	5	-	-	29	6	35	49
08-10-33	-	7	7	5	-	5	5	-	-	29	6	35	49
04-02-34	-	8	7	4	-	5	5	-	-	29	6	35	49
15-05-34	-	-	7	5	-	5	5	9	-	31	6	37	49
07-10-34	-	-	6	5	-	5	5	9	-	30	6	36	49
03-02-35	-	-	7	5	-	5	5	9	-	31	6	37	49
15-05-35	-	-	7	5	-	5	2	7	3	29	6	35	49
06-10-35	-	-	7	5	-	5	1	1	-	19	4	23	49
02-02-36	-	-	7	6	-	5	1	1	-	20	4	24	49
15-05-36	-	-	7	6	-	5	2	3	-	23	5	28	49
04-10-36	-	-	7	6	-	5	2	4	-	24	5	29	49
01-02-37	-	-	7	6	-	5	2	3	2	25	5	30	49
22-05-37	-	-	7	6	-	8	2	6	2	31	6	37	49
03-10-37	-	-	7	6	-	8	-	7	-	28	6	34	49
01-02-38	-	-	7	6	-	8	-	8	-	29	6	35	49
15-05-38	-	-	7	6	-	8	-	6	-	27	5	32	49
02-10-38	-	-	7	6	-	8	-	6	-	27	5	32	49
16-04-39	-	-	8	6	-	8	-	3	-	25	5	30	49
08-10-39	-	-	4	4	-	2	-	6	-	16	3	19	49
15-03-40	-	-	9	5	-	3	-	6	-	23	5	28	49

La 0-6-0 T type 11 de 1888

(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition d'essieux identique étaient dénommées : "Six coupler ou Six wheel switcher ou Bourbonnais")

De la création de la SNCB
en septembre 1926
à l'occupation allemande en mai 1940.

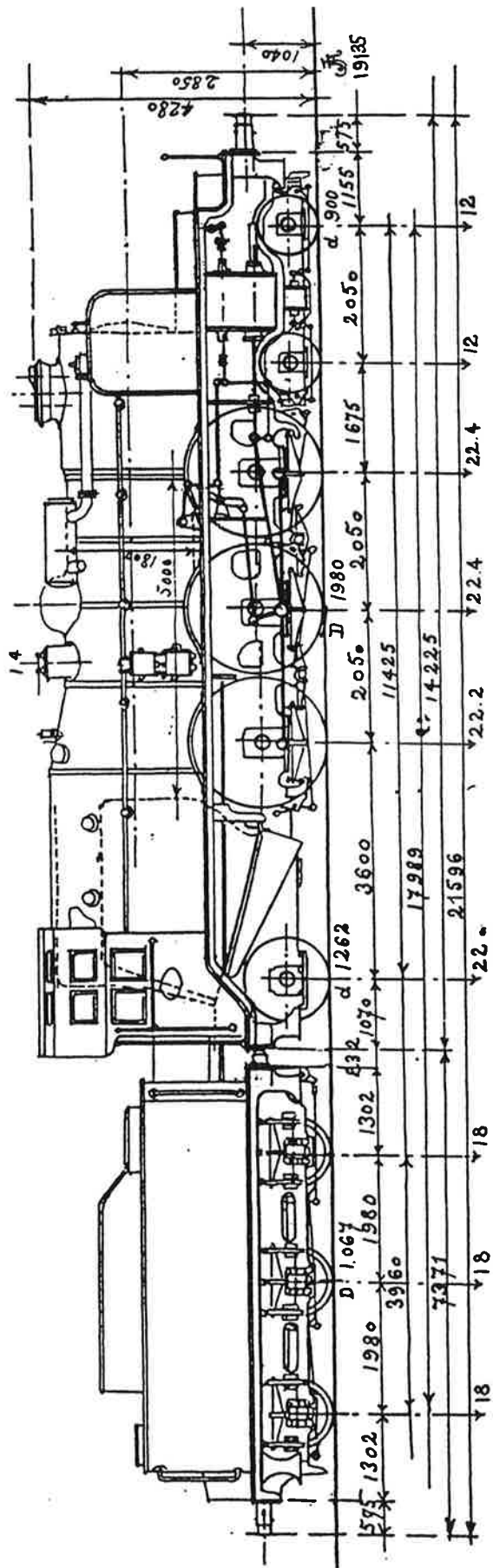
Voir dans "Vapeur en Belgique" de
Phil Dambly : l'histoire (tome 1 pages 147 à 150),
les caractéristiques (tome 2 page 325) et la numérotation
(tome 2 pages 330 et 131).

Abréviations télégraphiques utilisées :

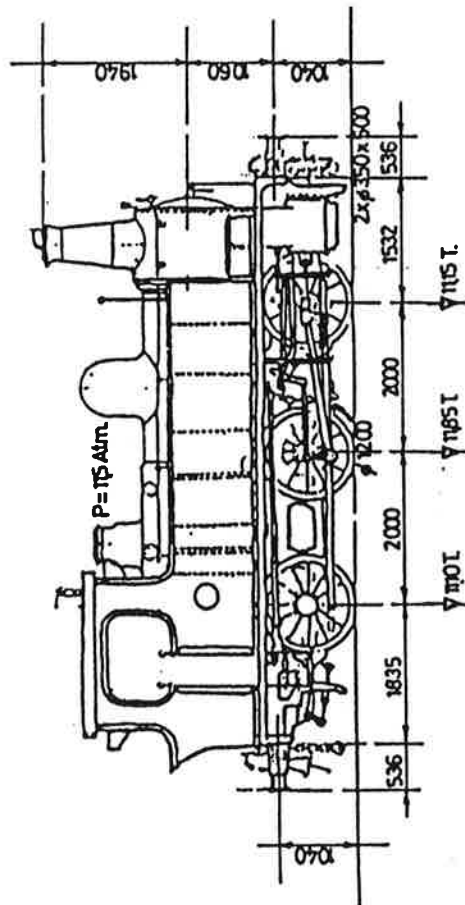
FDK	=	Adinkerke
MBX	=	Bertrix
LC	=	Ciney
FCO	=	Eeklo
FHR	=	Herbesthal
FY	=	Ieper
FGH	=	Saint-Ghislain
FSN	=	Sint-Niklaas
LWC	=	Walcourt
ANS	=	Ans
FR	=	Brugge
MSM	=	Virton Saint-Mard
FTK	=	Kortemark
MUT	=	Latour
FMS	=	Mons
FCV	=	Berchem
LMG	=	Mariembourg
FL	=	Liège
FNSD	=	Antwerpen-Zuid
FC	=	Kortrijk
FSD	=	Oostende

Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :														Nombre de locomotives										
	FDK	MBX	LC	FCO	FHR	FY	FGH	FSN	LWC	ANS	FR	MSM	FTK	MUT	FMS	FCV	LMG	FL	FNSD	FC	FSD	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
15-05-26	1	1	1	1	1	2	3	4	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	5	28	47
02-10-26	1	1	1	1	1	2	3	3	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	4	26	47
01-02-27	1	1	-	1	1	2	3	2	9	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	4	26	47
15-05-27	1	1	-	1	1	2	3	1	10	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	5	29	47
02-10-27	1	1	-	1	1	2	3	1	10	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	5	29	47
01-02-28	-	1	-	1	1	2	3	1	10	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	23	5	28	47
15-05-28	-	1	-	-	1	2	3	1	10	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	22	4	26	47
07-10-28	-	1	-	-	1	2	3	1	10	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	22	4	26	47
01-02-29	-	1	-	-	1	2	3	1	11	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	23	5	28	47
15-05-29	-	1	-	-	1	2	3	1	11	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	23	5	28	47
06-10-29	-	1	-	-	1	2	3	2	11	1	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	23	5	28	47

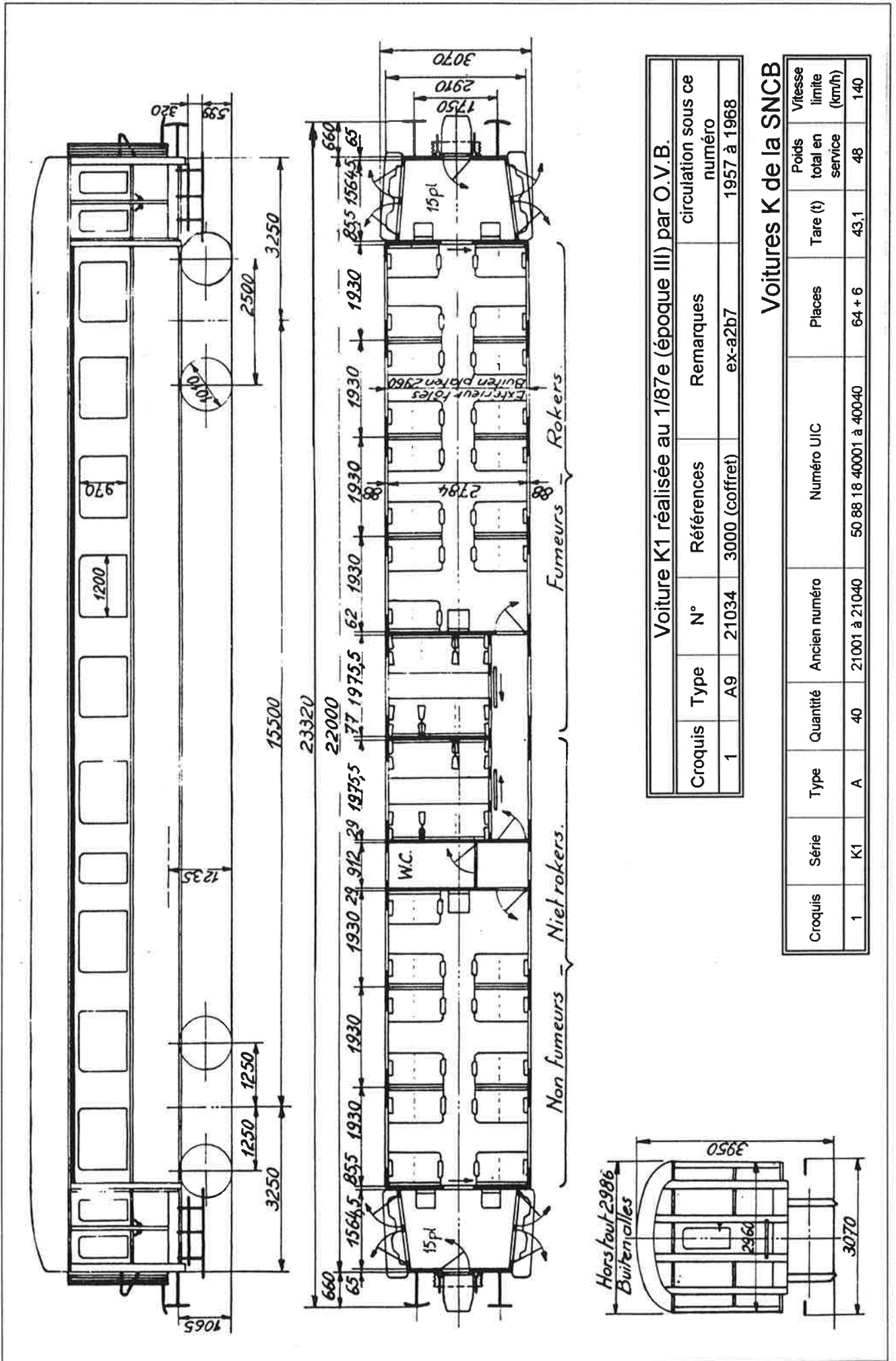
Au livret du	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :																	Nombre de locomotives							
	FDK	MBX	LC	FCO	FHR	FY	FGH	FSN	LWC	ANS	FR	MSM	FTK	MUT	FMS	FCV	LMG	FL	FNSD	FC	FSD	En service	Entretien 20%	Nécessaire	Effectif
03-02-30	-	1	-	1	-	2	3	2	11	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	23	5	28	47
15-05-30	-	1	-	-	-	2	-	2	12	1	-	-	1	1	3	-	-	-	-	-	-	24	5	29	47
05-10-30	-	1	-	-	-	2	-	2	11	1	-	-	1	1	3	1	-	-	-	-	-	24	5	29	47
02-02-31	-	1	-	-	-	2	-	2	10	1	-	-	1	1	3	1	-	-	-	-	-	23	5	28	47
15-05-31	-	1	-	-	-	2	-	2	10	1	-	-	1	1	2	4	1	1	-	-	-	26	5	31	47
04-10-31	-	1	-	-	-	2	-	2	8	1	-	-	1	-	2	3	-	1	-	-	-	21	4	25	47
01-02-32	-	1	-	-	-	2	-	2	7	1	-	-	1	-	-	2	-	1	2	-	-	19	4	23	47
22-05-32	-	1	-	-	-	4	-	3	7	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	-	19	4	23	47
02-10-32	-	1	-	-	-	3	-	3	6	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	-	17	3	20	47
05-02-33	-	1	-	-	-	5	-	3	7	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2	3	-	23	5	28	47
15-05-33	-	1	-	-	-	5	-	1	6	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2	3	-	20	4	24	47
08-10-33	-	-	-	-	-	5	-	1	5	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2	1	-	16	3	19	46
04-02-34	-	-	-	-	-	5	-	1	5	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2	2	-	17	3	20	45
15-05-34	-	-	-	-	-	5	-	1	4	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2	2	-	16	3	19	44
07-10-34	-	-	-	-	-	3	-	1	4	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2	1	-	13	3	16	42
03-02-35	-	-	-	-	-	3	-	1	3	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2	1	-	12	2	14	41
15-05-35	-	-	-	-	-	3	-	1	3	1	-	-	1	-	-	-	-	-	2	1	-	12	2	14	41
06-10-35	-	-	-	-	-	3	-	3	3	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1	-	13	3	16	41
02-02-36	-	-	-	-	-	3	-	5	3	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1	-	15	3	18	41
15-05-36	-	-	-	-	-	3	-	4	3	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1	-	14	3	17	41
04-10-36	-	-	-	-	-	3	-	4	3	1	-	-	1	-	-	-	-	-	1	1	-	14	3	17	41
01-02-37	-	-	-	-	-	3	-	1	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	6	16	3	19	41
22-05-37	-	-	-	-	-	3	-	1	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	5	15	3	18	41
03-10-37	-	-	-	-	-	3	-	1	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	7	17	3	20	41
01-02-38	-	-	-	-	-	4	-	1	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	10	2	12	41
15-05-38	-	-	-	-	-	4	-	1	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	10	2	12	41
02-10-38	-	-	-	-	-	4	-	1	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	5	15	3	18	41
16-04-39	-	-	-	-	-	4	-	1	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	6	16	3	19	29
08-10-39	-	-	-	-	-	4	-	1	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	11	2	13	29
15-03-40	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4	7	1	8	29



Etat. Type 10. Etat final après transformation.
 Réchauffeur d'eau ACEI, échappement double Legein, écrans pare-fumée.
 Tender type 18; 24 m³ d'eau. Dessin A. Jacquet.



Etat; Type 11, série 1897, avec nouvelle chaudière.
 Dessin J. Van Lierde.

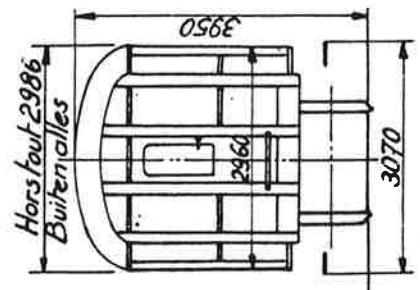


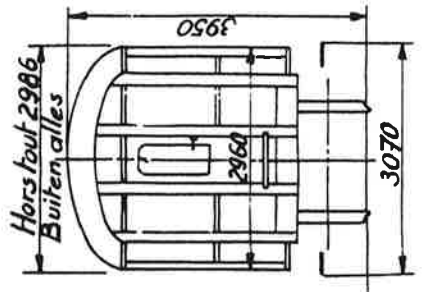
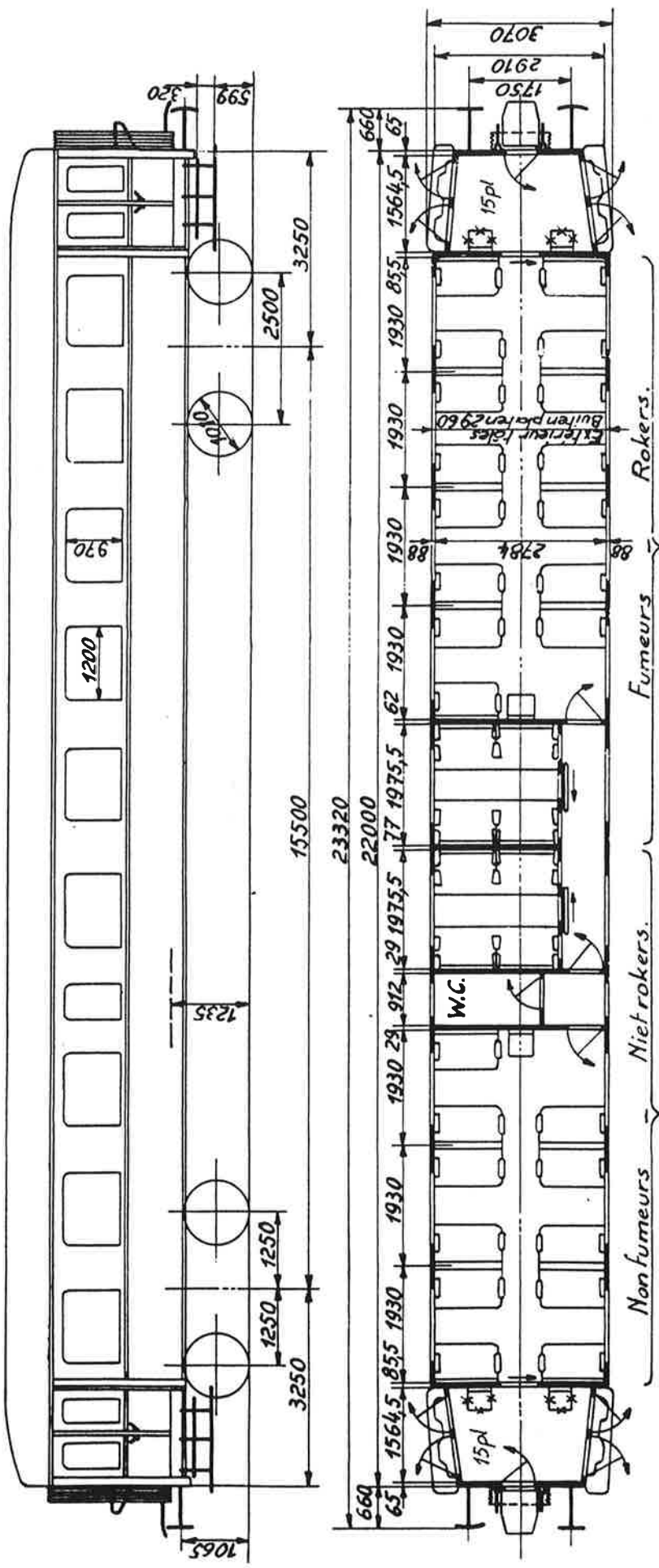
Voiture K1 réalisée au 1/87e (époque III) par O.V.B.

Croquis	Type	N°	Références	Remarques	circulation sous ce numéro
1	A9	21034	3000 (coffret)	ex-a2b7	1957 à 1968

Voitures K de la SNCB

Croquis	Série	Type	Quantité	Ancien numéro	Numéro UIC	Places	Tare (t)	Poids total en service	Vitesse limite (km/h)
1	K1	A	40	21001 à 21040	50 88 18 40001 à 40040	64 + 6	43.1	48	140



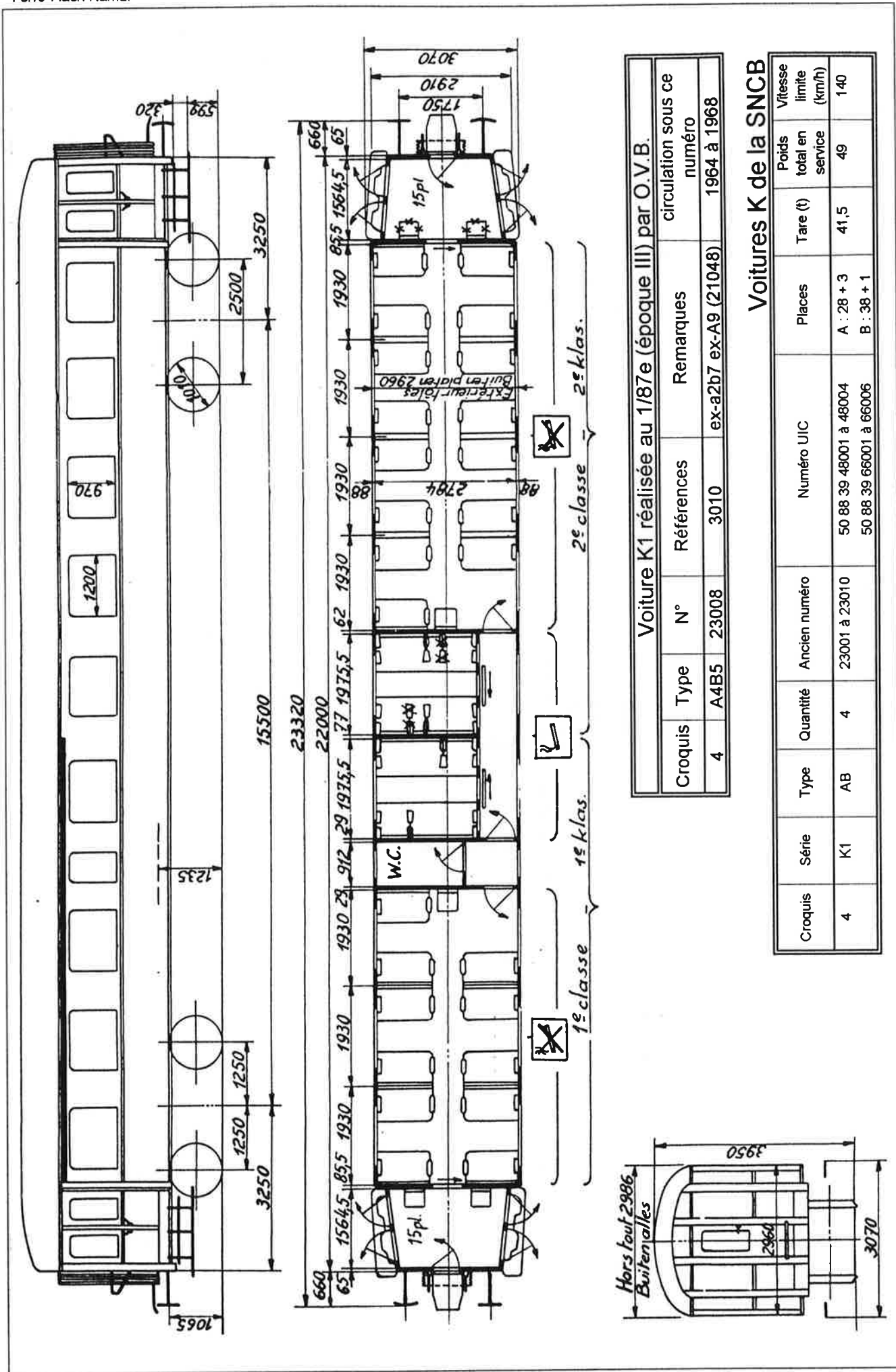


Voiture K1 réalisée au 1/87e (époque III) par O.V.B.

Croquis	Type	N°	Références	Remarques	circulation sous ce numéro
3	B9	22606	3020	ex-a1b7r (20056) ex-A8R (21908)	1964 à 1968

Voitures K de la SNCB

Croquis	Série	Type	Quantité	Ancien numéro	Numéro UIC	Places	Tare (t)	Poids total en service	Vitesse limite (km/h)
3	K1	B	8 + 2	22601 à 22610	50 88 29 48001 à 48008 50 88 29 66001 à 66002	68 + 2	43	51	140

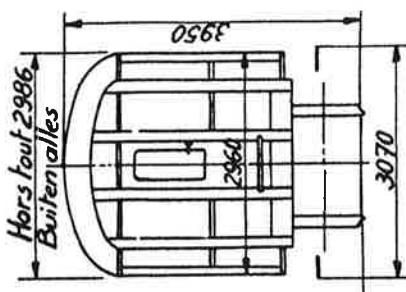


Voiture K1 réalisée au 187e (époque III) par O.V.B.

Croquis	Type	N°	Références	Remarques	circulation sous ce numéro
4	A4B5	23008	3010	ex-a2b7 ex-A9 (21048)	1964 à 1968

Voitures K de la SNCB

Croquis	Série	Type	Quantité	Ancien numéro	Numéro UIC	Places	Tare (t)	Poids total en service	Vitesse limite (km/h)
4	K1	AB	4	23001 à 23010	50 88 39 48001 à 48004 50 88 39 66001 à 66006	A : 28 + 3 B : 38 + 1	41,5	49	140

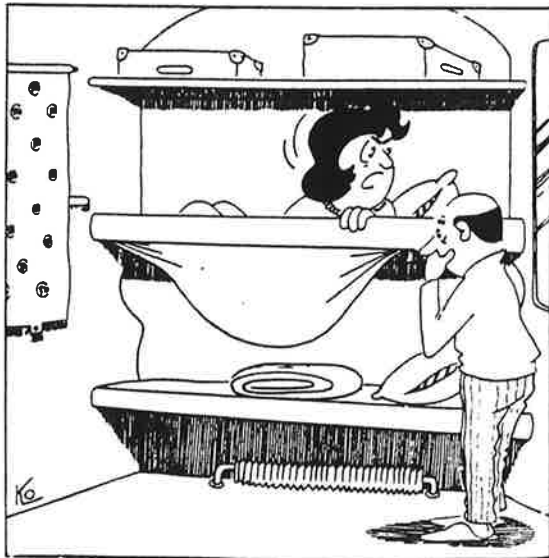


Récréation ferroviaire

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	G	L	I	S	S	E	M	E	N	T
2	O	I		A	T	T	E	L	E	R
3	U	N	I		I		S	E	M	I
4	V		N	D	L	R		C		A
5	Y	E	S	O		A	N	T	I	G
6		V	O	I	S		O	R	G	E
7	K	A	N	G	O	U	R	O	O	
8	P	L	O	T	S		O	D	E	S
9	E	U	R	E		P	I	E		A
10	V	E	E		B	I	S	S	E	L

Solution du problème
posé dans FFN 78

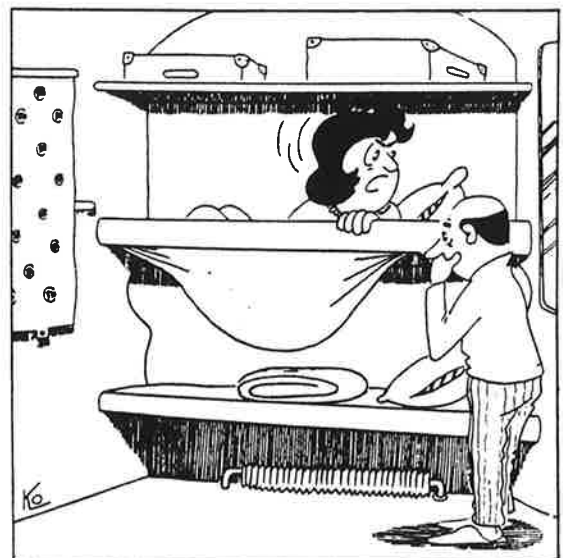
SA = Sturmableitung
(sections d'assaut nazies).



— Tout à l'heure, c'était la couchette du bas qui te plaisait !

Le dessin ci-contre
contient huit erreurs.
Retrouvez-les en le
comparant au dessin
original ci-dessus

Le jeu des huit erreurs



— Tout à l'heure, c'était la couchette du bas qui te plaisait !

Vie du club

L'éditorial du Président	1
Agenda des activités du RMM et d'ailleurs - Pas de réunion le 16 août	2

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	3
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---

Actualité ferroviaire

Photographier les convois à grande vitesse sur leurs relations Liège - Bruxelles - Paris	14
Train-bus en Wallonie - La ligne 147 Tamines-Fleurus - La gare de Namur	16
Les 80 ans de la ligne 24 : Montzen-Visé-Tongeren - 13 kilomètres équipés en 15 jours !	17

Courrier des lecteurs

De Jängelchen (1890-1953)	18
---------------------------------	----

Modélisme

L'entrepôt de marchandises	4
----------------------------------	---

Documentation

Les voitures K de la SNCB (suite)	25
-----------------------------------------	----

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite)	20
--------------------------------------------------------------------------------------------------	----

Récréation ferroviaire

Les jeux de Michel Archambeau	31
-------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n°79, 1996-4.

Ce quatrième numéro de l'année 1996 est en votre possession grâce à la collaboration et au dévouement inlassable de l'équipe de rédaction et ses collaborateurs occasionnels (qui ne sauraient être trop remerciés) : Michel Archambeau, Claude Carpet, Phil Dambly, Etienne Dozot, Michel Herbiet.

Photo de couverture : La type 1, n° 1.010 de la remise de Schaerbeek (FSR) traverse la forêt de Soignes en tête d'un train à destination de Luxembourg. Nous sommes en 1955, l'électrification de la ligne se profile par l'implantation des supports de la caténaire (Collection Phil. Dambly, photo : B. Dedoncker).