

ferro flash Namur



Bulletin trimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

Réseau N du RMM : entrée en gare de Vonêche d'une rame en provenance de Dinant, composée de voitures à bogies prussiennes et fourgon ex-KPEV, tractée par une locomotive type 10 superbement réalisée de toutes pièces par notre ami Jean-Marie Burton.



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, d'un réseau modulaire N (*Athus-Meuse*) et d'un réseau H0 (*USA*).

Président Jean-Claude Botspoel,
Rue Saint Hadelin, 21; 5561 CELLES.
Tél ...: 082.66.76.60.
Email: JC.Botspoel@advalvas.be

Secrétaire Daniel Braibant,
Rue de la Gare, 98; 5544 AGIMONT.
Tél ...: 082.64.54.33. GSM : 04.78.47.04.47.
Email: daniel.rmm@skynet.be

Trésorier Didier Delfosse,
Rue de Furnaux, 26 b; 5640 METTET
Tél bur : 065.32.31.39. GSM : 04.77.65.64.86.
Email : didier.delfosse.258@b-rail.be

Compte Banque 360-0053510-69 "Rail Miniature Mosan"

Local Centre Culturel de Géronsart,
Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.
*Les statuts et le règlement d'ordre intérieur
sont affichés aux valves du club.*

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur 1.500 BEF.
Membre ordinaire * 1.000 BEF.
Membre junior (- de 18 ans) 500 BEF.

Sympathisant (abonné),
(uniquement le service Ferro Flash) . 600 BEF.
Pour l'étranger 800 BEF.

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

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,
éditeur responsable Tél : 071.72.95.61. Téléfax : 071.72.95.62. GSM : 04.75.48.62.60.
Email : claudio.modeliste@skynet.be
URL Internet : <http://users.skynet.be/etudesup.ccb/>

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

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

Les articles de "Ferro Flash Namur" ne peuvent être reproduits qu'avec l'accord préalable de l'éditeur responsable.
Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction.

La journée «portes ouvertes» du 14 octobre

Deux années sur trois, le club se dévoile au public sous la forme d'une «Journée Portes Ouvertes» intitulée «Les 12 Heures du Modélisme du RMM».

C'est avec bonheur que notre ami Jean-Pierre Lobet, chargé des relations extérieures, a sensibilisé les médias. Deux grands articles dans les pages de «Vers l'Avenir» et de l'information dans d'autres publications.

Résultat direct : une foule nombreuse s'est pressée à notre journée de présentation de vrai modélisme.

Nous avons pu remarquer aux tables de travail : Jean-Claude Botspoel, Philippe Bruniaux, Didier Delfosse, Daniel Braibant, Claude Carpet, Jacques Quoitin, Jules Falque, Christian Auquièrre, Pierre Bouvier.

C'est avec grand intérêt que nos visiteurs se sont attardés devant les «travailleurs» bénévoles découvrant les joies que procurent le modélisme ferroviaire sous toutes ses formes. Je sens que je vais oublier nombre de participants-travailleurs mais mes absences de mémoire en sont seules responsables et je prie ceux qui ne seront pas nommés de bien vouloir excuser le Rédac'tchef.

Les réseaux ont capté l'attention de tous par leurs circulations actives et réalistes.

Les équipes avaient particulièrement soigné le cadencement des convois et la diversité du matériel de roulement. Au réseau H0 (SNCB) Michel Archambeau et Claude Riguelle dirigeaient les manœuvres exécutées par : André Delsemme, Christian Auquièrre.

Au réseau N, Jean-Marie Burton, Jean-Pierre Bayet, Jacques Quoitin, Didier Delfosse, André Neles.....

A la présentation de l'ébauche du réseau H0 (US), notre ami Jules Falque, Didier Moreau, André Coutelier.

L'équipe du bar encadrée par Liliane s'est dévouée sans compter. Elle était aidée par son équipe habituelle : Mmes. Riguelle, Carole, etc...



L'ancien Président, Charles Fourny qui a remis sous le menton ce qu'il a perdu au dessus, vient «se ressourcer». Il contemple les modèles de wagons chargés présentés pour l'attribution du «Prix Michel Foulon».

Le prix «Michel Foulon»

Malgré une publicité tous azimuts, les modèles présentés étaient essentiellement ceux des membres du club.

La vitrine était complètement remplie et je dois avouer que c'était un ravissement pour l'oeil ! Ils sont doués nos membres...

Pas moins de 31 pièces répertoriées par un numéro d'identification : wagons seuls, en convois, en dioramas étaient offerts au regard du visiteur. Celui-ci devait en effet, voter pour le «Coup de coeur des visiteurs». Plusieurs catégories étaient prévues :

- Réalisme du chargement,
- Réalisme de la présentation,
- Originalité de la présentation,
- Patine du modèle,
- Fixation du chargement.

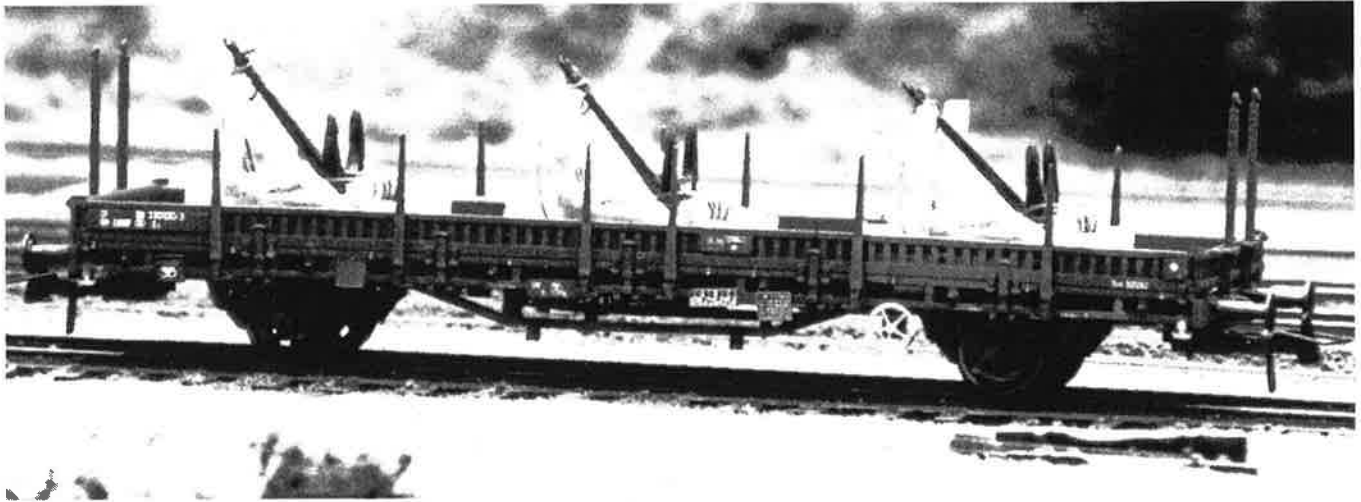
Cinquante bulletins de vote ont été distribués aux 50 premiers visiteurs qui se sont librement prononcés.

Le résultat du «Coup de coeur des visiteurs» a attribué les prix suivants :

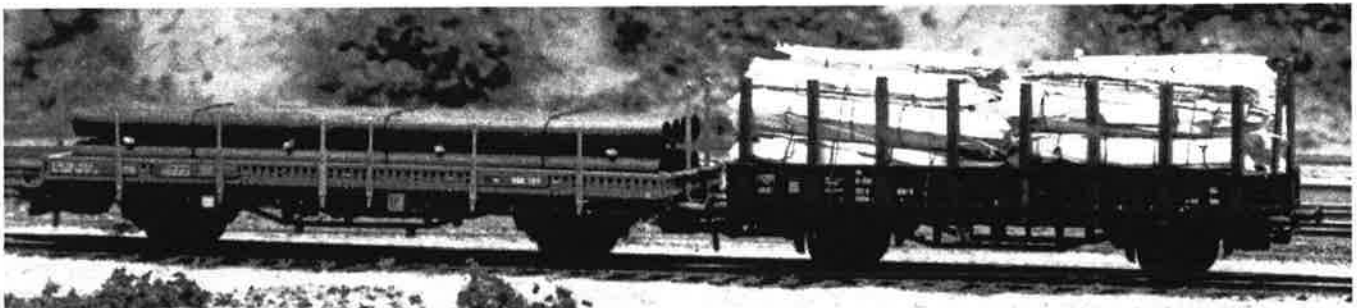
- «**Réalisme du chargement**» : **Philippe Bruniaux** pour son wagon plat Ks SNCB chargé d'ancres de marine.
- «**Réalisme de la présentation**» : **Didier Delfosse** pour son diorama en N présentant un convoi de wagons transportant des moteurs thermiques.
- «**Originalité de la présentation**» : **Didier Delfosse** pour son diorama en N présentant un convoi de wagons transportant des moteurs thermiques.
- «**Fixation du chargement**» : **Etienne Dehasse** pour son tombereau Eaos des SBB-CFF-FFS transportant des bobines de fil.
- «**Patine du modèle**» : **Jean-Claude Botspoel** pour son wagon plat US du «Rio Grande» chargé de véhicules militaires sous bâche.

Un jury d'experts s'est réuni durant la journée pour attribuer le «Prix Michel Foulon» au wagon qui recevrait le plus de voix au sein de ce jury pour l'ensemble des critères définis plus haut.

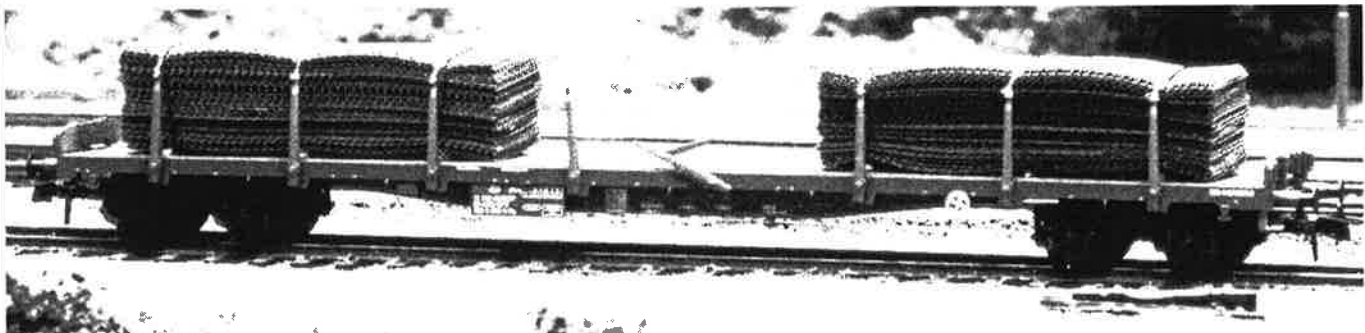
Les modèles présentés ne comportant qu'un numéro de référence et comme aucune information sur les propriétaires n'a filtré, c'est le coeur léger et sans arrière-pensées que le résultat de la concertation a été communiqué à l'attention du public présent. Le délégué du Ministère de la Région Wallonne a remis, en présence de Madame Lambert-Foulon, soeur de notre regretté ami Michel, le «**Prix Michel Foulon**» à **Jean-Claude Botspoel** pour son wagon plat US transportant deux véhicules militaires sous bâche. Notre ami Jean-Claude a reçu le prix avec un plaisir et une émotion non dissimulés. Qu'il ne prenne pas cette attribution comme son «bâton de Maréchal» qui lui permettrait de s'asseoir dans un fauteuil-relax, mais comme une reconnaissance de son mérite modélistique. Le Président a encore du travail devant lui : l'organisation de notre grande exposition de l'année prochaine, par exemple !



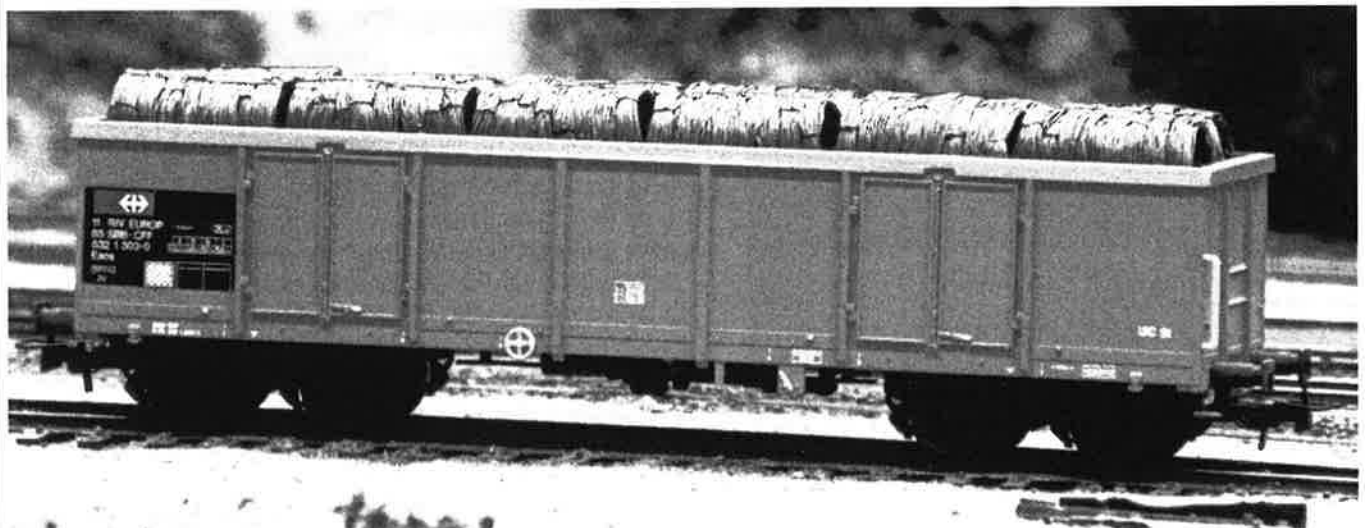
**Plat à 2 essieux Ks de la SNCB, chargé d'ancres de marine, présenté par Philippe Bruniaux.
Prix «Coup de coeur du public» dans la catégorie «Réalisme du chargement».**



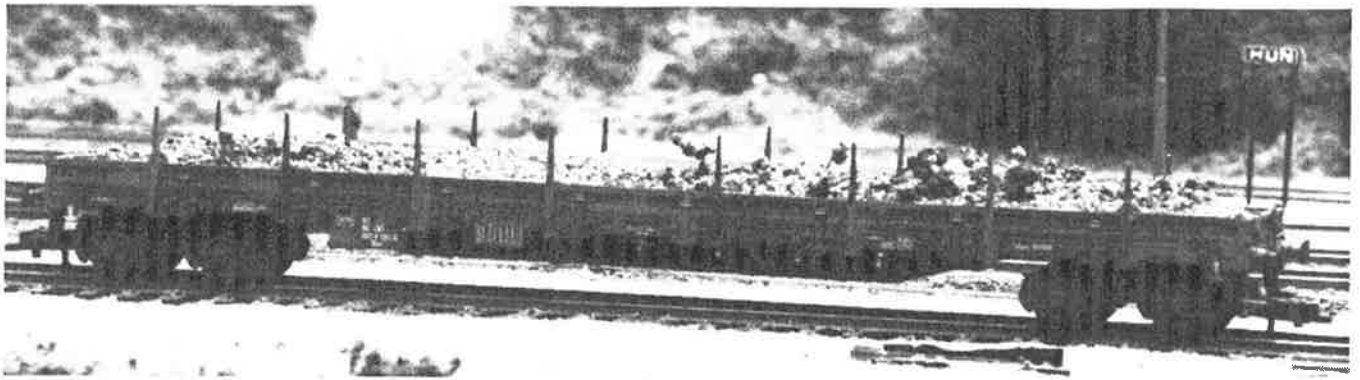
**A gauche, plat à 2 essieux des SBB-CFF-FFS, chargé de tuyaux, présenté par Etienne Dehasse.
A droite, plat à ranchers des ÖBB chargé de grumes, présenté par Gérard Jochum.**



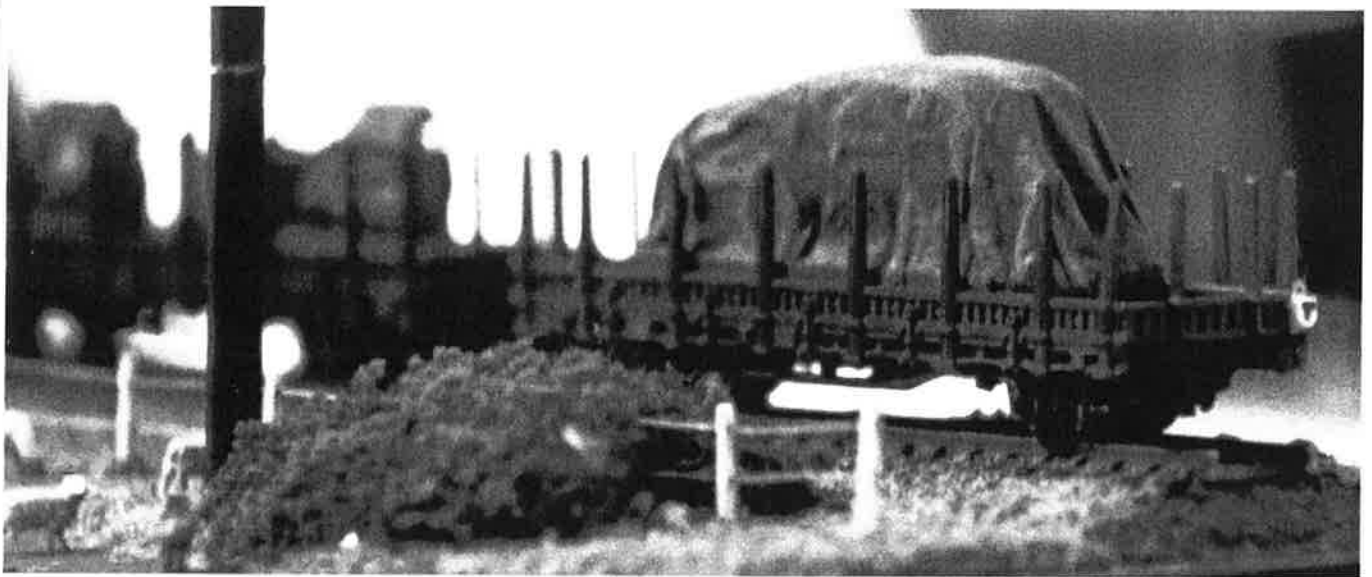
**Plat à bogies Rs des SBB-CFF-FFS, chargé de pailles de treillis à béton, présenté par Etienne Dehasse.
Prix «Coup de coeur du public» dans la catégorie «Fixation du chargement».**



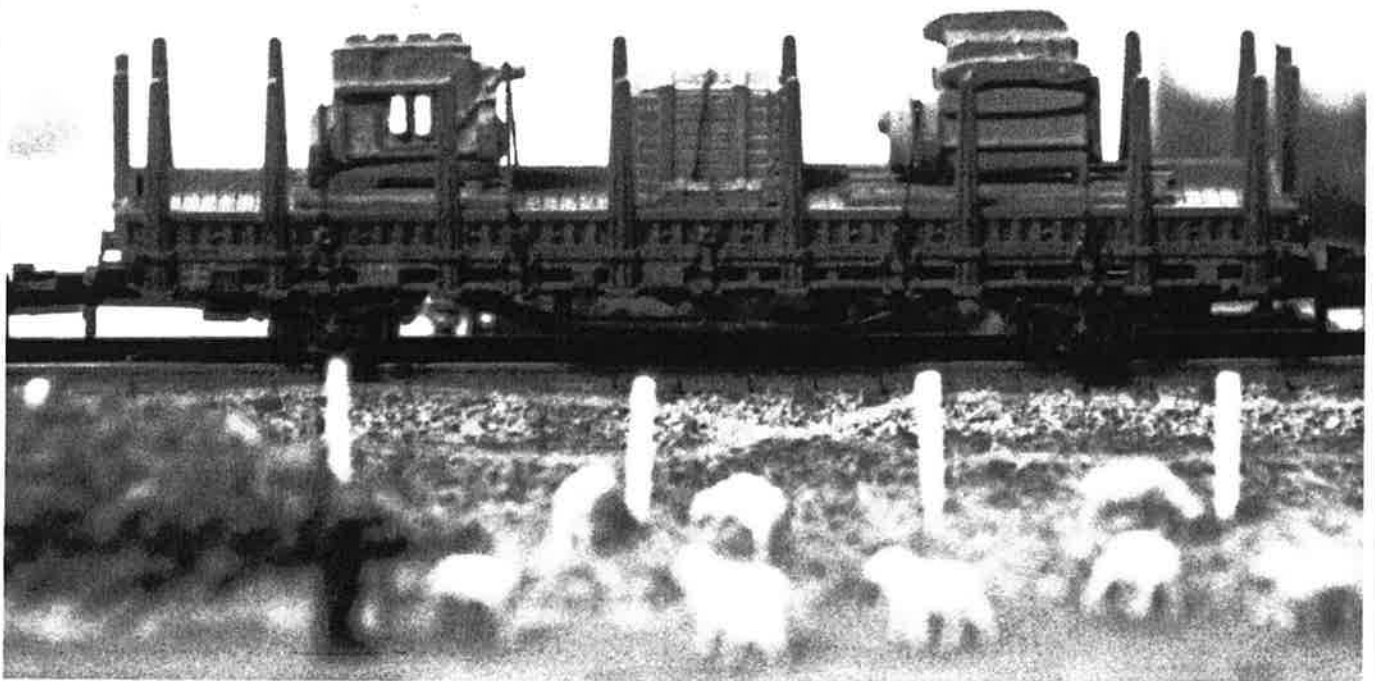
Tombereau Eaos des CFF-SBB-FFS chargé de bobines de fil, présenté par Etienne Dehasse



L'un des wagons plats Res de Jouef, chargés de pierrailles et végérations diverses. Patine et peinture de restauration sur caisse, présenté par Claude Carpet



**Diorama en N : convoi de wagons plats Ks chargés de moteurs thermiques présenté par Didier Delfosse.
Ci-dessus : feu de fin de convoi fonctionnel, chargement bâché. Ci-dessous : chargement de moteurs et caisses de pièces.
Prix «Coup de coeur du public» dans les catégories : «Originalité de la présentation» et «Réalisme de la présentation».**

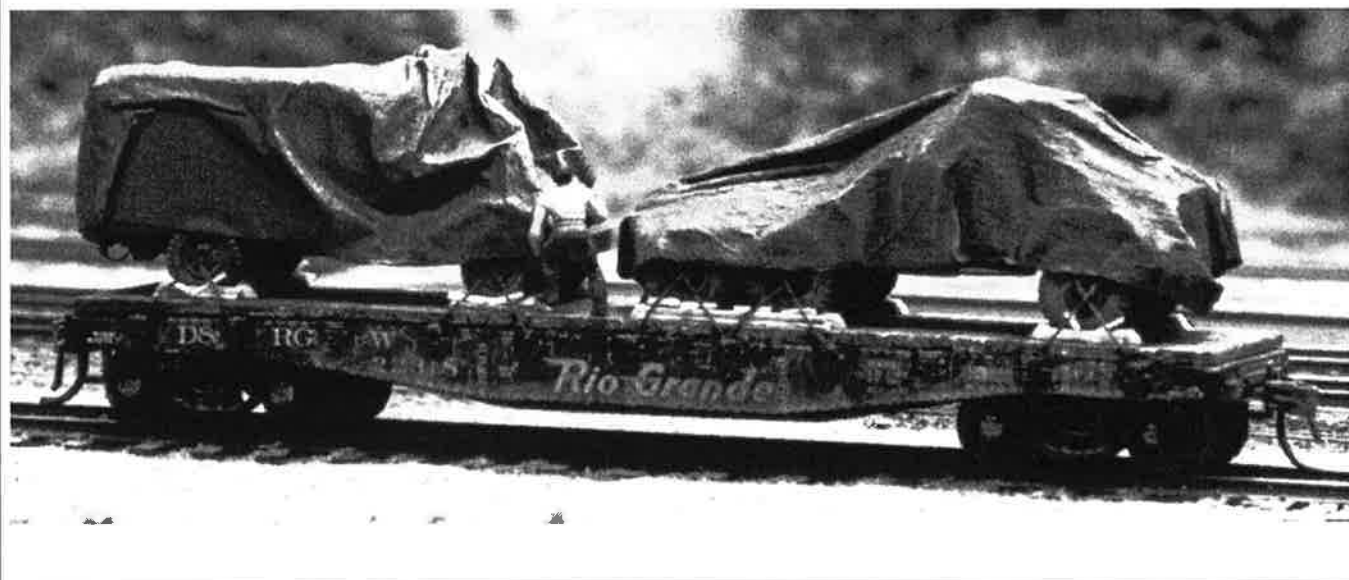




Plat à bogies Slmmp de la DB chargé d'un char. Peinture «camouflage» sur le char, patine wagon. Galage et chaînes d'arimage, présenté par Christian Auquière.



Wagon plat US en HO du «Rio Grande» chargé de véhicules militaires sous bâche, présenté par Jean-Claude Botspoel. Lauréat du Prix «Michel Foulon» et prix «Coup de coeur du public» dans la catégorie «Patine du modèle».
Vue du haut : le wagon US dans la vitrine, celle du bas : l'autre face sur les voies du réseau du club.



Suite d'une évocation historique...

Les réflexions contenues dans le présent article forment la suite de l'évocation historique publiée dans un précédent Ferro Flash Namur.

Des archives (années 1981 à 1985), remises à notre Président par l'ami Charles Fourny (ancien Président), certains souvenirs peuvent être ravivés et quelques enseignements peuvent en être tirés.

Sur les fonds baptismaux, le RMM était pauvre, même miséreux : pas de cotisations, pas de rentrées financières ! Au fil du temps, la situation s'améliore. Les comptes annuels pour les années évoquées se clôturent sur un avoir variant entre 30 et 60.000 francs et plusieurs dizaines de milliers de francs ont pu être consacrés à la construction du réseau H0.

En 1984, la cotisation annuelle est de 400 francs, mais le trésorier en fonction estime qu'à ce prix «*ce n'est pas donné*»... Cet avare a démissionné et est remplacé par Michel Herbiet (également avare, mais avec raison, des deniers du club).

Jean-Claude Chevalier, secrétaire, présente au comité son rapport sur l'exposition de novembre 1984. Nos administrateurs tirent les conclusions jugées utiles, émettent quelques suggestions. Entre-autres, ils constatent et regrettent qu'au moins la moitié des membres n'a pris la peine d'être présent à cette expo annuelle, soit en visiteur, soit en collaborateur.

Le 10 juin 1985, le président Charles Fourny présente sa démission (à cause du très prenant théâtre wallon). Il est remplacé par Roger Mosseray (aujourd'hui décédé). Ce dernier quittera sa fonction quelques temps après pour être remplacé par Olivier Foncoux.

Au week-end (disons «dominique» pour proscrire le français) des 12 et 13 novembre, l'exposition annuelle connaît un vif succès. Elle fut préparée de manière quasi professionnelle. Après réflexion, les rôles sont distribués et chacun est conscient de sa responsabilité. Entre-autres, Michel Rodric nous abreuve et nous restaure, Claude Carpet organise le fléchage et l'audiovisuel, Jean-Claude Chevalier avec quelques courageux, joue à la femme de ménage. La promotion et le marketing sont assurés par Olivier Foncoux. Claude Riguelle (sans grand bruit) est partout présent. Michel Archambeau (excellent poseur de voies en compagnie d'André-Marie Ducarme) a coiffé son képi de chef de gare et de dispatcher.

Cette énumération n'est pas limitative. Le paysage n'est pas entièrement terminé sur le réseau H0 fixe mais les trains roulent (!) et les visiteurs sont fort nombreux et intéressés.

Nous y sommes, les buts poursuivis sont quasiment atteints. Jeunes et moins jeunes (en âge civil comme en âge ferromodéliste) connaissent leur rôle et le jouent. Une bonne collaboration permet d'envisager l'avenir avec confiance, pour la réussite de nos projets, nos expositions et autres manifestations.

L'«expérience» a joué : jointe à un minimum de bonne volonté, elle autorise, pour notre cercle ferroviaire, un avenir de qualité.

Toutefois, la persévérance est de bon aloi. Pensez-y tous. C'est le souhait de votre doyen.

Jules Falque, octobre 2000.

La visite du RMM à l'expo de Köln

Chacun pouvait s'y rendre par le moyen de transport de son choix suivant l'organisation «RMM» qui permettait d'obtenir le ticket d'entrée à 8 DEM ! Ceux qui ont joué «cavalier seul» ont payé le prix plein à l'entrée... dommage pour eux. Il faut avoir «*l'esprit club*».

Par tradition, nous avons choisi d'y aller le vendredi 10, qui était le jour d'ouverture, pour éviter la foule des week-ends... Bon sang quel monde il y avait ! Difficile de s'approcher des stands. L'année prochaine, il faudra choisir le jeudi, nouveau jour d'ouverture.

Il est tout naturel que le monde germanophone soit très motivé par le train : un studio de la WDR (tv officielle allemande) dont les caméras travaillaient depuis le salon ! Elles se promenaient au long des allées, filmant tant et plus pour illustrer les interviews sur le plateau. Ce n'est pas en Belgique que l'on consacre du précieux temps d'antenne à ces choses farfelues... qui n'ont aucun aspect politicard ou sensatio-émotionnel qui, avec les «séries» policières américaines, font la majorité des programmes de notre antenne dite de «service public».

C'est quand même ce battage médiatique qui crée la motivation du public, son intérêt, son besoin d'achat et permet ainsi au constructeur allemand Märklin d'employer 2.000 travailleurs uniquement à construire du matériel ferroviaire miniature ! Et il n'est pas le seul sur le marché. De plus en plus de marques se présentent à cette biennale internationale : tchèques, slovaques, danois, norvégiens, finlandais, japonais, sud-asiatiques, pays de l'Est et bien d'autres.

Combien de nouveaux exposants que l'on n'avait jamais entendu parlé il y a cinq ans ! Présence de réseaux de clubs éloignés comme le club d'Helsinki en Finlande avec un superbe décor «de là-bas».

Autre constatation : forte augmentation d'exposants dans les grands écartements : 0, 1, G2m avec des petits constructeurs présentant du matériel très détaillé et fort bien réalisé.

La halle 14 de Köln-Messe, habituellement consacrée à cette exposition, avait ouvert son étage pour le réserver à la «vapeur vive» et aux exposants d'outillages et pièces. L'exposition s'étend, preuve de l'engouement du public !!!

Claude Carpet.

Réunion des N'istes du club vendredi 12 janvier 2001

Elle aura pour ordre du jour :

- Extensions du réseau modulaire N
- Electronique du réseau N
- Diverses propositions à propos du réseau N.

Contactez Didier Delfosse et Daniel Braibant, coordonnées en page 2 de couverture pour confirmer votre intérêt sur le sujet.

La visite du RMM à Hertogenbosch (NL)

Traduction «Bois-le-Duc» pour les inconditionnels du français, Napoléon Ier a rendu la cathédrale au culte catholique quand il est passé par là. Jolie cité ancienne avec son grand piétonnier.

Cette excursion modélistique était une heureuse initiative prise par le comité. Elle a permis à quelques-uns d'entre-nous de visiter une superbe exposition de modélisme ferroviaire. Le déplacement s'effectuait en voiture ou par tout autre moyen jugé opportun par le participant.

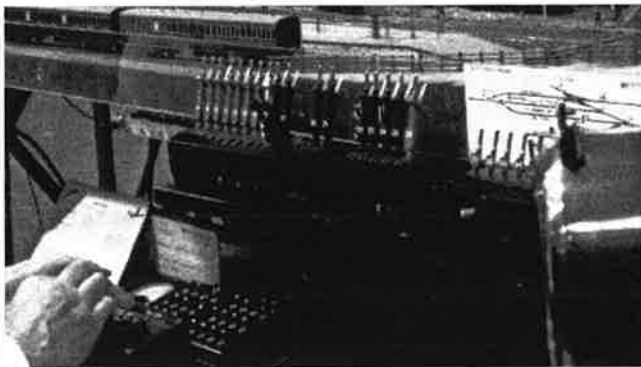
Quel régal pour les yeux...

De très nombreux modélistes anglais avaient traversé le «Channel» avec leurs réseaux. Tous les superlatifs sont encore insuffisants pour qualifier ce qui a été offerts à nos yeux ébahis.

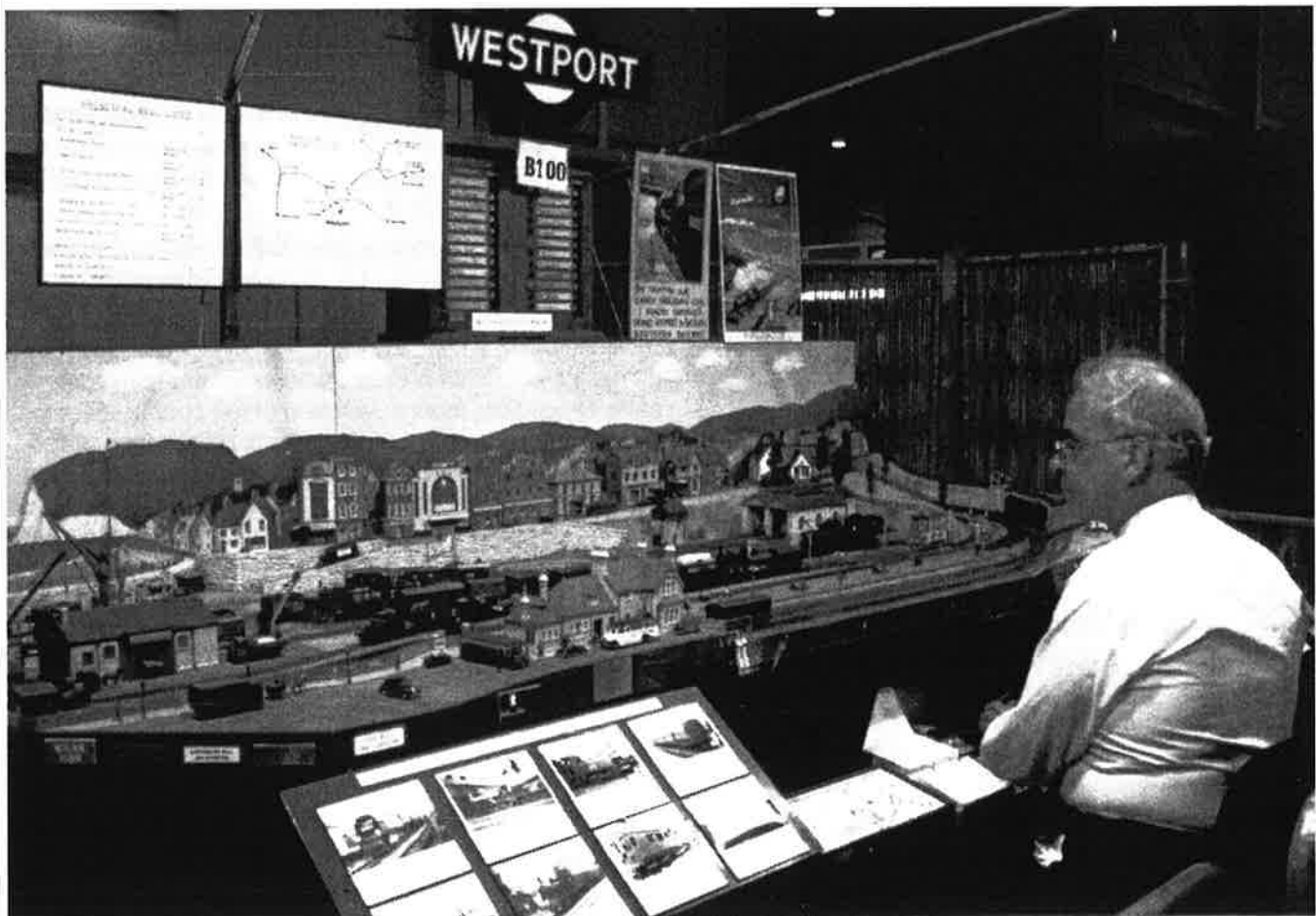
Quel luxe dans le superdétaillage des modèles et des éseaux. Les hollandais n'étaient pas en reste, mais je crois que la palme revient haut la main aux anglais. Celui-ci reproduit au 1/87 une cabine Saxby avec ses petits leviers pour commander manuellement ses aiguillages, juste de quoi les saisir entre les doigts. Un panneau mural, marqué «B100», les circulations des convois.

Parmi tous les clubs représentés, celui de Sedan a retenu notre attention pour son réalisme, la qualité des maquettes et modèles, la crédibilité des circulations. Mais je cite celui-ci parce qu'il est près de chez nous. J'aurais pu énumérer la longue liste de tous ceux qui nous ont offert un régal de vrai modélisme.

Une biennale qui demande à être vue par tous les amateurs !



A gauche : le poste de commande équipé de petits leviers Saxby.
En bas : une vue du réseau avec, au centre, sous «Westport» le tableau lumineux de circulation des trains.
Les photos de cet article sont de Claude Carpet





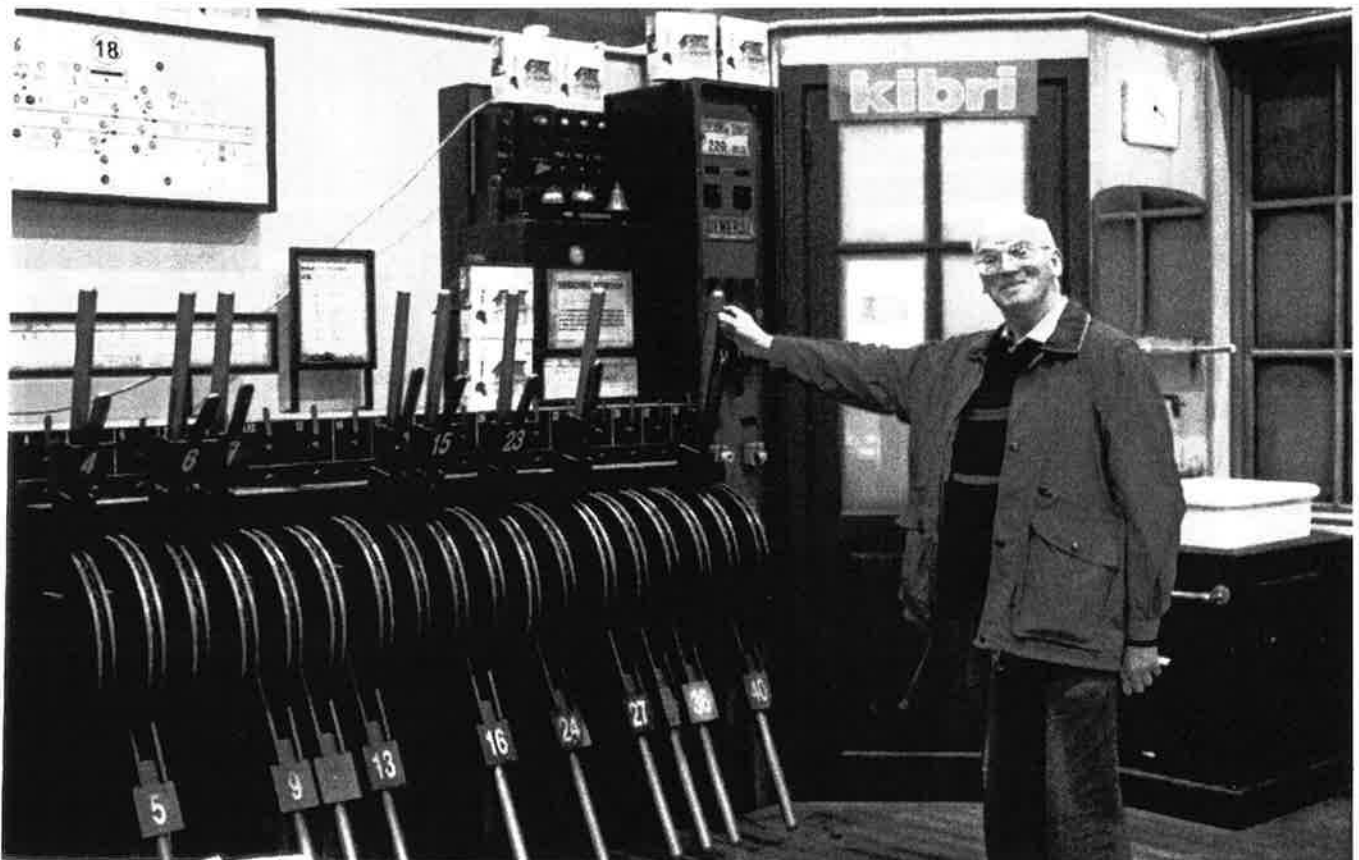
Un travail de «bénédictin» anglais au 1/87 : petite pierre après petite pierre, coupée, taillée et empilée. Rendu époustoufflant !



Une petite usine hors du commun sur un autre réseau modulaire français. En arrière-plan : un convoi de voitures «Corail».



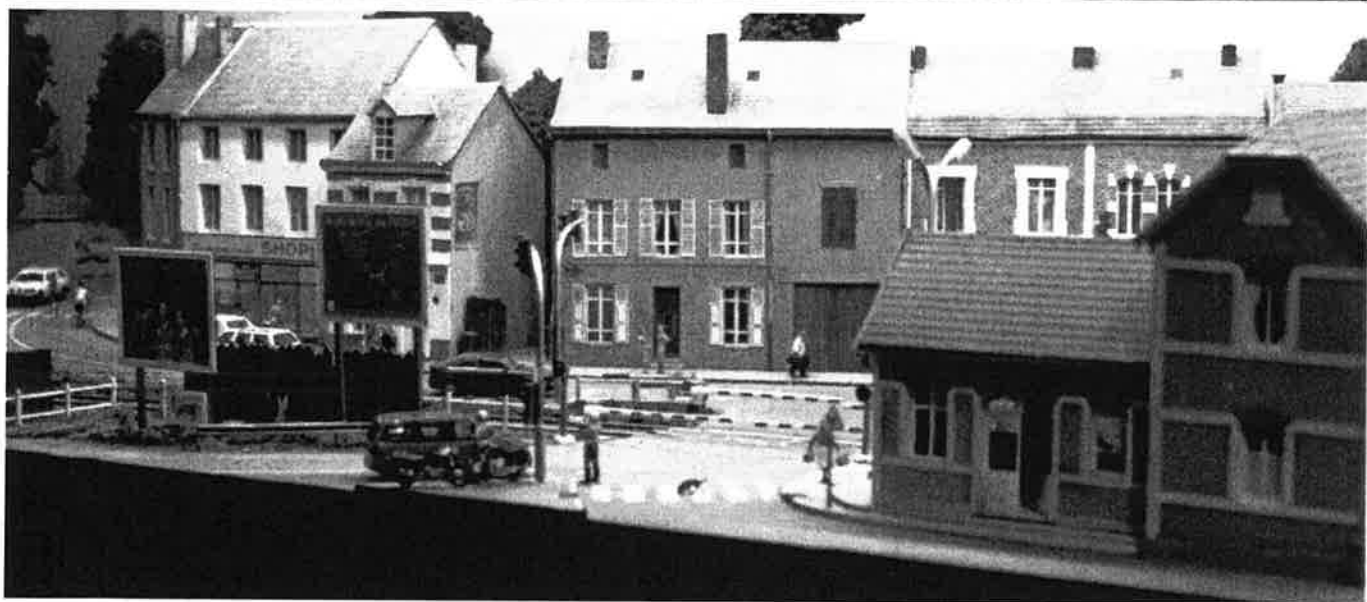
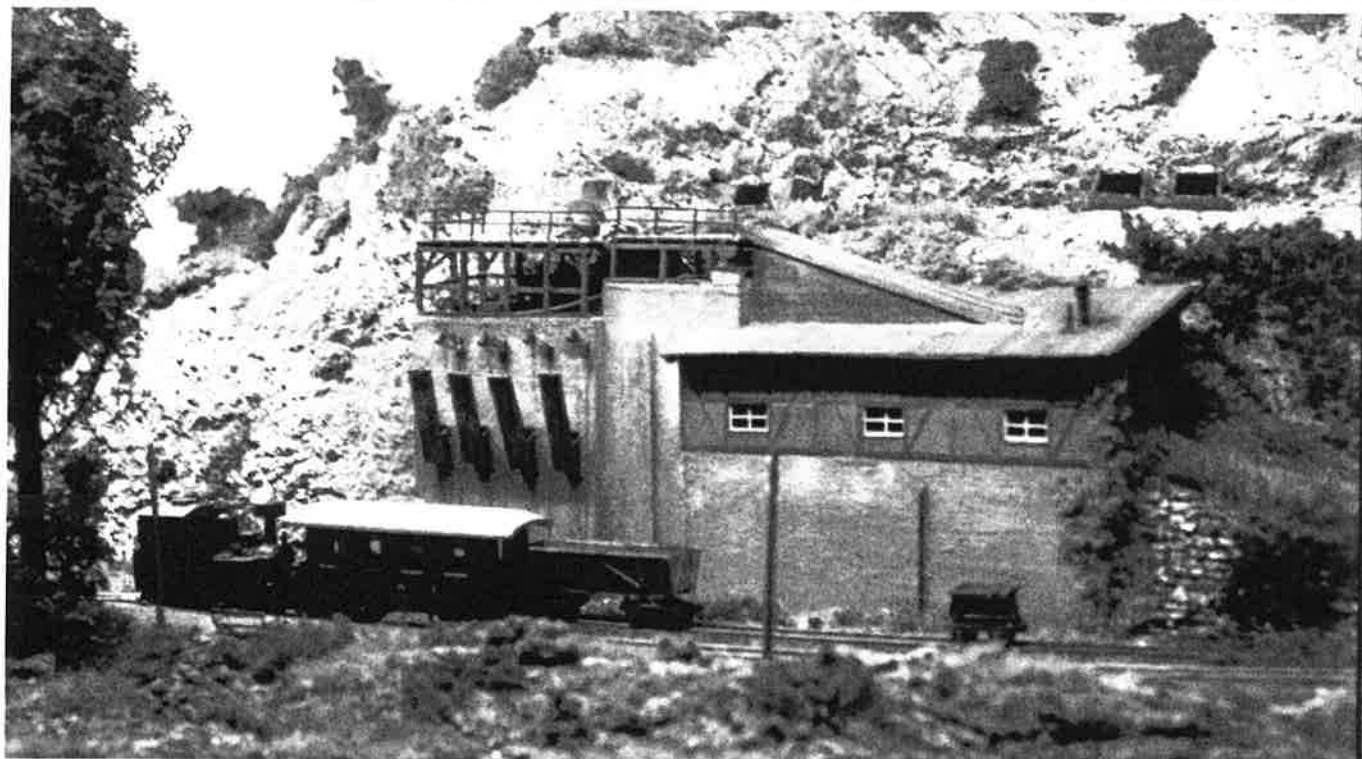
Ambiance de gare hollandaise... le long d'un des nombreux canaux.



En haut : vue partielle de la partie «ville» du réseau modulaire du club français de Sedan.

Au centre : ambiance de gare batave avec un «Hondekop» (tête de chien) au passage.

En bas : notre ami Michel Herbiet pose la main sur un levier de la cabine Saxby exposée par Kibri pour la promotion de son nouveau modèle de cabine en HO (référence 9483).



En haut : la gare «Zevensloten» et l'usine dans la campagne hollandaise avec, à l'avant-plan hors la photo, le traditionnel canal.
 Au centre : locomotive à vapeur et voiture voyageurs des chemins de fer secondaires devant l'installation de la carrière de pierres, tombereau à bogies et wagonnets.
 En bas : passage à niveau et rue de la Gare sur le réseau du club voisin de Sedan (Ardennes françaises).

Tel le «Vin Nouveau», le Siècle Nouveau est arrivé.

Nous souhaitons qu'il vous procure toute la saveur et les délices des nombreuses nouveautés qui se profilent à l'horizon.

Le train miniature est fort riche en variétés, il nous apportera toujours plus de précisions dans ses réalisations et de multiples facettes qui permettront à un public de plus en plus large de se régaler. Cela au milieu d'une technique sans limite : l'ordinateur, la commande digitale ou assistée par PC, la sonorisation, la photodécoupe et les moulages de précision sont autant de moyens hérités de ces deux dernières décennies durant lesquelles le monde a connu une rapidité de développement que l'humanité n'avait jamais eu depuis sa création.

L'homme doit peut-être rejoindre maintenant en philosophie et en sociabilité ce que la science a apporté en innovations.

Le modélisme ferroviaire est vraiment devenu un loisir où chacun peut y trouver son compte, la palette des possibilités y étant tellement variée.

Le Rail Miniature Mosan suit ce mouvement et le précède souvent, et nous osons croire que son avenir et celui de ses membres sont dans la lignée de ce merveilleux loisir.

Chers amis, revenez nombreux le siècle prochain partager pleinement votre passion dans le cadre de VOTRE club, impliquez-vous au maximum, votre satisfaction suivra le même mouvement. Nous avons tout lieu de penser que ce bonheur peut-être conciliable avec une vie familiale et professionnelle que nous vous souhaitons heureuse et prospère.

A bientôt, Merveilleuse Année 2001 et très bon passage au 21^e Siècle.

Le Président, Jean-Claude Botspoel

*L'équipe de rédaction de
Ferro Flash Namur
vous souhaite de joyeuses fêtes
pour cette fin de siècle et ...
un bon commencement pour le vingt et unième.*

*Elle vous donne rendez-vous au
prochain millénaire
pour Ferro Flash Namur n°106
et... tous les autres !*

Assemblée générale 19 janvier 2001

Convocation

Le Président vous invite à participer à l'Assemblée Générale du Rail Miniature Mosan qui se tiendra au local du club le **vendredi 19 janvier 2001 à 21h**. Ordre du jour :

- Rapport du Président, Jean-Claude Botspoel;
- Rapport du Secrétaire, Daniel Braibant;
- Rapport du Trésorier, Didier Delfosse et proposition de budget pour 2001;
- Rapport des Commissaires aux Comptes;
- Nominations de 4 membres au comité;
- Nomination d'un Commissaire aux Comptes;
- Modifications aux statuts et règlement d'ordre intérieur du club.

Cet avis tient lieu de convocation.

Membres sortant du comité

- Daniel Braibant,
- Claude Carpet,
- Didier Delfosse,
- Jean-Pierre Lobet,

ces amis viennent d'accomplir leur cycle de deux ans au titre de membre du comité.

En vertu des statuts du club, ils sont sortants mais rééligibles. De plus, les dits statuts stipulent que tout membre en règle de cotisation peut poser sa candidature pour faire partie du comité de gestion du club. En cas de candidatures multiples, le vote secret est prévu.

Membres du comité

avec un mandat toujours en cours

- Jean-Claude Botspoel,
- Philippe Bruniaux,
- Etienne Dehasse.

Commissaires aux comptes

Il y a lieu de remplacer un Commissaire aux comptes le mandat biennal de notre ami Michel Archambeau venant à échéance. Celui de Bernard Grapperon reste encore valable un an.

Candidatures et statuts

Les candidatures doivent être envoyées par écrit pour le 31 décembre 2000 au secrétaire Daniel Braibant dont l'adresse figure en page 2 de couverture.

Toute proposition de modification des statuts doit lui être adressée avant le 31 décembre 2000.

Agenda des réunions

Cet agenda sera fixé pour l'année 2001 lors de la réunion de comité du 5 janvier 2001. Toutefois, les dates des réunions de janvier, février et mars 2001 sont déjà programmées dans l'agenda figurant en pages suivantes.

Conférences

Le président, Jean-Claude Botspoel, reste à la recherche de conférences intéressantes pour animer nos réunions mensuelles. Nous n'en avons pas manqué cette

année, mais elle est passée ! L'an prochain demande son lot de conférences...

Alors, il attend vos propositions : lancez-vous !

Ferro Flash Namur

Le comité de rédaction attend les suggestions positives de ses lecteurs pour parfaire la présentation de notre revue et étoffer celle-ci au mieux de l'intérêt de ses lecteurs.

La cotisation 2001

Tiens, au fait, c'est le moment de renouveler la cotisation pour l'année 2001.

Celle de membre ou celle d'abonné au Ferro Flash Namur uniquement. Tous les renseignements figurent en page 2 de couverture pour vous aider à fixer vous même votre cotisation participative. Le bulletin de versement relatif à celle-ci est annexé au présent FFN. N'oublions pas que pour participer à l'Assemblée Générale, il faut être en règle de cotisation !

Exposition triennale

Hep ! C'est cette année !

Voici 2 ans que nous présentons des «portes ouvertes» donc en 2001... c'est la grande expo où tout le club se mobilise pour montrer son savoir-faire et sa cohésion devant son public, devant ses futurs membres et sympathisants, devant l'Administration de la Ville de Namur et de la Province ! Une exposition, c'est un peu le bilan de santé du club !

Le comité

Une réunion s'est tenue le 24 novembre où il a notamment été question de la présence du RMM sur Internet.

Le comité est invité à se réunir à nouveau le vendredi 5 janvier 2001 au local du club en préparation à l'A.G.



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

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

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

D E C E M B R E

- 1 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : autorails et automotrices (sauf TEE) toutes époques, toutes nationalités.
- 3 : *BIRBEEK* : bourse «autos», *Cultureel Centrum*. 9>13h.
- 3 au 16 : *NIVELLES*, shopping Centre : expo organisé par la SNCB, le TEC et Märklin, de la présentation le l'aménagement du «Pier» de Blankenberg par Märklin.
- 8 : Réunion réseaux + parution de **Ferro Flash Namur n°105**.
- 8 : *CFFL* : conférence de Guy Radelet : «L'état d'avancement des travaux du TGV en Belgique».
- 10 : *HOESELT* : bourse d'échange, *Kultureelcentrum*, 9>13h.
- 10 : *ENSIVAL* : bourse, salles Rando et Novelty, rue des Chapeliers, 4. 9>14h.
- 15 : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
Les Chemins de fer de Mallorca : La ligne «Palma-Soller» et «Soller-Puertode Soller» vidéo de par Charles Haccourt.
- 16 : Voyage du RMM sur la Vehnbnahn : Eupen - Raeren - Monschau + visite du Marché de Noël. Renseignements auprès de Carole Botspoel 0.82.66.76.60.
- 16 : *SAINT-GHISLAIN* : Portes ouvertes à l'abri-musée du PFT à l'intention exclusive des amateurs.
- 16 : *HOUTEN (NL)* : bourse, *Meidoornkade, 28 (A27, sortie 29)* 10>15h.
- 16 et 17 : *VENNBAHN* : circulations spéciales vers Monschau (marché de Noël).
- 17 : *FORT DE MERKSEM* : bourse de collection : trains et accessoires toutes marques, toutes échelles, 9>13h.
- 17 : *WOLUWE* : bourse, 9h>13h.
- 17 : *MECHELEN* : Bourse de voitures et jouets anciens, *Nekkerspoel, 21* 10>14h au *Speelgoedmuseum*.
- 22 : Réunion réseaux.
- 29 : Réunion réseaux.
- 31 : Dernier jour du siècle et du millénaire !

J A N V I E R 20 01

- 5 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : trains de marchandises, époques IV et V, toutes nationalités.
- 6 : *AMAY* : 9ème bourse, rue de l'Hôpital, 1; de 9h>13h.
- 7 : *MONS* : 26ème bourse «Europ-mini», aux Casemates, place Nervienne, 9>13h.
- 12 : Réunion réseaux + réunion des N'istes du club avec pour ordre du jour les futurs travaux sur le réseau N du club (électronique, extensions, etc.).
- 19 : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
Assemblée générale : rapport du président, du trésorier et des commissaires aux comptes.
- 26 : Réunion réseaux.
- 28 : *MONS* : 26ème bourse *Europ'minis*, aux Casemates, place Nervienne, 9h>13h.
- 28 : *WORMELDANGE (L)* : bourse et expo pour trains et voitures miniatures au Centre Culturel, 10h>17h
- 28 : *HOESELT* : bourse 9h>13h.
- 28 : *OULD-HEVERLEE* : bourse organisée par le «Levensse Modeltreinclub», zaal Derosenberg à Zoet-Water.

F E V R I E R 20 01

- 2 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel DB, époques IV et V.
- 9 : Réunion réseaux + parution de **Ferro Flash Namur n°106**.
- 16 : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
«Le train à Max» : train dans le jardin d'un hôtel à Verbier (Valais) par Roger Vanderschaele.
- 23 : Réunion réseaux.
- 25 : *LIÈGE* : bourse, rue Basse-Wez, 85; 9>13h.

M A R C H 20 01

- 2 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel TEE, époques III et IV.
- 3 : *ERPENT* : 22ème International Toys Show + bourse, Collège Notre-Dame de la Paix. 9>14h.

- 8 : SART-SAINT-LAURENT : 10ème bourse, route de Charleroi, 9h>13h.
 9 : Réunion réseaux.
 10 - 11 .. : ROUX : expo-bourse au Complexe Sportif.
 11 : VILVOORDE : bourse.
 16 : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
 projections diasp «Vapeuren Pologne» par Jean-François Huart.
 23 : Réunion réseaux.
 30 : Réunion réseaux.

AVR IL 2 001

- 1 : CAMBRAI : bourse, rue d'Alsace-Lorraine, 31; 9h>18h.
 6 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : trains internationaux, époques IV et V.
 7 au 16 .. : PARIS : 22ème salon de la Maquette et du Modèle Réduit ***. Porte de Versailles, hall 1, 10h>18h,
 le 13 avril jusque 22h.
 8 : SART-SAINT-LAURENT : bourse, 9>13h.
 13 : Réunion réseaux + parution de **ferro flash Namur n°107**.

MA I 20 01

- 4 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel SNCB, époques IV et V.
 24 au 27: BLANKENBERGE : 3ème exposition internationale de modélisme ferroviaire au célèbre casino, avec
 la participation du RMM.
 27 : HOESELT : bourse, 9h>18h.

JUI N 20 01

- 1 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel SNCF + CFL, époques IV et V.
 : Réunion réseaux + parution de **ferro flash Namur n°108**.

JU ILLE T 20 01

- 6 : Réunion réseaux + circulations libres sur le réseau H0.

AOU T 20 01

- 3 : Réunion réseaux + circulations libres sur le réseau H0.
 : Réunion réseaux + parution de **ferro flash Namur n°109**.

SE PTE MBRE 20 01

- 2 : ERPENT : 22ème International Toys Show + bourse au Collège N.D. de la Paix, 9h>14h.
 9 : HOESELT : bourse, Kultureel Centrum, 9h>13h.
 7 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : encore à définir par Michel Archambeau.
 9 : VILVOORDE : bourse, Starzaal, 9h>13h.

OC TOBR E 20 01

- 5 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : encore à définir par Michel Archambeau.
 : Réunion réseaux + parution de **ferro flash Namur n°110**.
 28 : STEINSEL (L) : bourse de trains dans l'ancien hall de basket, 10h>17h30, entrée 100 LUF.
 28 : OUD-HEVERLEE (Zoet-Water) : bourse, De Roosenberg zaal.

NOV EMBR E 20 01

- 2 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : encore à définir par Michel Archambeau.
 10-11 : WALFERDANGE (L) : expo et bourse de modélisme ferroviaire de l'AMFL au Centre Culturel Prince Henri
 10h>18h, entrée 100 LUF.
 25 : VILVOORDE : bourse, 9h>13h.

DEC EMBR E 20 01

- 1-2 : GENNEVILLIERS (F) : expo modélisme organisée par le club RMB (Rail Miniature de la Boucle).
 7 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : encore à définir par Michel Archambeau.
 14 : Réunion réseaux + parution de **ferro flash Namur n°111**.

Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda à la page 2.
Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.
Les mentions sont gratuites et n'ont aucun caractère publicitaire, elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de FFN.

Le calendrier «LOCO» 2001

Edité par le PFT en collaboration avec
Ediblanchart. Format A3, 523 BEF

«Un siècle de vapeur»

de 1900 à fin des années '70,
127 photos inédites
avant 31-12 au 1.035 BEF

Compte 001-1201789-35 du PFT
Ils seront disponibles ce samedi 16 décembre
à l'abri-musée de Saint-Ghislain
lors des portes ouvertes du PFT

Febelrail est sur Internet

URL : <http://www.febelrail.net>
Email : info@febelrail.net

Publications de l'ASVi

Le «VICINALIA» n°620 : l'Est
Trams de l'Est de la Belgique :
Verviers, Eupen, Aix Elsenborn,
référence 620, 245 BEF.

Le «VICINALIA» n°621 : Rivages
Trams au fil de l'eau 36 pages,
référence 621, 250 BEF.

Reuves «FACS» n°197-198 :
les cent ans de la SNCV
Référence 555, 500 BEF.

Revue «FACS» n°276 : Tubize (IV)
étude des locomotives à vapeur
«Tubize / Blanc Misseron»,
les HL de la SNCV,
référence 276, 360 BEF.
000-1390847-61 de ASVi.

Autres publications et renseignements
sur les chemins de fer vicinaux :
R. DUSSART-DESART,
Venelle du Palio, 49; 1150 Bruxelles.

«En Belgique sur les rails d'autrefois» 100 pages, 238 photos noir et blanc de H.G. Hesselink

prises dans les années '30, '50 et '60
Tiré à 2.000 exemplaires, édités par «Le Cabri»
le livre est déjà presque épuisé !
BVS shop 423-2019811-21. 1.420 BEF.

EURO-TECHNICA

La plus grande maquette ferroviaire d'Europe
à commandes digitales

Dans l'ancienne douane belgo-allemande,
Prümer Strasse, 55; D 55940 LOSHEIM
Visites du mardi au vendredi de 12h à 18h
samedi et dimanche 10h à 18h, fermé le lundi
<http://www.euro-technica.de>
Tél en Belgique : 080.54.90.06.

«La Ligne du Luxembourg»

réédition de cet ouvrage de qualité
de Jean Dubuffet
104 pages A4, 72 photos
1.095 BEF par la poste
ou 975 BEF au secrétariat du RMM.

«La signalisation ferroviaire luxembourgeoise»

40 pages, 350 BEF

«Abréviations télégraphiques et appellations symboliques des stations, haltes, gares privées, dépendances et points d'arrêts en 1925 et 1991»

par Jean Dubuffet
92 pages A4, 380 BEF

compte 310-0909190-95 de l'éditeur :
CFFL Avenue Winterberg, 42; 1330 Rixensart

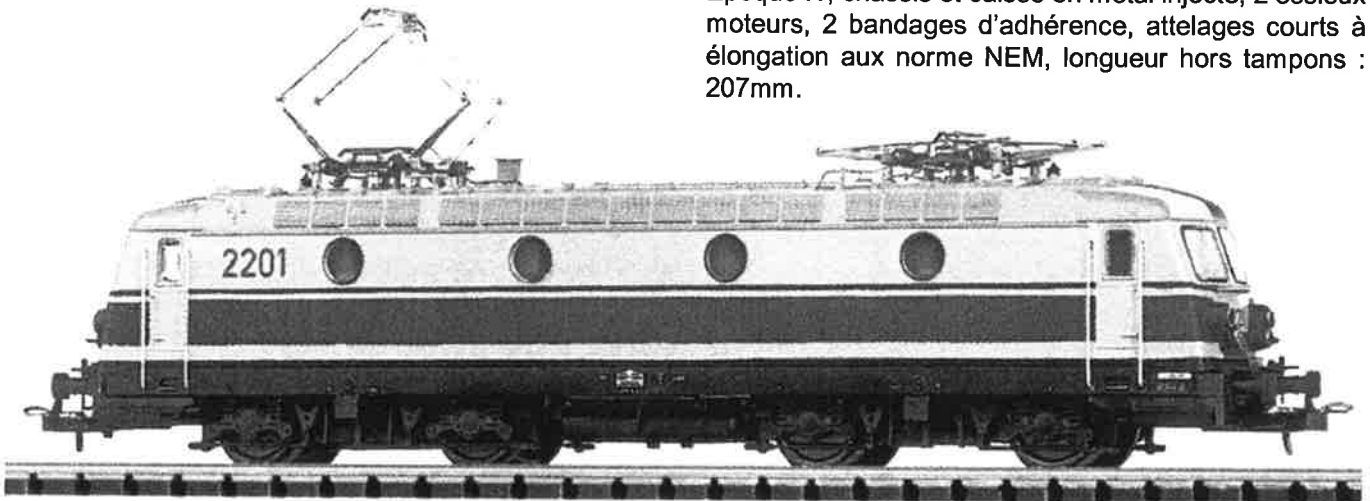
La série 122 en H0 par Märklin et Trix

Le dynamisme de la filiale belge de Märklin nous a permis l'année passée, d'entrer en possession de la 122.028 présentée en deux tons de vert de l'époque IIIb et, cette année, la 2201 en jaune/bleu (époque IV) fait son appa-

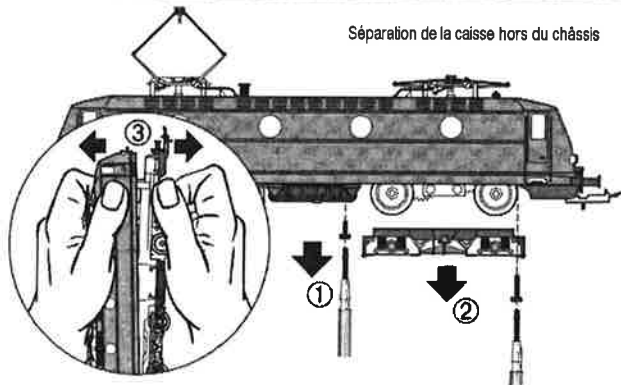
rition sous la référence Trix 22723 en 2 rails CC à 2.000 exemplaires (référence Märklin 33232 en 3 rails CA).

Modèle H0

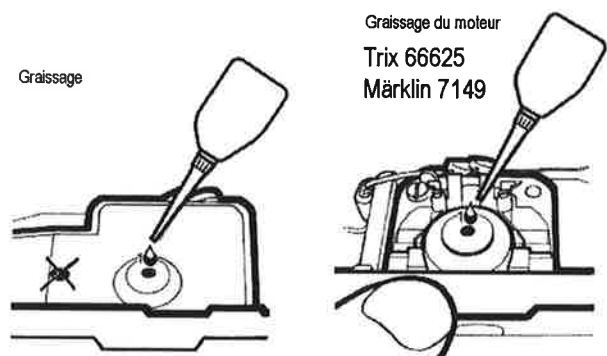
Epoque IV, châssis et caisse en métal injecté, 2 essieux moteurs, 2 bandages d'adhérence, attelages courts à élancement aux norme NEM, longueur hors tampons : 207mm.



La motrice 2201 extraite du catalogue de Trix.

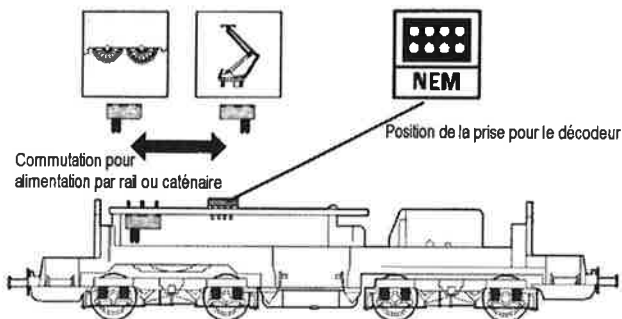


Séparation de la caisse hors du châssis



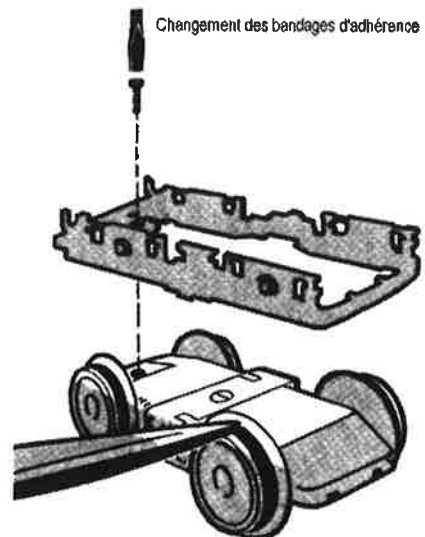
Graissage

Graissage du moteur
Trix 66625
Märklin 7149

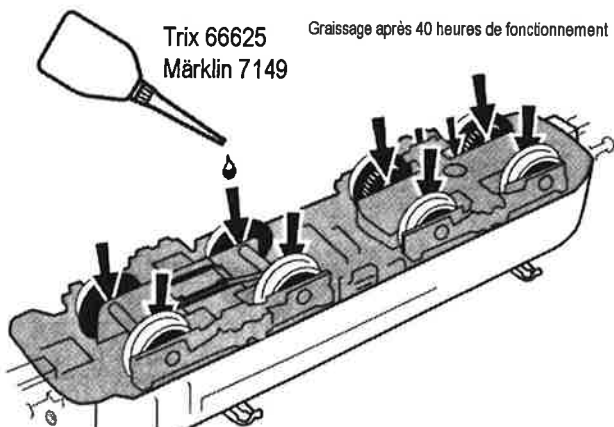


Commutation pour
alimentation par rail ou caténaire

Position de la prise pour le décodeur

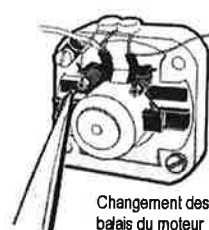


Changement des bandages d'adhérence

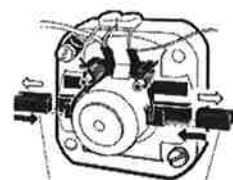


Trix 66625
Märklin 7149

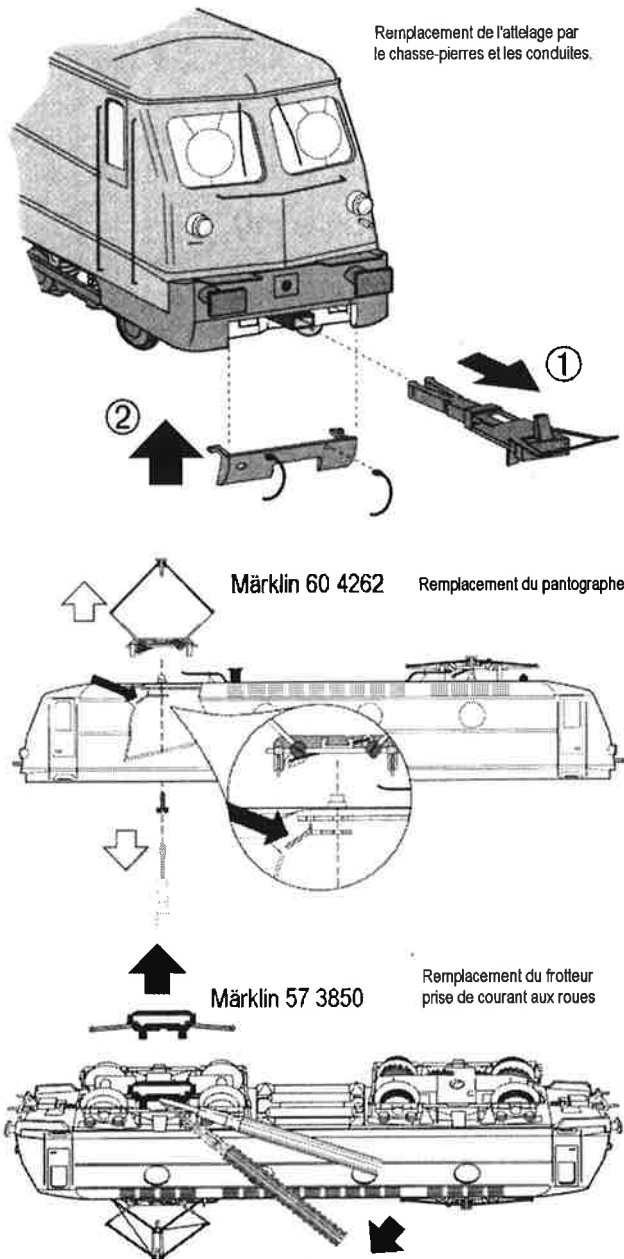
Graissage après 40 heures de fonctionnement



Changement des
bâis du moteur



Trix 42 2442 70
Märklin 60 1460



En ouvrant l'emballage du modèle **Trix**, nous découvrons la notice technique qu'il nous paraît important de détailler ici car trop souvent il nous arrive d'égarer celle-ci. Trix nous détaille correctement le processus d'entretien et commence par un historique intéressant qui cerne bien la machine.

Historique

Les locomotives polyvalentes du type 122 à disposition d'essieux Bo'Bo', sont en service à la SNCB depuis 1953. Renommées en 1971 dans la série 22, on peut considérer les 50 locomotives comme faisant partie des machines de traction les plus âgées en Belgique où elles se révélèrent fidèles et inusables.

Le type de construction solide qui caractérise ces engins a été conservé lors de la fabrication des types dérivés : 123 (série 23) et 125 (série 25) jusqu'en 1961.

On a néanmoins procédé à quelques modifications, comme par exemple les aérateurs latéraux ou le système de freinage. De même, le poids total a oscillé entre 84 et 93 tonnes. Par contre, la puissance de 1.740 kW et la vitesse maximale autorisée de 130 km/h sont restées inchangées pour toutes les locomotives de la «famille».

Les machines ont été modernisées à plusieurs reprises, par exemple au niveau de l'éclairage ou du système de chauffage. Maintes locomotives ont reçu un équipement pour conduite en traction multiple et 8 engins (série 25.5) ont été équipés du bisystème pour fonctionner tant sur le réseau électrifié belge (3.000 V continu) que le réseau électrifié hollandais (1.500V continu).

Ce qui frappe avant tout, ce sont les nombreuses livrées différentes allant de la robe dépouillée à la livrée très décorative que l'on a appliquées tant sur les nouvelles locomotives que sur les anciennes à l'occasion d'une révision. Les 155 machines de ces trois séries figurent aujourd'hui encore toutes à l'inventaire de la SNCB.

Les fonctions

Les locomotives Trix H0 peuvent circuler sur les réseaux de tous systèmes à deux rails (voies selon NEM) équipées de pupitres de commande courant continu classique (12V=).

Cette locomotive est équipée d'une jonction sérielle électrique pour exploitation en mode digital (NEM 652) et peut bénéficier par la suite du décroqueur de véhicules Sélectrix 66833.

Les travaux d'entretien dus à un usage normal sont décrits dans la brochure. Adressez-vous à votre revendeur Trix pour les réparations et les pièces de rechange. Un bon de garantie d'1 an est annexé.

La 2201 en livrée jaune/bleue portée du 3 décembre 1979 au 19 janvier 1990. Photographiée près de Vilvoorde en mai 1982 en tête d'un train international. Photo intégrale parue dans FFN 100, page 29.



En 1992 : la 69.012 en H0 de Jocadis

Sur base du modèle sorti en petite série par la firme allemande «Westmodell», Jocadis nous présentait, voilà 8 ans, la locomotive 69.012 de la SNCB.

Cette locomotive S9 des KPEV construite par la firme «Hanomag», fut cédée à l'Etat belge en 1919 suivant les clauses de l'armistice de 1918.

A son arrivée en Belgique, elle portait le numéro 912 et appartenait à la direction de Altona. Le 1 janvier 1925, elle fut désignée type 69 et porta le numéro 6912.

Lors de la renumérotation du 1 janvier 1925, des locomotives dites «armistice» suivant le système de numérotation en vigueur à l'Etat belge, le nombre de locomotives de ce type s'élevait à 13 unités, numérotées : 6904, 6906, 6910 à 6917, 6924, 6946, 6947.

Durant l'occupation, ces locomotives (devenues Baureihe 14 à la Deutsche Reichsbahn), ne semblèrent pas intéresser cette dernière et de ce fait ne rejoignirent pas l'Allemagne au titre de «prêt».

Au service du 15 mars 1940, le dernier avant l'occupation allemande, ce type de locomotives était affecté à la

remise de Berchem (FCV). Aussi bien au service du 1 mai 1943 (durant l'occupation), qu'au service du 7 octobre 1945, ces locomotives étaient toujours affectées à la même remise.

Les dernières machines mises hors-écritures le furent en avril 1949. Quant à notre locomotive 6912, elle se vit attribuer le numéro 69.012 lors de la renumérotation du 1 janvier 1946. Elle fut mise hors écritures le 28 avril 1949.

Jusqu'à présent, cette série ne semble pas être suffisamment intéressante pour être reproduite par les grandes marques de train miniature. La raison en est peut-être qu'il n'y en avait plus en circulation à la Deutsche Bundesbahn ?

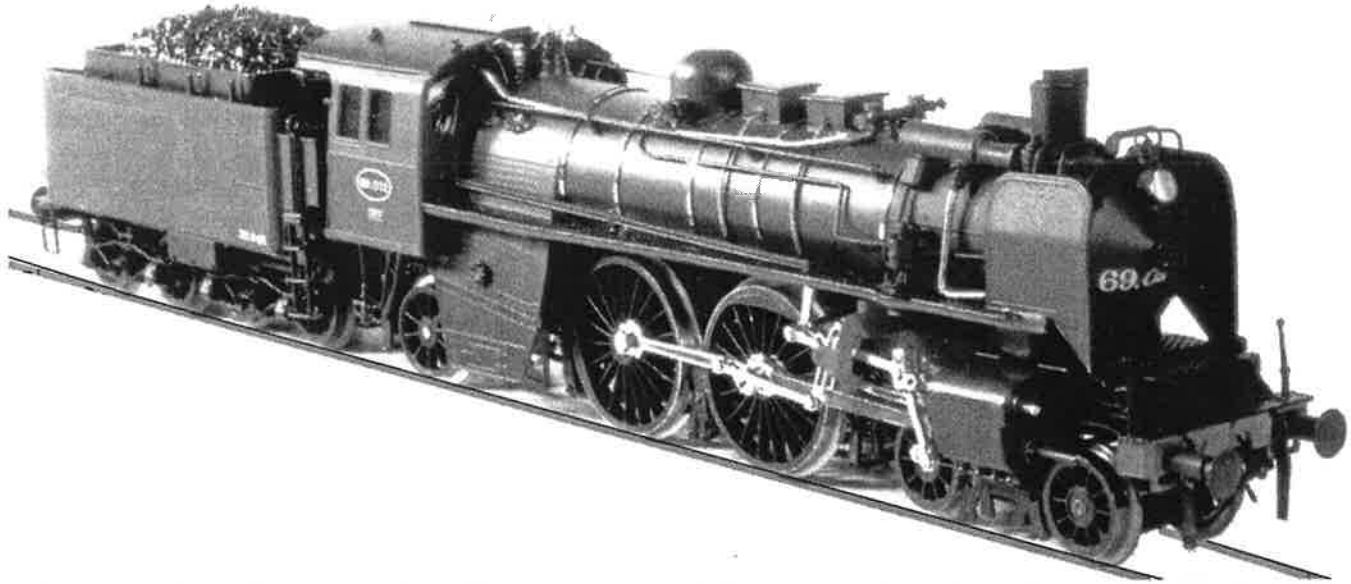
Qui sait, si lors d'une prochaine foire de Nüremberg, Fleischmann ne nous annoncerait-il pas la sortie en H0 d'une Baureihe 14^o de la Deutsche Reichsbahn, ce qui permettrait à l'importateur belge de la marque de nous présenter une type 69 de la SNCB ?

On peut toujours espérer ! Attendons et voyons.

Michel Herbiet



Notre locomotive 6912 de la remise de Berchem (FC) photographiée à Schaerbeek en juin 1942.
(photo K.J. Harder parue dans «Vapeur à la SNCB» tome III de Max Delie)



La 69.012 (ex-6912) fabriquée par Westmodell et mise sur le marché belge par Jocardis. La locomotive est principalement réalisée en laiton et est animée par un tender-moteur Fleischmann (photo Jacques Le Plat, parue dans Locorevue n°546 de mars 1992).



Le 18 juin 1939, la 6912 quitte la gare de Roosendaal en tête du train Pullman P188 «Oiseau Bleu» à destination de Paris-Nord (arrivée 13:47) avec arrêt à Antwerpen-Oost (09:52 / 09:53) et Bruxelles-Midi (10:37 / 10:47) (photo S. Overbosch parue dans le Journal du Chemin de fer n°28 de juillet 1989)

A saisir !

Coffret aérographe BADGER 150-EX-IL
valeur actuelle : 4.900 BEF, laissé à 3.000 !

s'adresser au Secrétaire D.B. :

Tél : 04.78.47.04.47. ou daniel.rmm@skynet.be

La 64.149 de la remise de Ath reproduite en H0 par Fleischmann

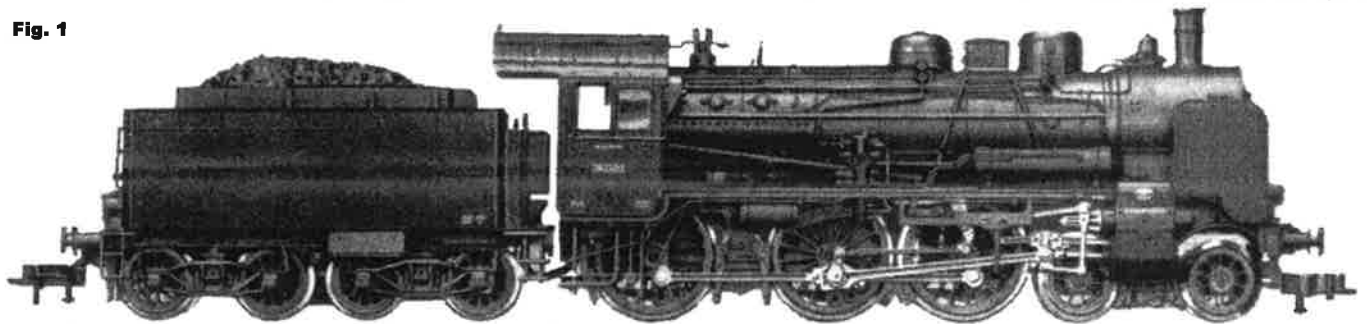
La locomotive à vapeur 64.149 de la remise de Ath, réalisée en H0 par Fleischmann, se trouve sur les rayons de nos magasins spécialisés sous la référence 91 4160. Le modèle en notre possession est un 2 rails CC sans décodeur. Nous l'avons soumis à l'avis de nos amis du club à la réunion du 1 décembre.

Tender aux 3 premiers essieux moteurs à bogies fixes et un essieu arrière libre, 3 essieux et embiellage libres, 4 bandages d'adhérence engrenages latéraux invisibles.

Prise de courant au tender et à la machine. Deux attelages «Profi», accouplement à goupille avec lame ressort d'alignement. Belle gravure, marquage très lisible sans bavures, comme tout le matériel Fleischmann : très bon roulement sur le réseau du club malgré l'absence de rodage préalable à la présentation. Chouette, un modèle belge !

Certes, il est basé sur son original KPEV (devenu BR38 de la DB) et dès lors, il n'a pas tous les sacrements qu'il

Fig. 1



Note explicative des détails de démontage et d'entretien de la locomotive pour les références 91 4160, 91 4161 et 91 4164.

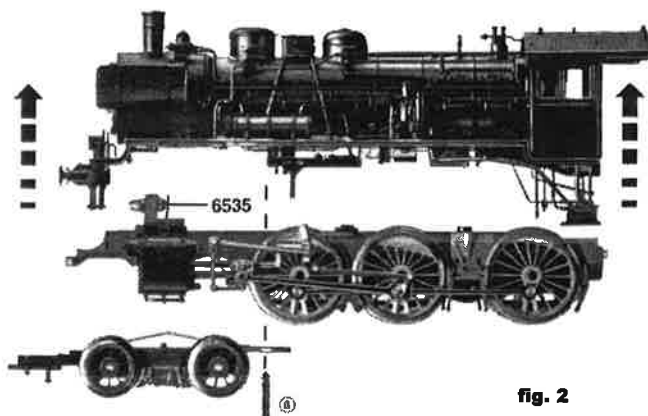


fig. 2

Figure 2 : la locomotive ne doit être ouverte que pour le remplacement de l'ampoule. Dévisser la vis (a), retirer la carrosserie en tirant vers le haut. Lors du réassemblage, il faut veiller à ce que le balancier de l'embellage puisse se mouvoir librement derrière le châssis en plastique. Ampoule de rechange n°6535.

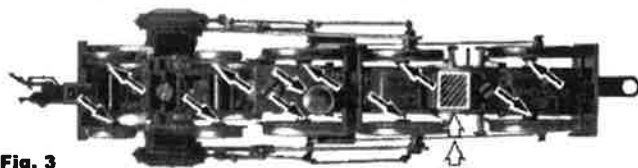


Fig. 3

Figure 3 : l'aimant permanent n°9426 pour les contacts ILS peut être monté à cet endroit.

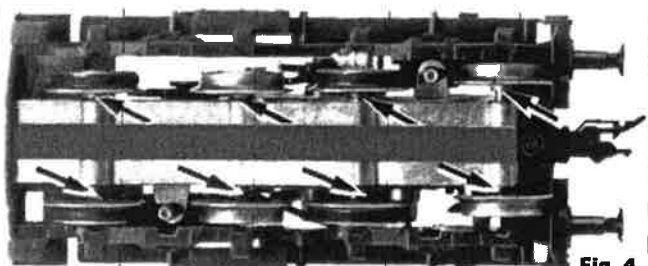


Fig. 4

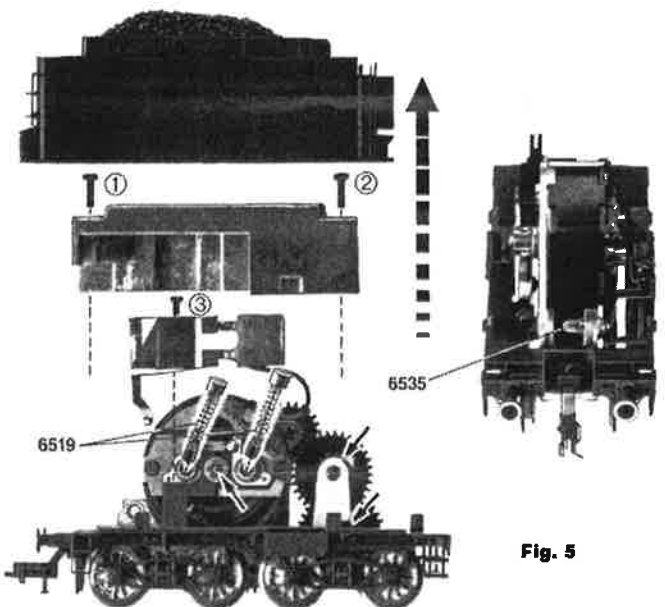


Fig. 5

Pour remplacer les balais du moteur, il faut enlever la caisse du tender; défaire les vis 1 et 2 et enlever le lest; défaire la vis 3 et enlever les garnitures de contact. Charbons de rechange n°6519, bandages des roues n°544007.

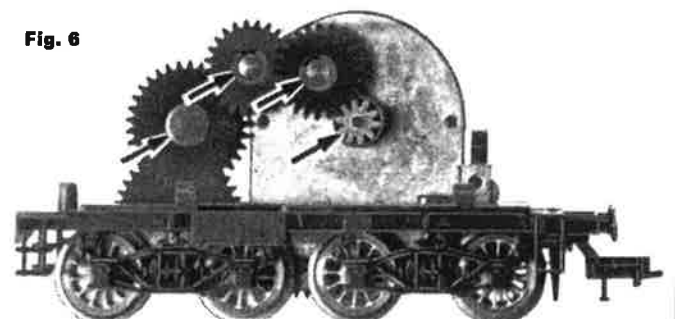


Fig. 6

faudrait pour correspondre en tous points à l'authentique SNCB 64.149 dont la photo de la face droite est parue dans FFN 102, page 19 en haut et reprise à la page suivante.

Le réservoir sur la lisse droite n'existe pas, à sa place une échelle est fixée à la chaudière pour accéder à la sablière. D'avis général, tout ce qui se trouve sur la lisse de la face gauche ne figurait pas sur les type 64.

Les puristes changeront les lanternes trop grandes ainsi que les tuyauteries trop grosses, car issues de moulages, par de la corde à piano de 0,2mm. D'après la photo, la barre de gabarit de chargement manque sur le tender.

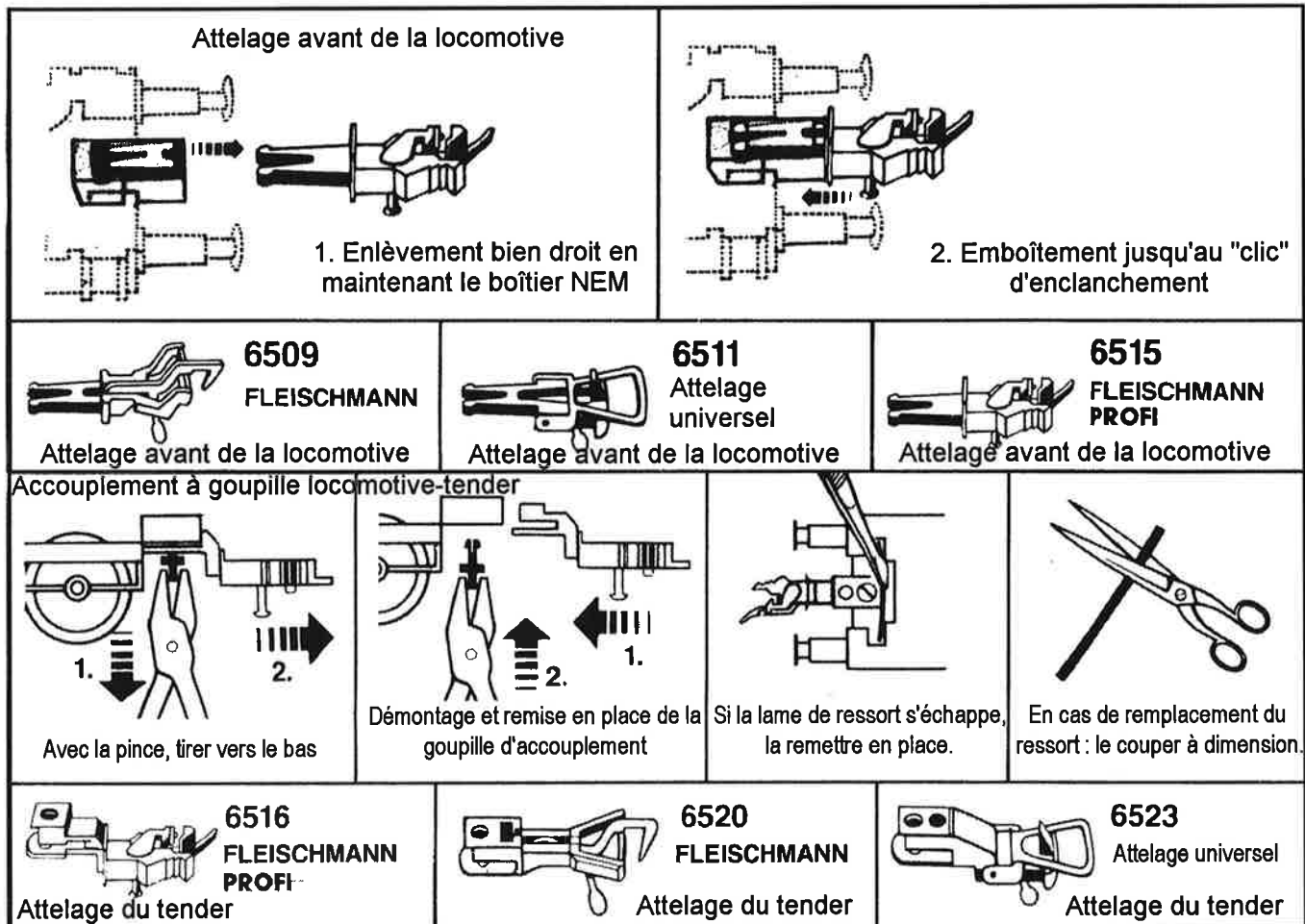
Les deux têtes de coulissement de la tige de piston ne sont pas placées sur l'avant des deux moteurs vapeur ni

jointes dans la boîte. Leur présence empêcherait le déplacement du bissel sur les trop nombreux réseaux à faible rayon... Ceux qui exposent uniquement en vitrine ajouteront cet accessoire important pour le réalisme (s'inspirer des photos de la page suivante).

Nous laisserons à la Commission Modélisme de Febelrail le soin de donner son avis éclairé sur ce modèle.

Le notre est : «voici néanmoins **une bonne initiative** qui nous permet de placer devant nos voitures L, K1 et M1 une belle locomotive à vapeur, bien peinte dans les coloris adéquats».

Suivant l'article historique de FFN 102, elle a été affectée à la remise de Ath du 16 février 1960 au 3 octobre 1963 et mise hors écritures le 21 octobre 1963.



Graissage : figures 3, 4, 5, 6. Le moteur et les engrenages doivent être huilés uniquement aux endroits indiqués. N'utiliser que de l'huile recommandée par exemple Fleischmann n°6599. Une seule goutte par point à lubrifier afin d'éviter tout excès. L'aiguille montée dans le bouchon du petit flacon convient parfaitement à cet usage.

Changement de l'attelage avant de la locomotive muni du boîtier NEM :

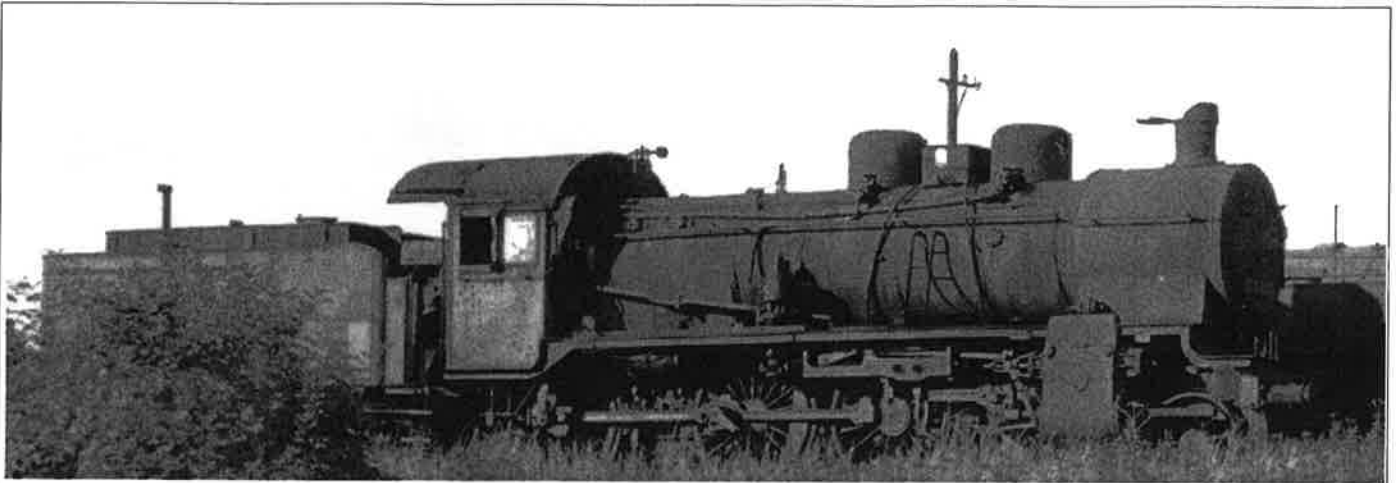
Attelage Fleischmann à emboîtement n°6509, attelage universel à emboîtement : n°6511, attelage Fleischmann Profi à emboîtement n°6515.

Changement de l'accouplement locomotive-tender :

Retirer la goupille de fixation avec la pince universelle et enlever l'attelage. Introduire l'attelage dans l'ouverture et remettre la goupille de fixation. Si le ressort d'alignement devait sortir au cours du montage de l'accouplement, il faut le réintroduire au moyen d'une pincette. Le ressort d'alignement n°6522 doit être coupé à bonne longueur avant mise en place.

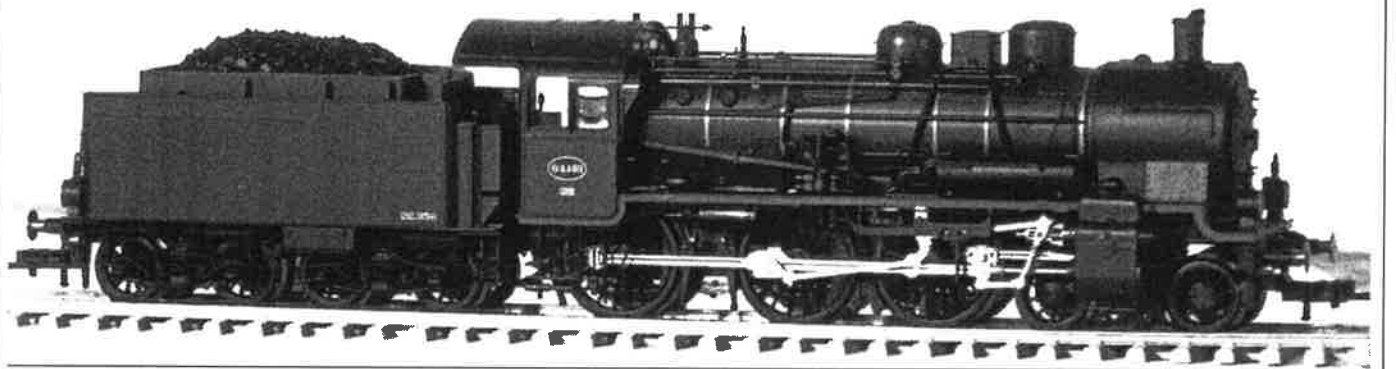
Changement de l'attelage à l'arrière du tender, sans boîtier NEM :

L'attelage du tender ne possède pas de boîtier NEM, il est d'une seule pièce, il est nécessaire de recourir aux attelages à oeillet. Attelage Fleischmann à oeillet n°6520, attelage universel à oeillet n°6523, attelage Fleischmann Profi à oeillet n°6516.



Affectée à la remise de Ath du 16 février 1960 au 3 octobre 1963, la locomotive 64.149 est garée à Tournai après avoir été mise hors écritures à Ath le 21 octobre 1963. Elle est seule de sa catégorie à posséder 1 sablière et 2 dômes, dont l'un des deux contient l'épurateur d'eau d'alimentation. (Cette photo est parue intégralement dans FFN 102, page 19).

Ci-dessous : la vue du flan droit du modèle réalisé et commercialisé par Fleischmann en HO sous la référence 91 4160.



Ambiance «vapeur» sur le merveilleux réseau modulaire en N du RMM.

Le convoi, présenté en haut de la page 2 de couverture, se retrouve ici dans la courbe à l'entrée de la gare de Vonêche, côté Gedinne. Locomotive type 10, réalisée par Jean-Marie Burton, en tête d'une rame de voitures prussiennes à bogies et d'un fourgon ex-KPEV.



Le décor très réaliste d'arrière-plan a été superbement peint à l'huile par l'artiste Olivier Denato.



Devant une rame de voitures L, la 64.153 de la remise de Dendermonde (FT) est photographiée par Paul Pastiels en août 1965 en gare de Mechelen sous les caténaires de la ligne Charleroi-Bruxelles-Antwerpen. (Photo n°559 parue dans «Vapeur, volume III» de Max Delie).

Liliput a produit, en H0, les locomotives vapeur du type 64 numéros 64.168 de la remise de Berchem (FCV) avec tender 22.312 et 64.109 de la remise de Merelbeke (FKR) avec tender 22.232. La 64.168 (prise de guerre 1944-45) est équipée de pare-fumées. La 64.109 possède la sablière avant le dôme de vapeur. L'une et l'autre ont les lisses, à gauche et à droite, garnies d'accessoires non conformes.



La 64.070 de la remise de Merelbeke remorque un convoi de voitures L. Elle est photographiée sous les caténaires de la ligne Bruxelles-Oostende par Paul Pastiels en gare de Gent-Sint-Pieters le 20 août 1965. Cette ex-P8 prussienne a été «belgicisée» par adjonction d'un réchauffeur d'eau ACFI entre la cheminée et le dôme de prise de vapeur. (Photo n°560 parue dans «Vapeur, volume III» de Max Delie).

Mes humeurs sur les P8 et G8 en modèles réduits

Suite de FFN 104, pages 16 à 18

Les P8 de Märklin

Après plusieurs années de nouveautés «traction» consacrées principalement aux BB (SNCF, FS, ÖBB, DB) et CC (SNCB, NS, CFF/SBB/FFS, DB et j'en passe), Märklin renoue avec le passé et sort une nouvelle vapeur avec tender séparé : la célèbre P8 et, astucieusement, met en vente une version DB d'après 60 : 3 feux, pare-fumée «Witte» et tender «baignoire ex-Kriegslok».

La nouveauté est disponible en version courant alternatif avec le ski classique Märklin et en courant continu 2 rails international. Pour rappel, Märklin a acheté la «trade mark» de la défunte fabrique de trams «Hamo» pour avoir accès au marché 2 rails CC.

Avant lui, Trix avait déjà essayé avec Rivarossi. Trix vendait certains modèles en «Scatola di montaggio» (modèle à construire) chez Rivarossi qui lui fournissait le matériel pour les productions au roulement Trix Express (ex-B-B-B- électrique du groupe FS 646 à 2 caisses).

Bien que possédant la P8 Liliput, j'avais en tête d'en faire une belge type 64, et comme j'aimais bien la 38 DB avec son tender de BR42/52, c'était l'occasion rêvée !

J'avoue avoir été un peu déçu en la comparant à la Liliput. Manque de finesse, peut-être couleur trop épaisse et brillante sur mon exemplaire, mais surtout un horrible engrenage de grand diamètre visible entre le 2ème et le 3ème essieu sous le tablier côté droit dans le sens de marche.

Je dois ici applaudir les concepteurs de ce nouveau modèle. En effet, Märklin offre une vapeur avec tender sans déformations dues au moteur à hauteur du foyer-cabine. Comparez les BR 01, 23, 24, 44 de la série 3000 avec les photos des modèles réels.

Pour ce faire, Märklin a eu l'idée géniale de profiter de la présence de deux réservoirs de part et d'autre de la chaudière et a inversé l'ordre habituel inverseur-moteur. Cette fois, le moteur est à l'avant et se loge dans la chaudière et les réservoirs. L'inverseur a été placé dans la chaudière côté foyer. Ainsi, autre nouveauté pour la série 3000 : une cabine aménagée et exempte du bobinage cuivré du moteur.

Pour bien marquer le coup, des figurines de chauffeur et mécanicien sont fournies avec la loco.

Fleischmann et Jouef ont également «triché» pour loger leurs moteurs. Assez visible chez le premier si on compare la BR24 des années 50/60 avec la nouvelle mouture du catalogue actuel.

Quant à Jouef, pour un de ses premiers modèles à vocation modéliste, la 140 C SNCF, les flans du foyer sont déformés pour le logement des écrous porte-charbon, discrètement cachés par la présence d'un réservoir coiffé d'une passerelle de travail. Si on supprime cet accessoire, c'est pas joli-joli.

Les fanaux sont à conduits de lumière mais à la façon «old timer» c'est à dire : pas à la bonne position et les sabots de frein sont ignorés. La loco, bien qu'un peu bruyante (les engrenages ne sont pas encore en nylon), se révèle une très bonne coureuse et tireuse. Elle grimpe allégrement mes rampes de 2% en tête d'une rame de 8 voitures à bogies ou de 20 marchandises toutes marques confondues.

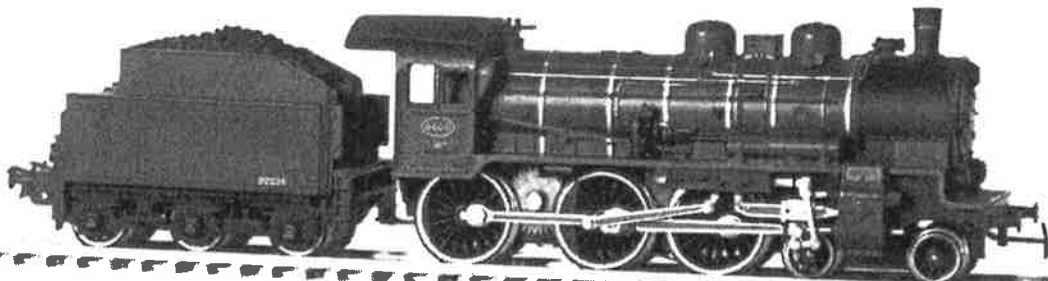
Quelques temps après, probablement sous l'influence de l'importateur belge de Märklin, M. Luc (rue du Chêne, si j'ai bonne mémoire), une P8 Märklin belge type 64 apparaît à nos yeux ébahis dans les vitrines des magasins «spécialisés» : la 64.041 de la remise de Kinkempois (NK).

Ebahi est le mot exact : la loco est accouplée à un tender à 3 essieux provenant de la BR24 référence catalogue 3003. Alors là, la firme de Göppingen se montre vraiment championne du modélisme et fait croire à ses fanatiques non seulement qu'une loco reçue en Belgique en 1919/20 était attelée à un tender de 1926 de la DRG et en plus cela devient du «David Copperfield», un tender de 16m³ d'eau peut en contenir 22 !!!! Le petit tender de 16m³ est immatriculé 22.226.

Heureusement, pour les passionnés que nous sommes, dès que la version classique avec tender à bogies de 21,5m³ est apparue au catalogue, Märklin a rectifié le tir.

En l'an 2000, j'ai vu la P8 peinturlurée en vert KPEV, en bleu des chemins de fer badois. Le fameux engrenage et les roues ont été brunis. Mais le restant demeure in-

changé depuis 1967. Je m'excuse, je mens, il y a un changement important : le prix qui tourne autour de 6.000 BEF à Bruxelles. Par contre, une P8 en version simplifiée (l'embielage est limité aux bielles motrices et d'accouplement des essieux) a été



La 64.041 de Märklin avec son tender fantaisiste à 3 essieux et la roue dentée apparente entre le 2ème et le 3ème essieux.

mise en vente sous la sous-marque Primex. Sous ce label, Märklin, dans les années 60/70 pouvait concurrencer l'invasion « bon marché » de Lima, Jouef et Piko dans les grandes surfaces allemandes. Il est à noter que Märklin n'a jamais offert une P8 avec toit à lanterneau d'aération cabine.

Je ne m'étendrai pas sur les échelles 1 et Z, elles ont chacune leurs charmes et leurs défauts. La 1, lors de sa sortie m'a parue très chère : 21.000 BEF pour avoir à cette échelle certains détails venant de moulages. Je l'ai vue plusieurs fois rouler lors de manifestation genre « Köln » et c'est un régal de la regarder « tricoter » des bielles dans un réseau style jardin entre des cactus et autres plantes grasses. La P8 en version DB est retirée depuis plusieurs années et voilà que dans le catalogue 2000 elle réapparaît en bleu « technicolor » badois.

Quant au « Z », c'est adorablement minouchet et, vue à un mètre, la silhouette d'une P8 est bien restituée et a belle allure posée sur les rails. Mais il ne faut pas regarder de trop près. On découvre le moteur qui pointe le nez hors de la cabine, les roues et l'embellage « très jouet », pensez à la 231 C Jouef où la BR23 Märklin en version « simplifiée » Primex citée plus haut.

Il m'a semblé, en regardant une BR55, nouveauté Z, que des améliorations sont en route. Si j'ai bien vu la glissière du piston ?

Pour clôturer le chapitre des P8 Märklin, je pose une question dans le genre du chat de Monsieur Philippe Geluck : « pourquoi le Grand Prêtre et porte-drapeau du système 3 conducteurs fait-il rouler son 1 et Z en 2 rails ? Iberten l'a bien fait en « N ».

Les P8 de Fleischmann Piccolo et Fleischmann H0

Les années passent, on efface et on recommence; coquine de P8, mais je t'aime.

A nouveau, encore un peu d'histoire. On rebobine et... en 1960, j'avais déjà vu du plus petit que le H0 avec la mise en vente sur le marché belge des productions d'origine suisse de la marque Wesa (voir article « Wesa en page 28 »).

J'ai le souvenir d'une échelle hybride plus petite que le H0 un ancêtre du TT (j'ai découvert Rokal avant Wesa) avec un écartement de rails de 13mm. Une Re4/4 des voyageurs de service intérieur et quelques marchandises. J'en ai eu chez moi en prêt, ce n'était pas la gloire.

Lorsqu'en 1960 arrive le « gag » de l'année : Arnold Rapido avec son « N » (neuf, negen, nine, neun, nove, ... 9 mm) pour l'écartement échelle 1/160. C'était la grosse rigolade avec sa V200 tractant des marchandises à bogies de style USA.

Le temps passe et apparaissent les premières locomotives à vapeur dont une BR23 et BR66. Pas bête du tout, c'était des nouvelles vraies vapeur DB ainsi que voyageurs genre DB assez grossières. Pas de quoi s'affoler.

En 1965, je décide de consacrer une partie de mes vacances à l'expo de Munich consacrée aux transports et dont la vedette était la nouvelle électrique DB E03 qui roulait à ...200 km/h.

Tout un hall était réservé aux chemins de fer miniatures: Märklin, Fleischmann et Cie.

Stupéfaction de ma part devant le « kolossaal » réseau Arnold ou de longs convois circulaient, s'arrêtaient et redémarraient devant les signaux lumineux dans une gare à 10/12 voies à quai dans un silence incroyable pour moi.

Je retrouvais la même vue qu'à Mons où quelques mois avant j'avais traqué en photo les dernières bouilloires à vapeur. Je me régalaïs du haut du beffroi des évolutions de mignonnes petites 29, 81 et TEE avec 40.100 SNCF. Deuxième moitié des années 60 voilà Trix qui entre dans le jeu avec son Minitrix et je dois avouer que j'avais trouvé la Pacific BR01 et BB E44 pas du tout ridicules. Bonne ou mauvaise, la petite graine était entrée dans mon cerveau.

Arnold relance le « challenge » en présentant à Nürnberg une Pacific DB mais en version chaudière et reconstruction de 1956 et, et... des voitures grandes lignes de la DB à l'échelle exacte du 1/160 soit 16,5cm pour les 26,400m réels.

En H0, personne ne respectait la longueur correcte de 30,40cm. Trix planait à 23,5cm, Märklin à 24cm, Fleischmann à 24,5cm. Les plus belles étaient le résultat de la collaboration Trix/Röwa avec une impressionnante série de grandes lignes aux couleurs classiques et « pop » (orange, vert-pomme, violet et fraise écrasée avec de la crème fraîche) et une superbe rame complète du TEE Rheingold à la longueur de 27,5cm. Chaque véhicule était équipé d'un système d'élongation et l'on pouvait aisément changer les attelages en Trix, universel à boucle ou Fleischmann.

Je continue la « N » story.

Coup de tonnerre en 1969 après un timide essai l'année précédente, Fleischmann lance officiellement son N Piccolo et boum directement une grosse BR50 avec tender moteur. Alors là, plus question de rigoler malgré les défauts de jeunesse : boudin de roues et bielles un peu forts, inscriptions sur le tender beaucoup trop grandes. Tout cela a été rectifié au fil des années. Regardez par curiosité la nouvelle mouture BR50 version à 4 dômes de 1939, vous comprendrez mon texte.

Dans ma tête, cela commençait à germer.

Quand, devinez ce qui arrive sur un plateau d'argent Piccolo ? Une P8. Tout craque, je suis presque comme le loup des dessins animés de Tex Avery devant la OOumph Girl. Dans le cas présent, cette coquine de P8.

Cruel dilemme et comme disait Monsieur Shakespeare : « to N or not to N, that is the question ».

Me voilà parti chez mon marchand de trains miniatures, la Märklin et la Liliput sous les bras et nous avons comparé. Vous pouvez en faire de même en page 20 du numéro 102 de FFN. Les fanaux avants sont à la bonne place -des sabots de frein sont même représentés sur le bogie- un attelage à vis est rapporté sur la traverse avant entre les tampons (que Fleischmann a stupidement supprimé sur les versions suivantes au profit d'un disgracieux attelage classique permettant la traction tender en avant).



Locomotive 038-772-0, dernière P8 en circulation à la DB, reproduite en N par Fleischmann Piccolo.

Photographiée au Bahn Betriebwerk de Rottweil, lors de son dernier service le 29 décembre 1974 : Tübingen - Sigmaringen - Rottweil-Horb.

Les boudins sont toujours un peu «costaud» mais les bielles deviennent tout à fait acceptables -point noir : les inscriptions sur la caisse du tender sont beaucoup trop grandes- mais j'avais dans la paume de la main une très belle et très fidèle P8. Et, comme par hasard, Fleischmann (pas bête) a numéroté sa loco 038-772 0, dernière P8 en circulation régulière à la DB.

Alors ? et bien alors..... «le N est arrivé é é é san's presser é é». Mes 152 engins moteurs et quelques 800 voitures et wagons ainsi que le matériel de mon réseau H0 sont mis en vente et depuis je «N-n-nise» avec toujours autant de plaisir.

Ah, cet Eurostar à 12 caisses (déjà 1,56m en N) et dans un décor montagnoux une BLS 8/8 tractant 9 voitures grandes lignes SBB/CFF/FS et Railtour SNCB.

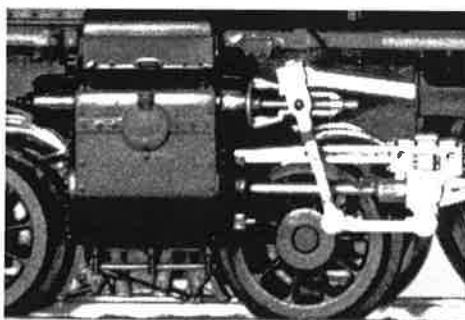
Il y eu une foule de variantes P8, DRG, DR, internationale comprenant dans l'emballage des décalcos pour en faire faire soit une DSB, FS, ÖBB, SNCF et... et la 64.028 de la remise de Merelbeke (FKR). Le tout avec accouplement de tenders 21,5m³, 31,5m³ et baignoire de 30m³.

Au catalogue «N» 2000, il n'existe plus que 3 versions et, curieusement, l'internationale et le tender-baignoire sont supprimées.

Le modèle H0 sortit plus tard bénéficie de tous les progrès en application à la fin des années 70, mais ne possède ni roues brunies ni attelage ultra-court entre la loco et le tender (tender moteur de la nouvelle génération sans roues dentées visibles de près entre les deuxième et troisième essieux). Il fallait mettre le nez dessus, mais

Fleischmann a quand même amélioré. Par contre, il est le premier à être vendu d'origine équipée des conduites prise de vapeur/dôme/cabine typiquement prussiennes. De plus, beaucoup de conduites sont rapportées (pompes et même sous le tablier de la cabine).

Autre nouveauté chez Fleischmann (Roco et Liliput y avait déjà pensé) la présence de la reproduction de «Schieberkreuzkopfführung» (pièce triangulaire) qui en



réalité supporte la tige du piston de changement de vapeur dans le «bloc cylindre du moteur».

Les roues sont peintes d'une façon réaliste, c'est à dire jusqu'à la surface de roulement : en rouge pour DR/DB et noir pour la version internationale. Comme elle est complètement en noir, elle fait la joie des fanas SNCB (notre type 64 et les déclaques sont dans la boîte) et la gloire des transformations «belgicisées» de nos marchands «branchés».

J'en ai fait circuler un exemplaire sur mon petit ovale d'essai : agréablement surpris, silencieuse et très souple surtout avec le transfo M.S.F. de la marque (j'ai toujours un pied dans le H0 pour faire plaisir aux amis). Il semble que les premières locos mises en vente avaient un défaut assez important : peinture trop brillante et grasse et

probablement de ce fait les inscriptions du tender s'effaçaient rapidement avec les manipulations habituelles.

Au dernier catalogue, 5 variantes sont offertes : DRG, DB, DR, internationale, toit arrondi ou avec lanterneau, pares-fumées DRG ou Witte, tender de 21m³, 31m³, et la baignoire.

NDLR : la nouvelle 64.149 commercialisée en décembre 2000 possède des roues brunies : progrès !

Je terminerai le chapitre Fleischmann en précisant que si l'on se réfère à la classification allemande, les 2 P8 sont erronées because la conception du tender moteur Fleischmann. Je m'explique : le vrai tender est classé

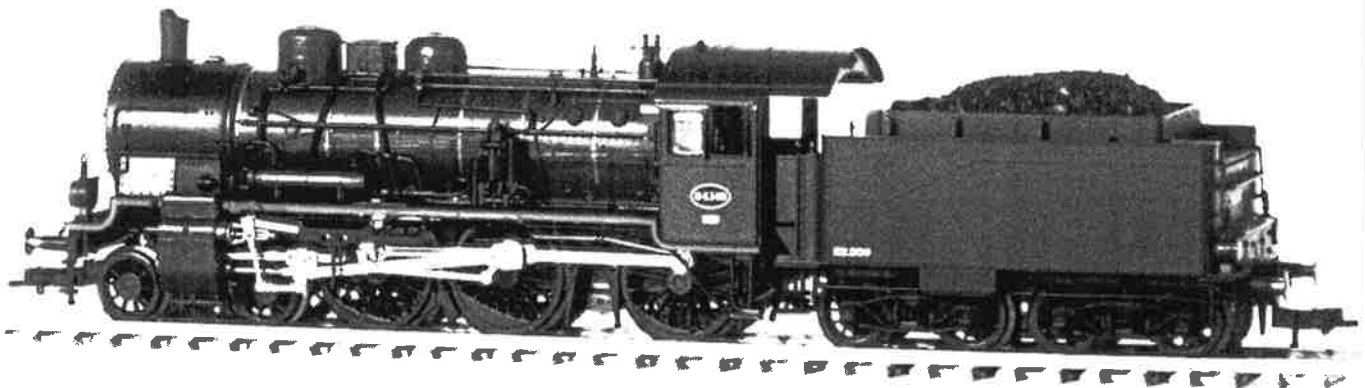
2'2't c'est à dire 2 bogies mobiles à 2 essieux alors que les modèles réduits sont des 4t soit 4 essieux à bogies non pivotants dans un châssis rigide. Oui, c'est ça le modélisme.

Pour conclure mes humeurs P huitièmes, je dirai que probablement à l'exception de la Märklin écartement 1, toutes les autres P8 ont un énorme défaut : elles n'ont pas de tige de contre-piston.

Na, j'ai vidé mon venin sur les P8.

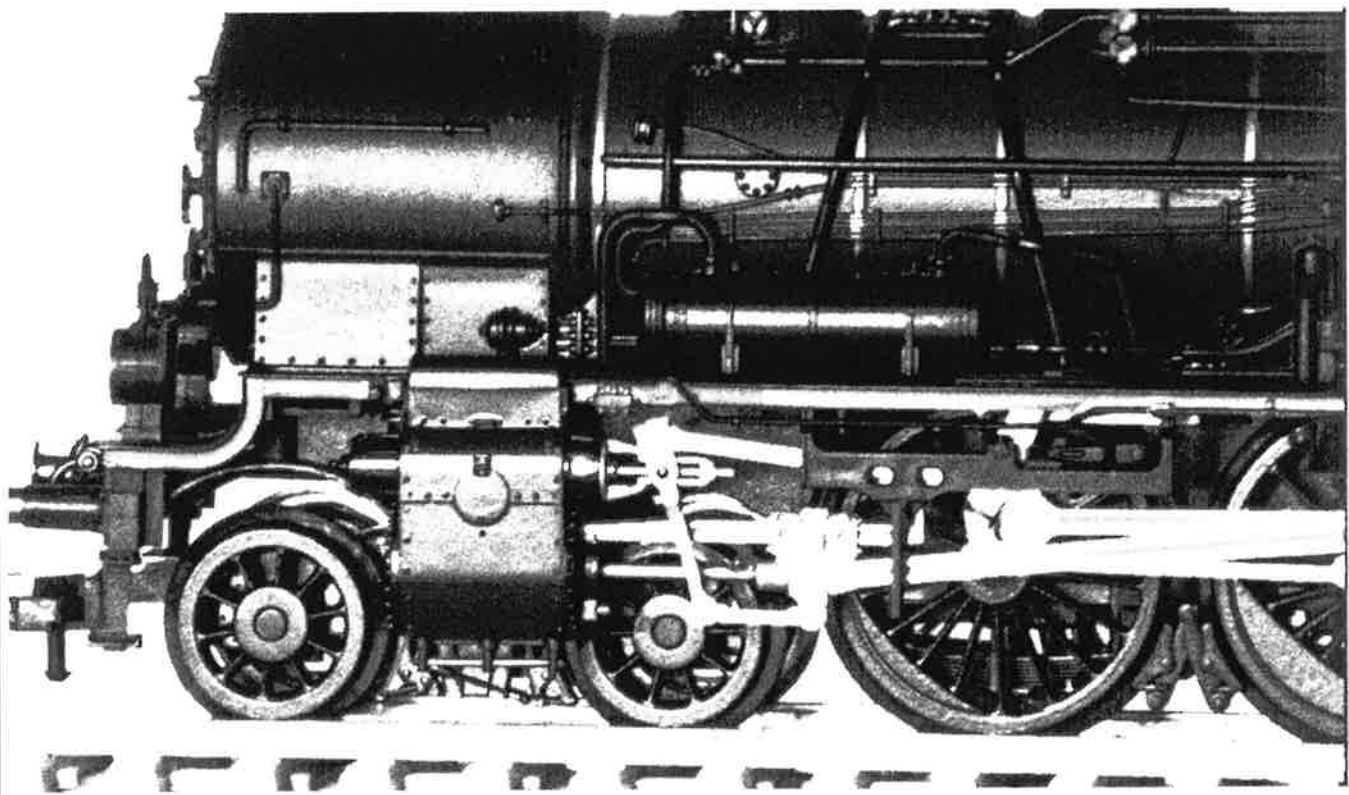
Jean-Pierre Van Hoof.

A suivre : les G8.



Face gauche du modèle Fleischmann de la 64.149

Ci-dessous : détail de la chaudière, des conduites, nombreux câbles électriques, embiellage et de la pièce triangulaire qui supporte la tige du piston de changement de vapeur dans le « bloc cylindre du moteur».



WESA poursuit joyeusement son chemin

Les mordus du «petit train» que nous sommes connaissons tous les grands noms du modélisme ferroviaire comme MÄRKLIN, ROCO, FLEISCHMANN, ... qui nous font rêver et entretiennent nos passions.

Wesa et le 13mm.

Mais qui parmi nous connaît la véritable histoire de la firme suisse WESA ?

L'histoire de WESA est à vrai dire relativement récente dans la saga du modélisme ferroviaire européen. Elle débute, en effet, pendant la seconde guerre mondiale. A cette époque, l'ingénieur suisse Hans SANDMEIER eut l'idée de se lancer dans la fabrication de trains électriques miniatures. Pour ce faire, il utilisa une voie à l'échelle de 13 mm. Cet écartement particulier traduisait de sa part une double volonté. D'une part, les modélistes suisses pourraient construire un réseau miniature sur un espace assez réduit (les échelles N et Z n'existaient pas encore). D'autre part, cet écartement avait aussi pour but d'empêcher le client d'acheter des véhicules et des accessoires auprès de la concurrence.

Hans SANDMEIER va établir sa fabrication à Inkwil (canton de Berne) et la production pourra commencer dès le 1 août 1945.

Wesa innove

Les deux premières locomotives ne ressemblent à aucun matériel existant aux C.F.F. Par contre, les premières voitures de la marque WESA évoqueront clairement le matériel voyageurs des SBB - CFF.

Les premiers wagons étaient fabriqués en bois mais, très vite, dès 1946, WESA va utiliser le plastique, faisant ainsi œuvre de pionnier.

En 1950, on peut voir apparaître la première Re 4/4 réalisée à l'échelle 1:100.

Saviez-vous qu'un collectionneur suisse a pu rassembler au moins 32 modèles différents de cette locomotive typique ? (22 variantes de 1950 à 1959 et 10 entre 1960 et 1966).

La firme WESA produira ses propres véhicules (locomotives, voitures et wagons), les signaux ainsi que les voies et aiguillages, un modèle de tunnel. Fait rare qui mérite d'être mentionné dans l'histoire du modélisme ferroviaire, WESA va fabriquer ses propres outils destinés à la production : presses et moules destinés au métal injecté, A cette époque, tous les moteurs étaient déjà montés sur des roulements à billes, technique qui leur conférait souplesse, puissance et longévité.

La petite firme d'Inkwil fera appel à des sous-traitants pour les gares, passages à niveau, les hangars à marchandises, les ponts et tous les autres accessoires destinés à cet écartement.

Wesa exporte !

Un fait peut paraître étonnant pour cette petite entreprise artisanale. Durant ses années les plus prospères, WESA livrera ses produits sur le marché international dans 70 pays environ ! Les produits WESA seront connus en Europe évidemment mais aussi en Amérique du nord et du

sud, en Afrique.

Au total, WESA a vendu près de 300.000 coffrets ! On croit rêver.

Des modèles comme la Flèche rouge (1953), la vapeur allemande BR 80 (1951), la légendaire Ae 6/6, de nombreux catalogues illustrés et le journal de la firme WESA (le Wesa Nachrichten) vont contribuer à la prospérité de l'entreprise suisse.

La concurrence étrangère

Cependant la concurrence étrangère est là et la situation économique de WESA va se détériorer assez vite. Après la guerre, au début des années 50, les entreprises allemandes MÄRKLIN, FLEISCHMANN et TRIX réapparaissent avec des modèles variés. Mais ce sera surtout l'écartement standard H0 adopté par les grandes firmes d'outre-Rhin qui va obliger WESA à restreindre sa production. L'écartement de 13mm qui se voulait un argument de vente n'a pas réussi à vaincre la concurrence ! Pour survivre, WESA commence à produire en 1964 des éléments en plastique injecté destiné à l'industrie électrique.

Cette diversification de la production obtient un tel succès qu'il va très vite étouffer le domaine du train miniature. L'année 1966 verra la fin de la production des trains miniatures WESA.

Une anecdote amusante mérite d'être signalée. On peut voir après 1957 au programme du catalogue WESA l'extraordinaire double locomotive turbo-électrique de l'Union-Pacific. Un wagon-citerne et une voiture Dome-Car panoramique des chemins de fer américains figurent également dans le catalogue WESA de la même époque. Cette bizarrerie révèle bien l'esprit d'entreprise de la firme d'Inkwil. En 1957, en effet, un commerçant américain commande à WESA 500 exemplaires de cette monstrueuse machine. Pourtant, à la livraison, l'homme a disparu dans la nature. Les 500 exemplaires restent sur les bras de la firme. Les dirigeants de WESA décident donc d'inscrire immédiatement au catalogue ce modèle ! Le wagon-citerne et le Dome-car panoramique américains s'y ajouteront plus tard !

C'est la raison pour laquelle on peut voir aujourd'hui, sur les réseaux de collectionneurs suisses, se croiser une Flèche rouge des SBB et une Union-Pacific américaine.

Vers une renaissance de WESA

Comme je l'ai écrit plus haut, la production de WESA s'achève en 1966. Mais il se trouvera toujours des hommes qui, au bon moment, sauront investir une énergie et un savoir pour sauver la petite entreprise et même lui communiquer un souffle nouveau.

C'est ainsi qu'un mécanicien privé va assurer les réparations, le montage et même la vente des produits WESA. Plus tard, un spécialiste en réparation de jouets prendra la relève, créant même le Sputnik (fourgon typique des convois marchandises suisses). Il interrompra la production en 1973.

En 1975, Hans Peter BAER achète les droits de production de WESA, exécute les réparations et crée les nou-



Ci-dessus : le stand de présentation de Wesa lors de l'exposition de Bâle en 1949 : des visiteurs attentifs et émerveillés...
Ci-dessous : le premier réseau miniature. Un bambin joue avec ses trains miniatures Wesa sur la table du salon.



veaux moules pour la fabrication des voitures unifiées des CFF.

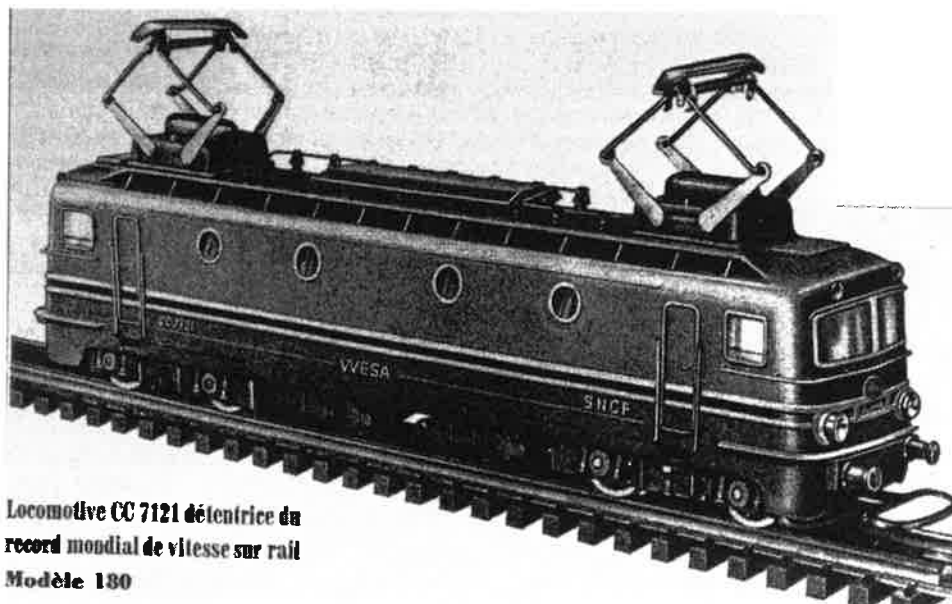
Après 1983, un commerçant reprendra WESA et soumettra la production à une cure de rajeunissement : vente de voitures CFF non raccourcies et création d'une nouvelle Re 4/4.



Couvercle du coffret de la boîte de départ WESA.

Les premières boîtes WESA furent livrées avec cette publicité représentant une Re 4/4 assez fantaisiste tractant un convoi de voitures voyageurs dans un paysage alpin.

Le nom «Liliput» risque de créer des confusions pour le collectionneur. Rien à voir avec la célèbre marque autrichienne. A droite, dans le bas de la publicité, un gros plan sur cette fameuse voie de 13 mm., source de bien des déboires pour WESA dans le futur ...



Locomotive CC 7121 détentrice du record mondial de vitesse sur rail
Modèle 180

La grande nouveauté 1954 chez Wesa est la CC 7121. La firme reconnaîtra qu'elle a les bogies de la Re 4/4 suisse ! On la retrouvera dans des coffrets, livrée avec une rame de voitures légères pour le service intérieur des SBB...

La collection Wesa et les musées

Aujourd'hui, c'est Ernst ZUBERBUHLER (62 ans) qui a repris en mains les destinées de la petite entreprise d'Hans SANDMEIER. Il répare le matériel, vend à des particuliers car il y a environ 300 collectionneurs WESA à travers toute la Suisse. Dans sa maison d'Oberwinterthur, il a créé un magasin, un atelier de réparation ainsi qu'un remarquable musée.

On peut par exemple y découvrir les moules de zinc injecté, les presses pour les premières locomotives et wagons. Ces modèles du début de WESA ne sont pourtant plus reproduits par respect pour les collectionneurs.

Un autre musée WESA a vu le jour à Wettingen. Aujourd'hui encore, des trésors peuvent être découverts et faire le bonheur des collectionneurs : archives de l'usine, plans, vieux catalogues, coffrets complets,... C'est ainsi que 80 kilos de pièces WESA ont été récemment découverts dans le grenier d'une fabrique de décolletage située non loin de la firme WESA d'Inkwil.

Actuellement, le musée de Wettingen a pu établir 4.116 fiches concernant toutes les pièces de la production WESA.

Non, les trains WESA n'étaient pas absolument fidèles à la réalité mais ils avaient leur caractère unique. Ils continuent à évoquer avec nostalgie les petits trains de notre enfance. C'est pour cela que les collectionneurs suisses les aiment...

André DELSEMME (photos collection Delsemme).

Le musée WESA à Wettingen

Musée WESA.
Mr Werner F. SCHNEIDER
Diana Strasse 11a.
C.H. 5430 WETTINGEN
Tel. 056-426.22.34.
(entrée gratuite)

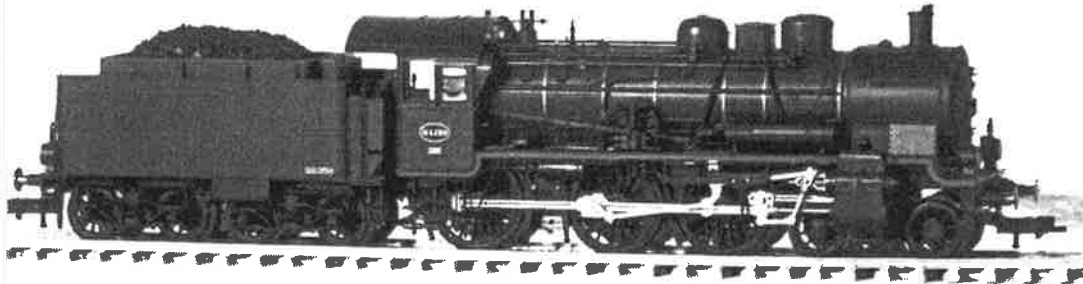
A propos de la 81.256

L'article paru dans FFN 103 à propos de la reproduction de cette machine par Fleischmann m'amène à faire quelques remarques. Je puis d'autant mieux le faire que j'ai pris part aux travaux du jury qui cota cette réalisation, et que d'autre part, je suis à la base - avec Michel Archambeau - de la grille d'évaluation selon laquelle travaille la commission de modélisme de Febelrail.

Un modèle «très improbable»

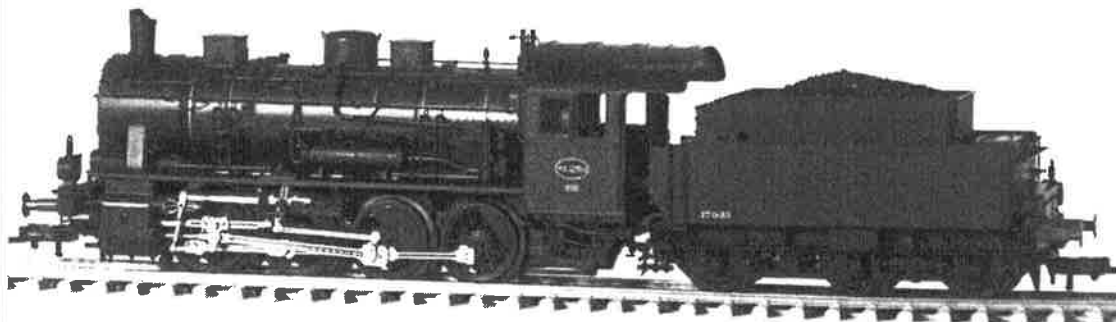
Il a été démontré, ou plus exactement il nous a été confirmé de bonne source, que le modèle Fleischmann correspond bien à la 81.256 réelle. Je n'ai pas vu moi-même les documents qui peuvent étayer cette affirmation et je ne me prononcerai donc pas.

Il suffira de se rapporter à la photo de Max Delie publiée en bas de la page 13. On peut y observer le flanc gauche d'une machine réelle et le comparer avec celui du modèle Fleischmann (page 14). Deux différences sautent aux yeux.



Premièrement, la machine réelle n'est pas équipée d'un réchauffeur Knorr (permettant - à l'instar des réchauffeurs ACFI assez courants en Belgique - de ne pas introduire dans la chaudière une eau trop froide qui ferait chuter la pression). Un réchauffeur Knorr est pourtant bien visible sur le modèle au 1/87. Mais je me souviens que Jean Dubuffet avait évoqué la présence de cet équipement sur «quelques» type 81. Admettons donc le Knorr. D'autre part, l'alimentation en eau se fait sur le côté de la chaudière sur toutes les type 81 illustrées, et non en haut comme sur la miniature. Cas unique ?

Un examen plus attentif permettra aussi de constater des différences au niveau des soupapes. Toutefois, le type de soupape visible sur la photo de Max Delie a été installé plus tardivement: il se peut donc que la 81.256 ait circulé longtemps avec le type de soupape d'origine, comme la 81.503 sur la photo du 1/1/1946. Enfin, rien ne permet de savoir si la 81.256 avait une pompe à air simple, sur le tablier à droite, ou une pompe



bicomposé (comme les 81.503, 81.512 et beaucoup d'autres type 81). Passons sur la présence ou non d'un étouffoir d'échappement: ces dispositifs ont été montés tardivement.

En conclusion, l'aspect de la locomotive Fleischmann demeure bien «improbable», non pas en raison de la disposition des sablières, comme peut le laisser croire l'article de FFN, mais bien pour d'autres caractéristiques pas si anodines que cela. Si la 81.256 réelle se présentait comme la maquette Fleischmann, il ne pourrait s'agir que d'un cas très particulier, voire unique.

Des erreurs certaines

En revanche, d'autres détails - certes de peu d'importance - sont sans nul doute incorrects: la forme des lanternes et celle des boisseaux de tampons, ainsi que la présence sur le châssis du tender d'un coffre qui n'apparaît sur aucune photo de loco belge équipée de ce type de tender.

On ne pouvait certes pas demander à Fleischmann de dessiner une lanterne belge typique. Mais une lampe électrique (comme sur le modèle allemand) et une lanterne auraient été un dispositif plus normal,

ou alors deux lampes électriques. À l'arrière, bien entendu, une seule lanterne suffisait.

Une cotation sévère.

Lorsque fut instaurée la pratique de l'élection des «modèles de l'année», le but déclaré était de promouvoir la réalisation de modèles «vraiment belges», en un temps où la politique du pot de peinture était bien assez bonne pour notre marché. D'où un système de cotation - directement dérivé de celui de la fédération autrichienne - que d'aucuns jugent sévère.

Ce système fait qu'un modèle allemand repeint et (très) légèrement aménagé, même s'il correspond bien à un unique exemplaire réel, n'a aucune chance de franchir la barre des 85%. En revanche, si le modèle présenté est assez typique de l'effectif belge de ce type d'engin, il a sa chance.

En conclusion, je ne voudrais nullement discréditer la 81.256 de Fleischmann, mais je maintiens qu'elle ne méritait pas d'être élue «modèle de l'année».

André-Marie
Ducarme.

Le modèle Fleischmann
en photos.

Les voitures K2 de la SNCB

Le «consortium» OVB vient de mettre sur le marché du train miniature à l'échelle 1/87 différentes voitures du type K2 de la SNCB.

Ces voitures à deux tons de vert et uniquement de troisième classe sont destinées aux trains ayant circulé à l'époque IIIa (1946-1956) mais seulement à partir de 1953.

Un peu d'histoire

Au début des années cinquante, la SNCB avait un besoin urgent de nouvelles voitures. Elle se basa sur les plans conçus en 1935 pour les voitures K1 dont 503 unités lui furent livrées.

Si les voitures K2 étaient plus légères que les K1, la différence la plus marquante avec ces dernières concernait les portes d'accès aux plates-formes d'extrémité. En effet, les deux lourdes portières pivotantes avec montant médian firent place à un petit panneau pivotant et à un double panneau pliant sans montant médian. La quatrième petite fenêtre se trouvant dans un panneau fixe. Ce changement ne fut pas très apprécié du personnel et des voyageurs car ils éprouvaient des difficultés tant à l'ouverture qu'à la fermeture. D'ailleurs, l'expérience ne fut pas renouvelée sur les voitures K3 mises en service d'octobre 1956 à avril 1958 et équipées de lourdes portières type K1.

En 1953, la SNCB possédait 136 voitures K2. L'inventaire se décomposait comme suit :

Nombre	Classes	Nombre de compartiments (symbole)	Numérotation
116	3	c11	23 249 à 23 364
10	3/snack-bar	c10r	23 901 à 23 910
10	3/fourgon	c7p	42 352 à 42 361(*)

(*) elles furent renumérotées 27.128 à 27.337 en 1954.

Le compartiment snack-bar était un compartiment aménagé en cuisine situé contre le WC et comprenant un frigo, une cave à vin et divers emplacements pour les réserves. Un couloir latéral longeait le compartiment. Ce dernier fut démonté et aménagé entre juillet 1965 et avril 1967 en un compartiment ordinaire à 10 places.

La production OVB

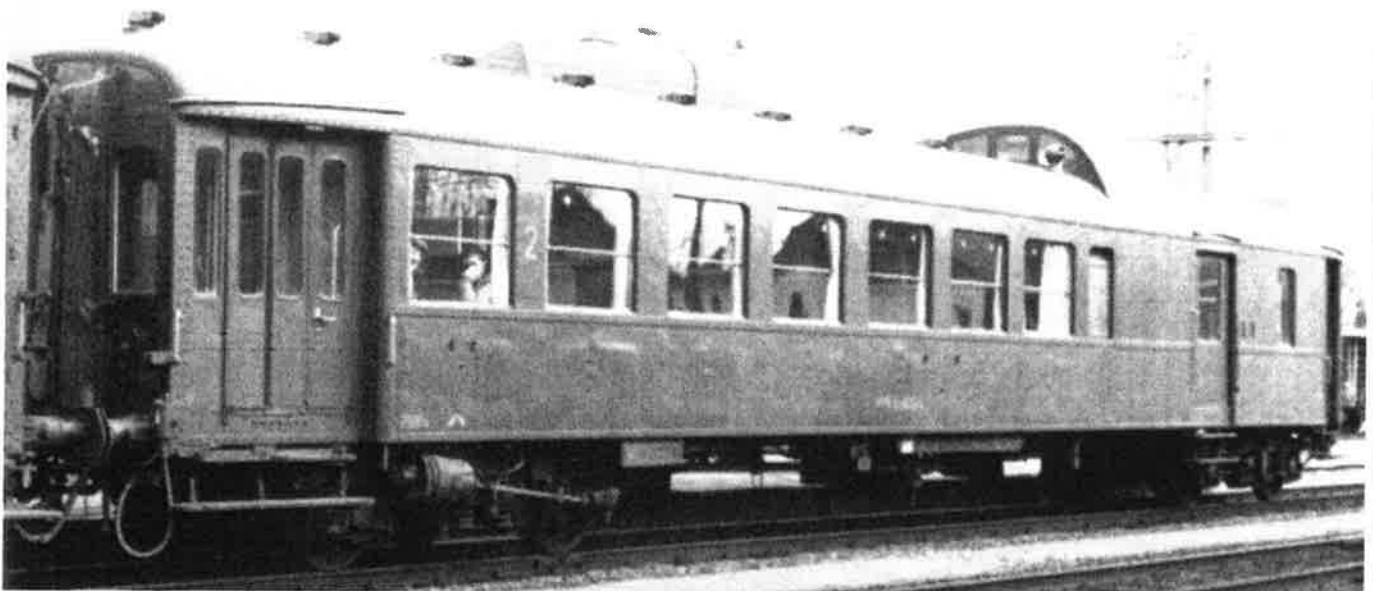
OVB nous présente les références suivantes :

Référence OVB	Classes	Nombre de compartiments (symbole)	Numéros choisis par OVB
1200 (set coffret de 4 voitures)	3	c11	23.272
	3	c11	23.318
	3	c11	23.347
	3/fourgon	c7p	42.356 (*)
1210	3	c11	23.253
1220	3/snack-bar	c10r	23.909
1230	3/snack-bar	c10r	23.901
1240	3	c11	23.265
1250	3	c11	23.364
1260	3/fourgon	c7p	27.136 (*)

(*) La 3ème classe/fourgon (42.356) de la référence 1200 a été renumérotée 27.132 en 1954, tandis que celle de la référence 1260, renumérotée 27.136, était numérotée 42.360 en 1953.

Pour ceux qui veulent former des rames comprenant les trois classes, il leur faudra acquérir une voiture K1 de 1ère et 2ème classes sortie chez OVB sous les références 1000 (n°20.082), 1010 (n°20.107) et 1060 (n°20.035) voir à ce propos FFN 83, page 20.

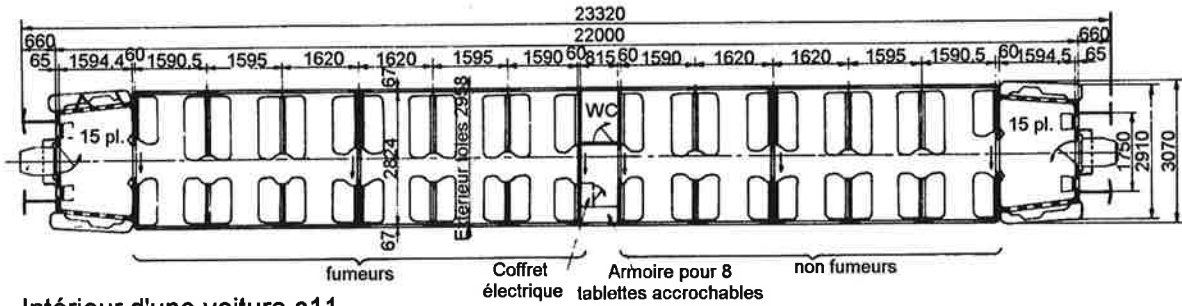
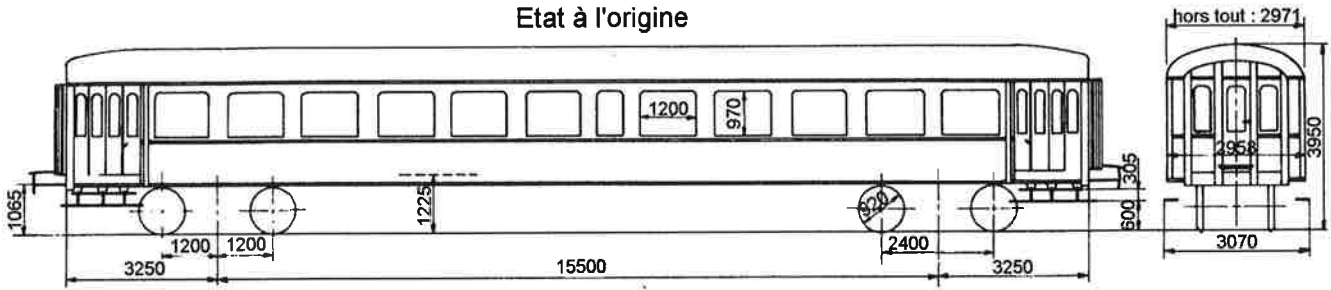
M. Herbiet



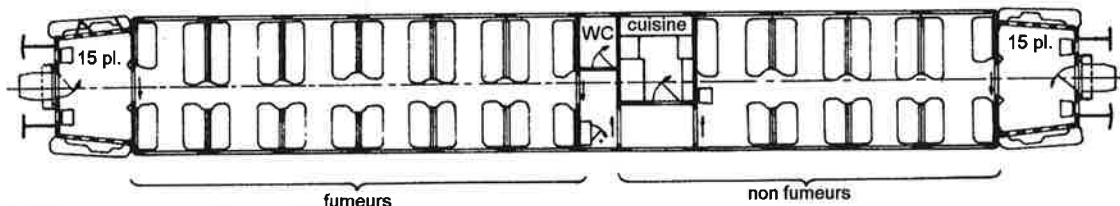
Voiture K2 c7p 42.355 construite par Braine-le-Comte, renumérotée 27.131 en 1954 et devenue la BD 29.204 en 1957 puis n°UIC 50 88 82-48 154-4. La seule unité équipée de bogies type 23. (Photo Michel Thiry, parue dans «50 ans de transport voyageurs» de G. Close, et M. Thiry).

Plan des voitures c11 et c10r

Etat à l'origine



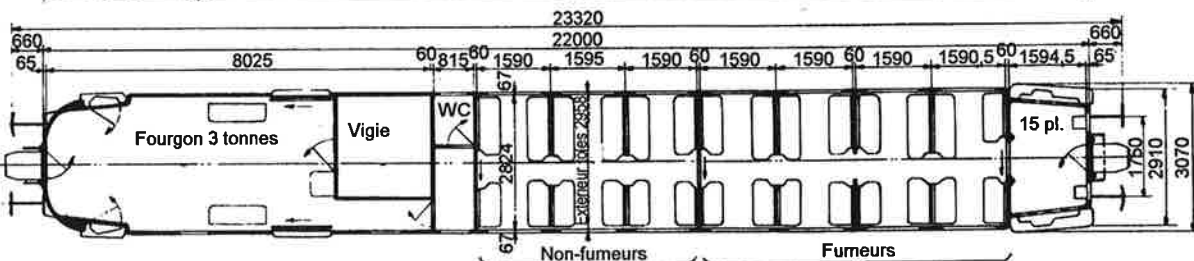
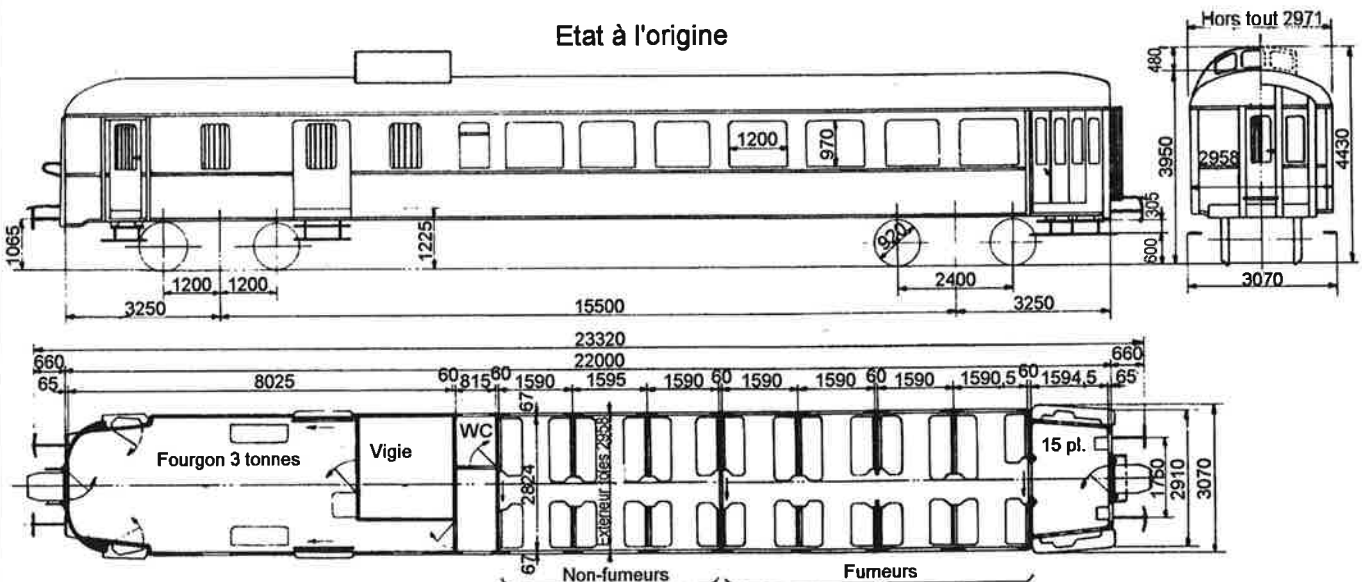
Intérieur d'une voiture c11

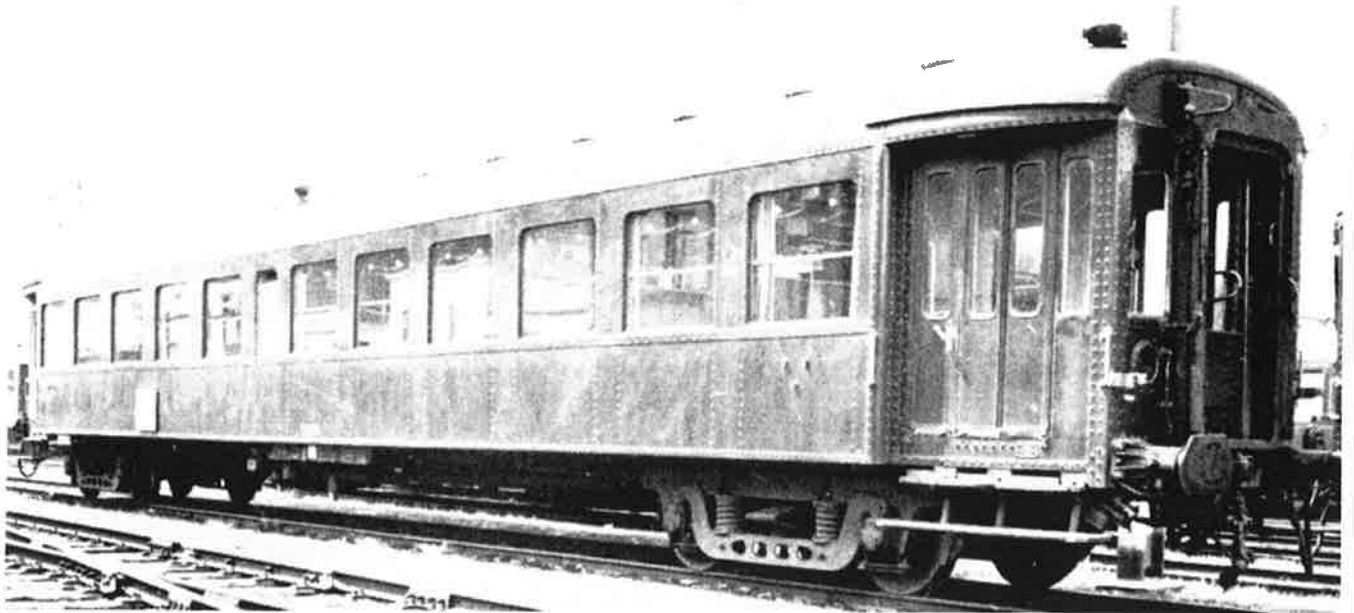


Intérieur d'une voiture c10r

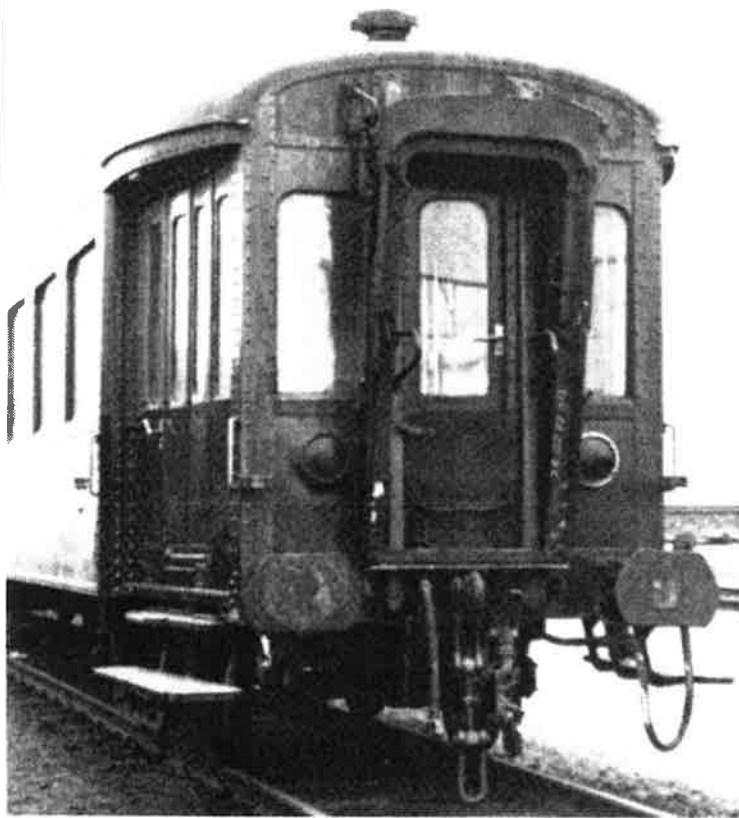
Plan de la voiture c7p

Etat à l'origine





En haut : voiture 22.251, B11 2ème classe (ex-cl1 numéro 23.299) prise en écritures le 9 juillet 1953. En 1968, elle deviendra la numéro UIC 50 88 21-48 201-7. (Photo SNCB).



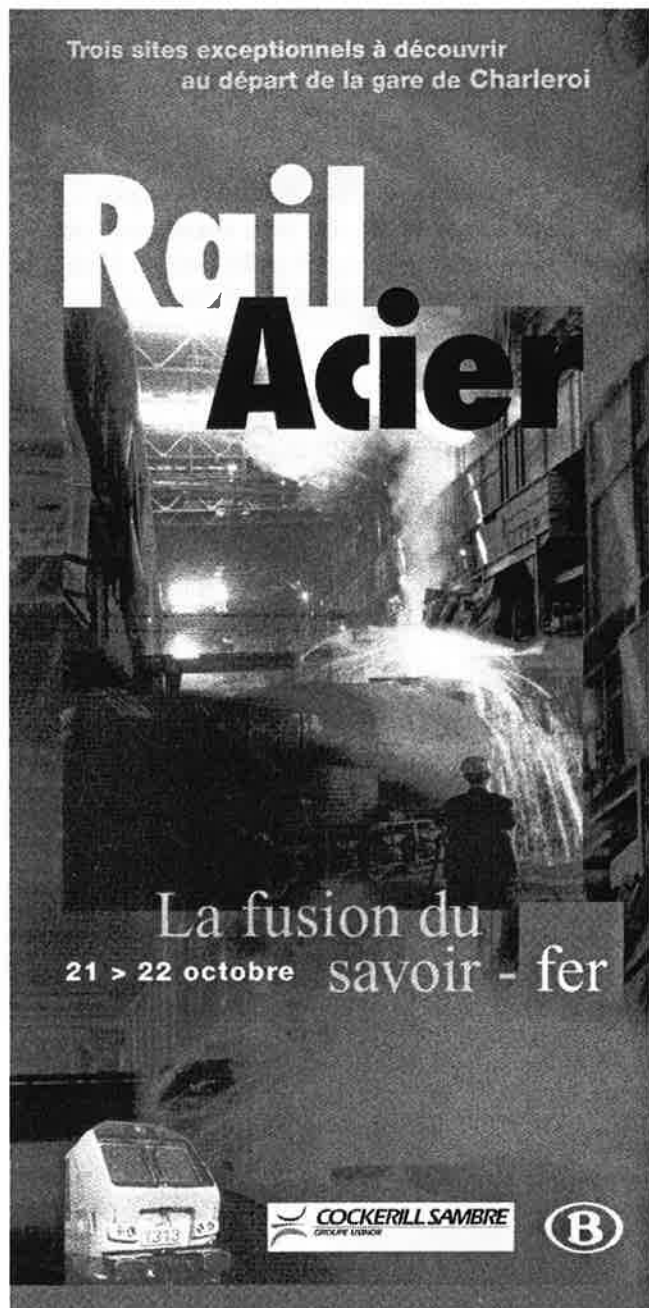
Gros plan sur l'about d'une K2 d'origine (photo Michel Thiry, parue dans «50 ans de transport voyageurs»).

En bas : la 10.043 de la remise de Jemelle (LJ). Elle est en tête d'un train Luxembourg - Bruxelles dont les deux premières voitures sont du type K2. (photo J. Renaud prise en gare de Jemelle le 10 juillet 1954, parue dans «Vapeur en Belgique» tome 1 de Phil Dambly).



Les «portes ouvertes» à la SNCB

C'était les 21 et 22 octobre derniers que la SNCB organisait les journées Rail et Acier : «La fusion du savoir-fer» avec la participation du groupe Usinor et de la RTBF «Fréquence Wallonie» : la découverte de trois sites du Grand Charleroi : le nouvel atelier de wagons (CHW) et le triage de Monceau, le nouvel atelier de traction de Charleroi, le site de Carlam.



Samedi 21

l'Atelier d'entretien des wagons (CHW) de Monceau (LNC)

Une navette composée de deux voitures M2 tractées de chaque côté par une série 62, une autre navette composée d'une voiture M2, d'une voiture-pilote M2 et d'une

série 62 assuraient le service spécial et gratuit à destination du tout nouvel atelier pour wagons construit sur l'emplacement de l'AC Monceau désaffecté.

Quelle merveille ! S'il n'y avait le bruit quel plaisir de travailler là-bas. Malheureusement il n'y a aucun écran antibruit ni au sol, ni dans la structure de toiture. Pourtant, l'entretien des wagons nécessite nombre de coup de marteaux et bruits assourdissants !

Monceau est destiné à reprendre une partie des travaux qui étaient exécutés dans l'ancien AC Luttre, l'autre partie retournant à l'AC Cuesmes spécialisé dans l'entretien de la structure et la création d'architecture des wagons.

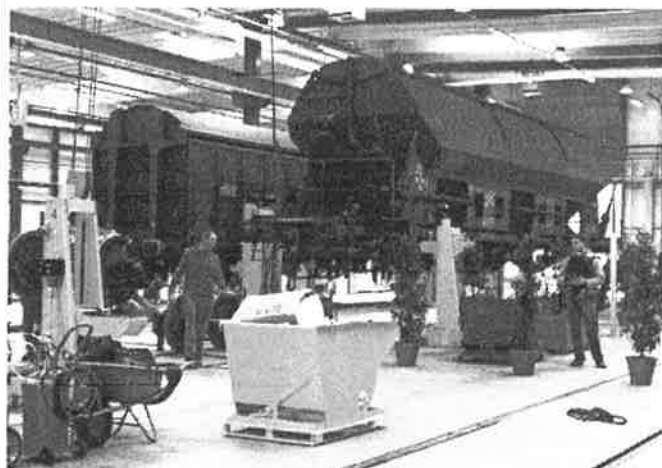
Le personnel de l'atelier nous accueille et se répartit les visiteurs par petits groupes nous pilotant en connaissance de cause sur le lieu de leur travail. Monsieur Codutti, chef d'atelier, supervise son équipe compétente. Un bar et sandwiches, à prix démocratiques, restaurera les visiteurs.

L'atelier est rempli de wagons en cours d'entretien et de réparation, d'autres sont là au titre de nouveau matériel en démonstration. Il s'agit de la flotte de «B-Cargo» en livrée vert-émeraude. Une partie du personnel ouvrier travaille sur les véhicules. L'un repeint le marquage du wagon plat transport d'essieux, un autre graisse les calage d'un transport de coils, un autre est au banc de test des



L'irremplaçable main humaine : le lettré retouche le marquage pour les faire correspondre aux travaux qui ont été effectués sur le wagon plat 40 88 958 4 962-3 : révisé par Monceau (LNC) le 21 octobre 2000.



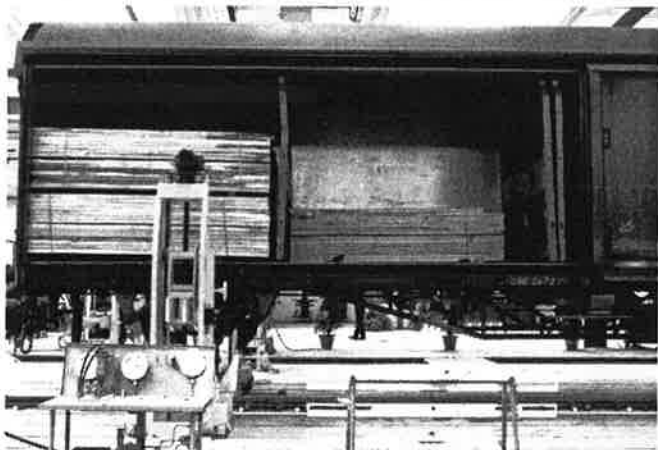


Wagons sur les ponts de lavage. Les visiteurs et les plantes vertes seront enlevés pour le retour au travail normal. freins, au poste à souder, etc. L'activité est relâchée ce qui permet au visiteur de comprendre, sans risque de blessures, qu'ici on travaille, on n'a pas le temps de se reposer !

A l'extérieur, sur les voies du matériel particulier : une «torpille» SNCF entièrement rénovée présentait au public son intérieur en briques réfractaires. Le wagon est apte à rouler sur les voies DB, CFL et SNCB.

Article à suivre...

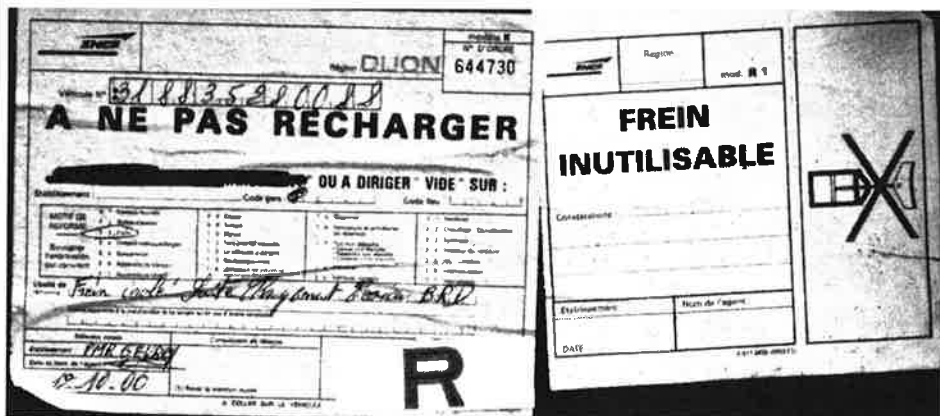
Exemple de chargement dans un Hbikks : des palettes de planches



Détails de la superbe torpille SNCF en stationnement devant l'atelier d'entretien des wagons de Monceau. Visite pour Usinor d'un wagon spécialisé pour la sidérurgie.



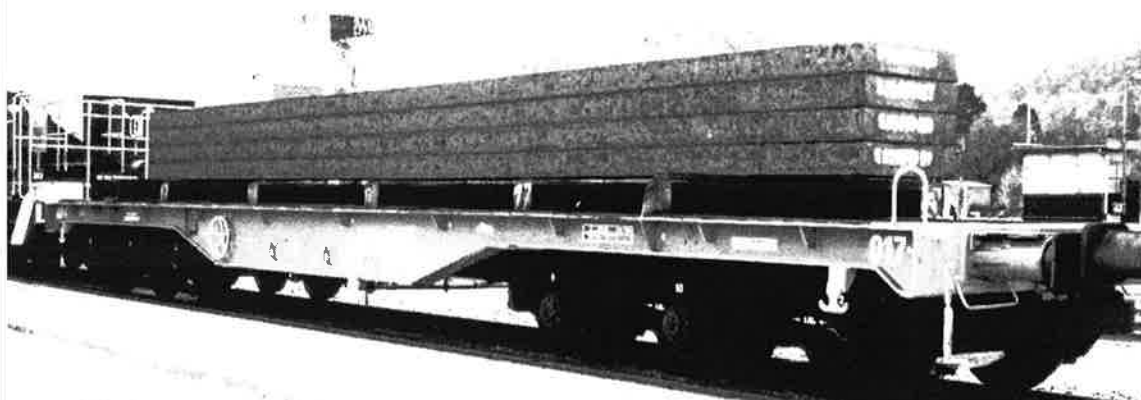
Les photos contenues dans cet article sont de Claude Carpet.



Etiquette de motivation de retour d'un wagon au CHW Monceau émise par la SNCF, région de Dijon : un Roos (plat à ranchers, transport de rondins de 2 mètres, 31 88 352 8 008-8) a été victime d'une avarie constatée au PMR Gevrey le 12-10-2000 : «frein isolé suite au changement d'essieu BRD». Vraisemblablement un wagon qui aidait au transport de bois abattu par la grande tempête qui dévasta la France l'année dernière.



Wagon tropille de la SNCF : 83 87 995 4 025-0, propriété de SIDECO, F. 57191 Florange. immatriculé : «SF 302».



Wagon plat à bogies de 3 essieux, transport de brames. Châssis bleu clair, abouts, marchepieds, poignées et ancrés : jaune.

Evolution de la grue autotractée Gottwald sur les voies de débord du CHW Monceau avec, en arrière-plan, la centrale Electrabel d'Amercoeur.



En consultant les anciens indicateurs

L'instauration d'une relation directe entre Bruxelles, la capitale du pays, et Virton, chef-lieu de la Gaume, se fit en 1936.

L'indicateur valable du 15 mai au 3 octobre nous proposait un aller-retour utilisant les lignes 161, 154, 150, 166 et 165 circulant les dimanches et jours fériés du 17 mai au 7 juin, tous les jours du 14 juin au 20 septembre et également le dimanche 27 septembre.

Grâce à cette relation, les voyageurs pouvaient rejoindre la pittoresque vallée de la Semois sans changer de train.

En dehors de la période de circulation de cette nouvelle relation, les voyageurs, après avoir empruntés des trains à destination d'Arlon ou de Luxembourg, devaient changer de train à Libramont pour rejoindre Florenville et Virton, cette dernière étant également accessible par la ligne 155 en changeant de train à Marbehan.

Remarques

1. Lorsqu'ils circulaient les dimanches et jours fériés du 17 mai au 7 juin et le dimanche 27 septembre, ces deux trains portaient respectivement les numéros D1270 et D1271. A cette époque, le numéro des trains ne circulant que les dimanches et jours fériés étaient précédés de la lettre D.

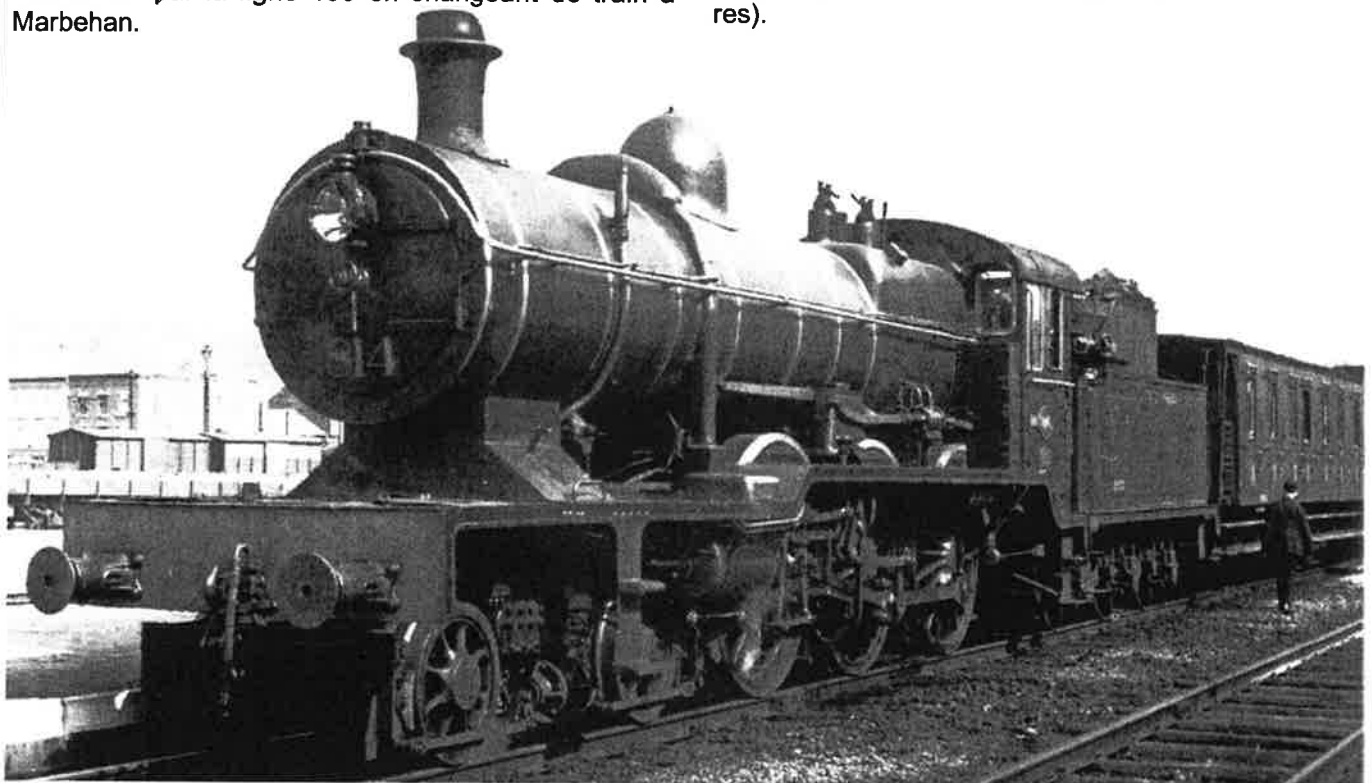
2. Le train 1271 ne marquait pas l'arrêt à Yvoir.

3. L'horaire de ce deux trains était assez serré. A part les arrêts de 5 minutes prévus à Namur et Bertrix (peut-être pour prise d'eau ?), il n'était prévu, à part ceux de Bruxelles(QL) et Dinant, que des arrêts d'une demi-minute.

4. La traction de cette paire de trains était confiée aux locomotives type 8 de la remise de Stockem (MKM) *source Maurice Havelange+*.

5. Suivant des souvenirs d'époque, la rame de ces trains était composée de voitures du type L (maximum 5 voitures).

Train 1270	Arrivée	Départ	Train 1271	Arrivée	Départ
Bruxelles-Nord	-	07:33	Virton Saint-Mard	-	19:44
Bruxelles-Q.L.	07:43	07:45	Florenville	20:10	20:10
Namur	08:33	08:38	Bertrix	20:30	20:35
Yvoir	08:57	08:57	Paliseul	20:46	20:46
Dinant	09:05	09:07	Gedinne	20:58	20:58
Anseremme	09:15	09:15	Beauraing	21:15	21:15
Houyet	09:29	09:29	Houyet	21:24	21:24
Beauraing	09:40	09:40	Anseremme	21:39	21:39
Gedinne	10:05	10:05	Dinant	21:46	21:47
Paliseul	10:18	10:18	Yvoir	-	-
Bertrix	10:29	10:34	Namur	22:12	22:17
Florenville	10:49	10:49	Bruxelles-Q.L.	23:03	23:08
Virton-Saint-Mard	11:11	-	Bruxelles-Nord	23:18	-



C.R.L. Coles saisit la 814 de la remise de Jemelle au départ vers Dinant. Construites à 57 exemplaires entre 1905 et 1907 par Tubize, Franco-Belge, Couillet, Haine-Saint-Pierre, La Meuse, Saint-Léonard elles furent numérotées 3313 à 3369. Les type 8 possédaient un foyer Belpaire, un mécanisme Walschaert, du bogie freiné Flamme et deux paires de soupapes Wilson remplacées par des Coale dans les années 20, injecteurs Friedman et tender 20m³. Des machines de la remise de Stockem assuraient des semi-directs entre Virton-Saint-Mard et Namur dans les années 30. Dans les années 40, elles étaient basées à Jemelle et Tamines effectuant des parcours sur Dinant-Mettet-Tamines et Jemelle-Houyet-Dinant. Elles sortirent d'écritures en mai 1948, et les dernières stationnèrent à Warnant et Java.

Les locomotives à vapeur de la SNCB

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

Nombre de locomotives en écritures

au début du mois d'octobre de chaque année, sauf au 15 mars pour l'année 1940

Locomotives				Années concernées															
Typ	Année	Symbol	Origine	02-10 1926	02-10 1927	07-10 1928	06-10 1929	05-10 1930	04-10 1931	02-10 1932	08-10 1933	07-10 1934	06-10 1935	04-10 1936	03-10 1937	02-10 1938	08-10 1939	15-03 1940	
1	1935	4-6-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	15	15	35	35	35	
2	1875	0-6-0	EB	48	46	40	40	40	31	19	-	-	-	-	-	-	-	-	
4	1878	2-6-2 T	EB	36	36	25	25	25	19	3	-	-	-	-	-	-	-	-	
5	1930	2-8-2	-	-	-	-	-	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
6	1905	4-4-2	EB	9	9	9	9	9	9	8	8	8	8	8	8	8	7	6	
7	1921	4-6-0	EB	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	
8	1905	4-6-0	EB	47	47	44	43	43	43	43	43	43	43	43	43	43	41	38	
9	1909	4-6-0	EB	43	43	43	43	43	43	42	42	42	42	42	42	42	42	42	
10	1910	4-6-2	EB	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	49	
11	1888	0-6-0 T	EB	47	47	47	47	47	47	47	46	42	41	41	41	41	29	29	
12	1888	2-4-2	EB	15	11	9	7	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12	1939	4-4-2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6	
13	1913	4-6-4 T	EB	2	2	2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
14	1900	4-4-2 T	EB	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	32	32	
15	1900	4-4-2 T	EB	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	
16	1905	4-4-2 T	EB	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	
17	1898	4-4-0	EB	44	44	36	23	16	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
18	1902	4-4-0	EB	80	80	79	79	79	79	79	79	78	78	78	78	44	24	22	
19	1905	4-4-0	EB	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
20	1908	4-4-0	EB	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	
21	1865	0-8-0 T	GCB - EB	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
25	1884	0-6-0	EB	250	240	207	157	137	129	110	105	61	40	16	8	4	3	3	
26	1912	0-6-0	EB	19	19	17	9	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
28	1865	0-6-0	EB	41	31	22	10	3	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
29	1875	0-6-0	EB	198	175	144	114	86	38	21	16	13	8	8	5	5	4	4	
30	1900	0-6-0	EB	54	54	41	33	21	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
31*	1921	2-8-0	EB	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	
33	1922	2-8-0	EB	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	
35	1904	4-6-0	EB	18	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
35	1930	2-8-0	-	-	-	-	-	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
36	1909	2-10-0	EB	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	93	
38	1920	2-8-0	EB	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	150	
40	1917	4-6-0	ROD - EB	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	
41*	1905	0-6-0	EB	221	221	221	221	221	221	221	221	221	221	221	221	221	221	221	
44*	1902	0-6-0	EB	327	327	327	327	327	327	327	327	327	327	327	327	327	327	327	
50	1916	0-4-0 T	ROD - EB	23	15	10	6	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
51	1866	0-6-0 T	EB	207	207	203	198	198	198	198	195	195	195	194	193	143	142	122	
53*	1904	0-8-0 T	EB	362	368	376	376	376	375	375	375	375	375	375	374	374	372	371	
57*	1917	2-6-2 T	ROD - EB	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	63	62	62	
58*	1917	0-6-0 T	ROD - EB	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38	
60	1910	4-6-0	KPEV - EB	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	
61	1914	4-6-0	KPEV - EB	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
62	1914	4-6-0	KPEV - EB	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	
64	1906	4-6-0	KPEV - EB	168	168	168	168	168	168	168	168	168	168	168	168	168	168	168	
66	1906	4-4-0	KPEV - EB	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	42	
69	1907	4-4-2	KPEV - EB	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	
71	1893	0-8-0	KPEV - EB	152	151	151	146	142	142	136	136	136	114	114	108	61	36	29	
72	1893	0-8-0	KPEV - EB	138	138	138	138	138	138	137	137	137	107	107	93	58	30	27	
73	1893	2-8-0	KPEV - EB	8	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
74	1901	2-6-0	KPEV - EB	98	95	81	48	12	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
75	1892	2-6-0	KPEV - EB	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
79	1902	0-8-0	KPEV - EB	57	57	57	57	57	57	57	57	57	39	39	23	9	-	-	
80	1902	0-8-0	KPEV - EB	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	66	27	2	1	
81	1912	0-8-0	KPEV - EB	576	576	576	576	576	576	576	576	576	576	576	576	576	576	576	
90	1910	0-10-0	KPEV - EB	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	
92	1917	2-10-0	KPEV - EB	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
93	1901	2-6-0 T	KPEV - EB	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	
96	1902	2-6-0 T	KPEV - EB	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	
97	1913	2-8-2 T	KPEV - EB	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	
98	1907	0-10-0 T	KPEV - EB	53	53	51	49	49	48	48	48	48	48	48	48	48	48	48	
99	1910	0-8-0 T	KPEV - EB	18	18	17	12	10	9	5	3	-	-	-	-	-	-	-	
				4637	4549	4402	4222	4105	3991	3892	3854	3799	3717	3692	3638	3435	3312	3274	

* avant la renumérotation du 1 octobre 1931, les locomotives types 31, 41, 44, 53, 57 et 58 étaient désignées respectivement types 37, 31, 32, 23, 22 et 52. EB = Etat belge, GCB = Grand Central Belge, ROD = Railway Operating Division, KPEV = Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung (chemins de fer prussiens).

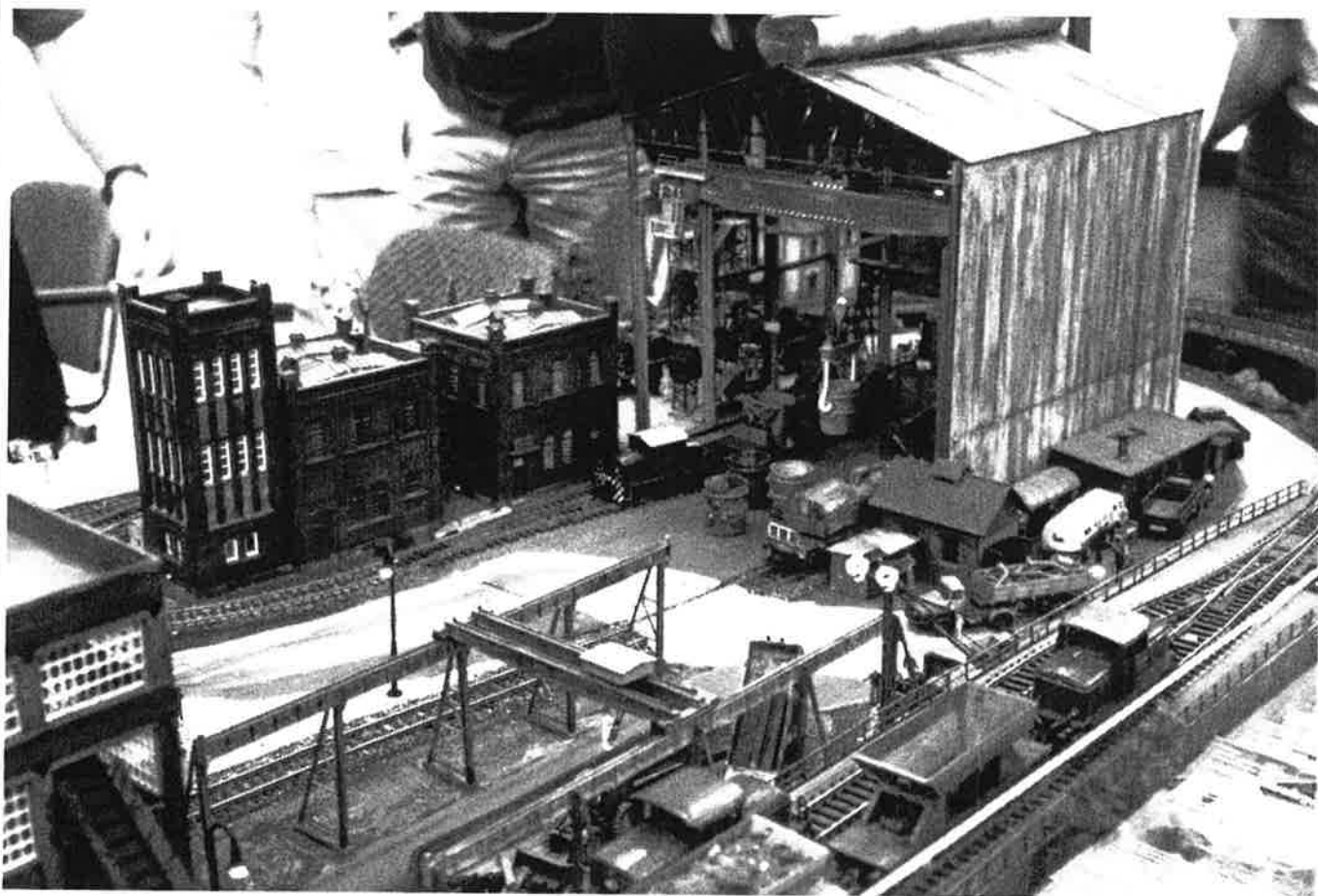


Face d'about du modèle du wagon Shimmns, à bâchage mécanique, destiné au transport de coils, type 3614D7, réalisé par Märklin en HO.

Il fait partie d'un coffret (de 2 pièces) sous la référence n°47205. L'un des véhicules porte le numéro 31 88 467 0 438-1, type 3614D7; l'autre, le numéro 31 88 467 0 337-5, type 3614D6.

Dans le cadre de l'attribution du label «Modèle de l'année 1999», la Commission Modélisme de Febelrail a décerné à cette reproduction la cote de 86,30%, dans la catégorie «matériel remorqué».

(Photo Claude Carpet).



Exposition de Köln, novembre 2000 : ambiance sidérurgique réaliste représentée en HO avec détails de l'intérieur des bâtiments patinés et les cheminées... qui fument : une peste irrespirable dans un local fermé !

Vie du club

Les 12 heures du modélisme du RMM	3
Suite d'une évocation historique - La visite du RMM à l'exposition de Köln (D) - Réunion des N'istes	7
La visite du RMM à l'exposition de Hertogenbosch (NL)	8
Les voeux du Président - Les voeux de l'équipe de rédaction	12
L'Assemblée Générale du 19 janvier 2001 : convocation, candidatures, cotisation, etc.....	13
Programme des réunions du RMM et agenda des activités ferroviaires «d'ailleurs»	14

D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces	16
--	----

Modélisme

La 2201 en H0 par Märklin et Trix	17
En 1992 : la 69.012 en H0 par Jocadis	19
La 64.149 en H0 par Fleischmann	21
Mes humeurs sur les P8 et G8 en modèles réduits (suite)	25
Wesa poursuit joyeusement son chemin	29
A propos de la 81.256	32
Les voitures K2 de la SNCB	33

Actualité ferroviaire

Portes ouvertes à la SNCB : «Le savoir-fer»	36
---	----

Rétro-rail

En consultant les anciens indicateurs	39
Les locomotives à vapeur de la SNCB : locomotives en écritures au début des mois d'octobre de 1926 à 1940	40

FERRO FLASH NAMUR n° 105 (2000-6)

Ce sixième numéro de l'année 2000 (dernier numéro du siècle) est en votre possession grâce au dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet et Jean-François Lacassaigne. Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce bulletin : Jean-Claude Botspoel, André Delsemme, Jules Falque, Jean-Pierre Van Hoof et les autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail.

Ferro Flash Namur est imprimé par les procédés les plus modernes à 130 exemplaires.

Les titres des articles parus dans les 105 numéros figurent sur le site Internet du Rail Miniature Mosan à la page du «Ferro Flash Namur» à l'adresse directe : <http://users.skynet.be/etudesup.ccb/FFN.htm>

Photo de couverture : (Photo Claude Carpet, 21 octobre 2000)

Face d'about du wagon Shimms, à bûchage mécanique, pour le transport de coils, type 3614D7, n°31 88 467 0 424-1 de B-Cargo sur les voies intérieures de l'atelier d'entretien et de réparation des wagons (CHW) à Monceau-sur-Sambre.