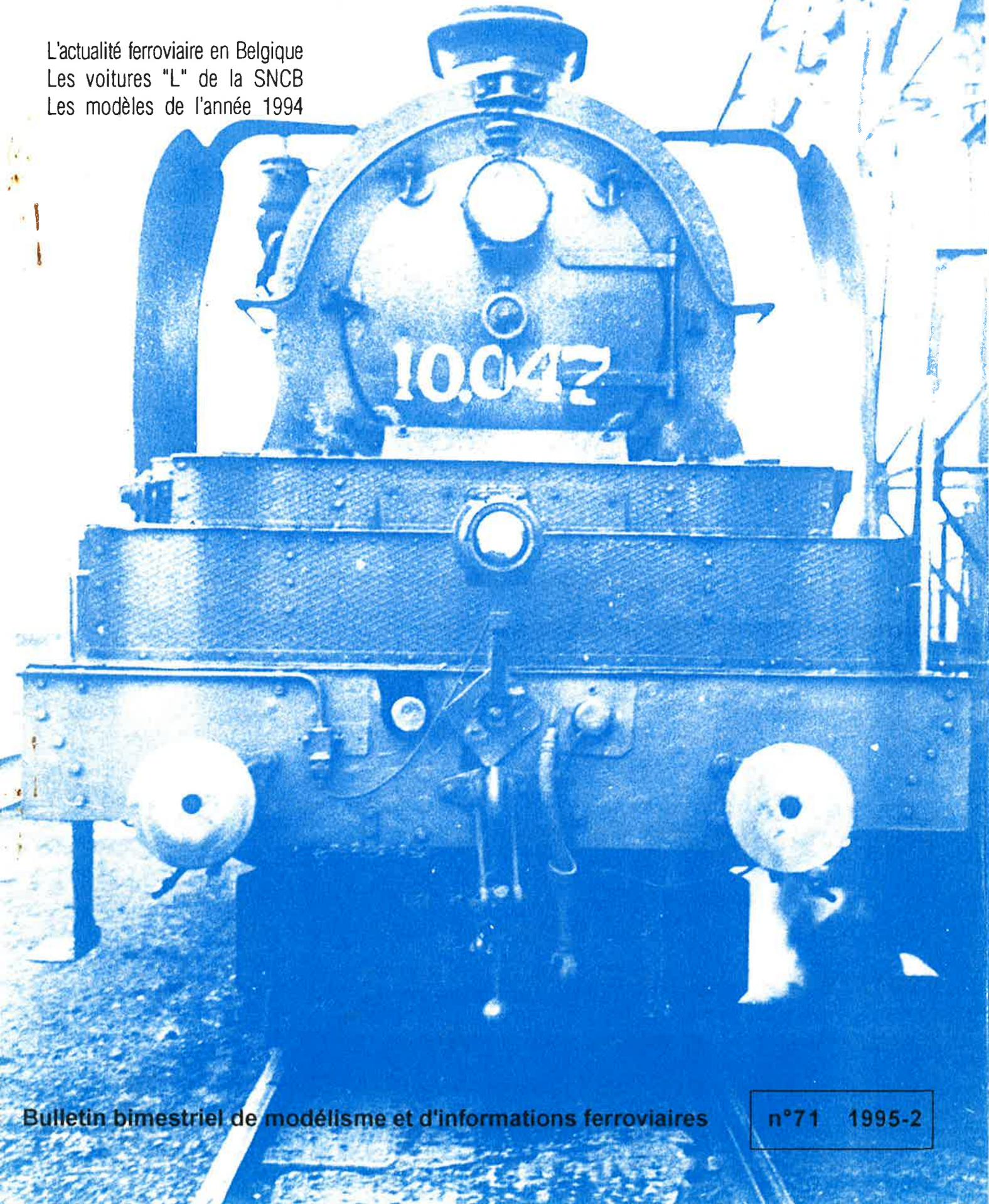


Rail Miniature Mosan (Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise)

Ferro Flash Namur

L'actualité ferroviaire en Belgique
Les voitures "L" de la SNCB
Les modèles de l'année 1994



Rail Miniature Mosan

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

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

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

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

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

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

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

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

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

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

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPOEL, Route de Bastogne 1, 6950 HARSIN.

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

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

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

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

Editorial

Organiser une exposition, c'est l'affaire de tous les membres d'un club.

Il s'agit dans notre cas de célébrer haut et fort, la messe du modélisme ferroviaire, sans oublier que la base même d'une organisation même bien rodée par les habitués, n'exclut en rien le fait que tout peut se dérouler en s'amusant, donc en innovant.

Rien n'est plus fatiguant que l'habitude. Appel est donc fait à tous les membres afin de modifier la présentation de cette exposition.

Changer demande de l'imagination mais amplifiera notre satisfaction.

Une présentation différente avec de nouveaux thèmes peut être une solution pour un attrait plus important.

Cela demande donc une réflexion sur le modélisme ferroviaire dans notre monde actuel.

La séduction qu'il a ou qu'il n'a plus sur les amateurs potentiels.

Le jeu et le rêve sont-ils encore présents ?

Que faut-il faire pour les garder ou les faire renaître ?

Il s'agit de célébrer
haut et fort la grand messe
du modélisme ferroviaire

Grand merci à tous les actifs actuels, bienvenue aux nouveaux.

Bon amusement et rendez-vous à chaque réunion hebdomadaire afin de partager nos réflexions et surtout les nombreuses tâches.

Jean-Claude BOTSPOEL

Exposition du R.M.M.
les 14 et 15 octobre 1995
dans ses locaux
au centre culturel de Géronsart à Jambes
avec la participation officielle de la SNCB

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

MAI

- 5 : réunion réseaux.
12 : réunion réseaux.
19 : **réunion mensuelle du RMM**
- Un module va-et-vient par Jules Falque
- Dias ferroviaires variées par Jean-François Huart.
23 : réunion réseaux.

JUIN

- 2 : réunion réseaux.
9 : réunion réseaux.
10 : *Au CFFL à Rixensart, projection cinéma de films 16mm à caractère ferroviaire, par Phil. Dambly.*
16 : **réunion mensuelle du RMM**
- Présentation de la grande gamme d'accessoires en métal coulé et photos-découpés par Paul Bellon de Ranst.
- Dias sur le réseau suisse par Etienne Dehasse.
23 : réunion réseaux
30 : réunion réseaux.

JUILLET

- 7 : réunion réseaux.
14 : réunion réseaux.
21 : réunion réseaux.
28 : **réunion mensuelle du RMM**

AOÛT

- 4 : réunion réseaux.
11 : réunion réseaux.
18 : **réunion mensuelle du RMM**
25 : réunion réseaux.

SEPTEMBRE

- 15 : **réunion mensuelle du RMM**
- Les kits "Walthers" américains adaptables au modélisme belge, exemples de transformations faciles par Claude Carpet.

OCTOBRE

- 14 & 15 : **exposition du RMM**
20 : **réunion mensuelle du RMM**

NOVEMBRE

- 17 : **réunion mensuelle du RMM**

Exposition des 14 et 15 octobre 1995

Nous connaissons enfin la date !

Comme la fois précédente, les organisateurs souhaitent la tenue d'une tombola richement dotée. Pour ce faire, il est demandé à tous d'apporter des lots de quelque nature que ce soit. Ils doivent être remis à Anne MUSSO pendant les réunions du club.

On demande du personnel volontaire pendant l'expo pour aider à temps partiel notre amie Lilliane BRAIBANT à la tenue du bar. Prière de la contacter pendant les réunions du club.

Les responsables des équipes organisatrices pour l'exposition d'octobre sont présents aux réunions, contactez-les. Ils ont besoin de vous.

Les réunions mensuelles

Elles ne pourront pas avoir lieu sans vous !

Dites-vous bien que pour avoir un programme étoffé en conférences soit de modélisme, soit de train 1/1, il faut des conférenciers ; des volontaires, qui feront profiter leurs amis du club de leur expérience, de leurs prises de vues, etc...

C'est gai, c'est passionnant, c'est instructif.

Exposition du R.M.M.
les samedi 14 et dimanche 15 octobre
dans les locaux du centre culturel de Géronsart à Jambes

Les amis nous informent

Cercle d'histoire Henri Guillemin
(La Louvière)

HAINÉ-SAINT-PIERRE :
Noeud ferroviaire (1824-1970)

par Paul Vanbellinghen
250 pages, 000-1081650-03 : 650 francs.

Au CFFL à Rixensart
le samedi 10 juin

Projection en 16mm : films à caractère
ferroviaire par Phil Dambly

Les activités du P.F.T.

25 mai : excursion avec
la loco SNCF CC 40100

La sortie officielle de la 26.101 reste fixée au
24 juin avec "un tour de Bruxelles"

Un inventaire complet des sommaires,
photos, nouveautés et foires
Nüremberg du

Journal du Chemin de fer

numéros 1 à 77 (1986 à 1993)
450 francs : 001-2230652-19 de Jean Boudart

INTERNATIONAL (éditions "HK")

208 pages couleurs sur les trains
internationaux sillonnant la Belgique
2.220 francs

LE MONGY, tramway du Nord
(éditions "La Réorgane")

128 pages sur le tram le plus rapide de
France : Lille-Roubaix-Tourcoing.
1.850 francs

LES "CONSOLIDATION"

208 pages sur notre vapeur du type 29.
2.050 francs

Ediblanchart, Bruxelles : 310-0024124-57

La 231K8 de nouveau en Belgique

Après sa venue le samedi 18 juin 1994 à la gare de
Bruxelles-Midi, cette locomotive à vapeur viendra
cette année à Liège le samedi 17 juin 1995. Ce
voyage sera organisé au départ de Paris par la
FACS-MFPN.

Photographes namurois : à vos postes.

*les 14 et 15 octobre : une exposition de
vrai modélisme ferroviaire qui sort de l'ordinaire*
l'exposition du Rail Miniature Mosan

Avec la participation officielle de la S.N.C.B.

Centre culturel de Géronsart, rue du trèfle, JAMBES (Namur)

Rendez-vous en gare de Namur ce samedi 6 mai.

Dans le cadre du 50^{ème} anniversaire de la libération, une exposition itinérante doublée d'un spectacle est organisée dans cinq gares belges.

"Mai 1945 - mai 1995" évoque la vie d'une gare : un train formé d'une locomotive à vapeur (29.013 *) de voitures et de wagons d'époque offrent aux soixante comédiens de la tournée des planches plus vraies que nature. Cette information a déjà été diffusée par la RTBF télévision.

Le spectacle a déjà eu lieu à : Verviers, Ottignies, Mons et Arlon.

(*) Seulement prise en écritures à la SNCB en janvier 1946. A défaut de grèves, ...

Un beau programme au CFV3V

Festival des autorails les 27 et 28 mai.

Cette association vient d'acquérir un autorail double "Westwaggon", série 200, des CFL.

On pourra également admirer un autorail breton et le "gros nez" 1602 des CFL. Ce dernier a été récemment acquis par M. Goris au nom de la société Märklin (Belgique) !

Traditionnel festival de la vapeur
les 23 et 24 septembre.

Comme d'habitude : un grand moment ferroviaire en perspective.

Les nouvelles du P.F.T.

La sortie officielle de la locomotive vapeur 26.101 reste fixée au samedi 24 juin avec "un tour de Bruxelles".

Tous les renseignements utiles peuvent être obtenus en contactant le PFT : avenue des Eglantines 15, 1150 Bruxelles.

Une excursion est organisée en collaboration avec le club ASMOCO (en train) avec une motrice électrique SNCF de la série 40100. (25/05)
Au programme, visite du chemin de fer touristique du BVS (Puurs - Dendermonde).

La SNCB communique

Les journées du patrimoine historique ferroviaire auront lieu le week-end des 13 et 14 mai.

Visite de l'intéressant musée de Bruxelles-Nord et des dépôts de Leuven et Haine-Saint-Pierre où sont rassemblées des pièces destinées au futur musée du chemin de fer.

Un parcours en train à vapeur avec la 29.013 aura lieu entre les trois lieux d'exposition.

Pour plus d'informations, contactez le musée de Bruxelles-Nord : 02-224.62.79. de 9h à 16h30, du lundi au vendredi. Monsieur Chevalier se fera un plaisir de vous renseigner.

Un nouveau raccordement privé

L'entreprise VALVERT, installée à Etalle sera prochainement reliée au rail.

Un raccordement privé de cinq kilomètres de voies va être créé tout prochainement en province de Luxembourg.

Etalle se distingue : il y a si longtemps que l'on n'avait plus réalisé de ligne nouvelle dans la province hormis la courbe d'évitement d'Athus aménagée sur la ligne Athus-Meuse vers Rodange afin d'éviter les manoeuvres en gare d'Athus, ce qui réduit davantage les mouvements dans cette gare.

La mise en adjudication est imminente. Le chantier débiterait dans le second semestre de cette année.

Le tracé rejoindrait la ligne 155 (Croix-Rouge - Marbehan) au lieu dit "Saint Lambert", traversant la nationale Virton-Etalle.

Ce nouveau tracé pourrait permettre en même temps la réalisation d'un quai de chargement pour la scierie située à Huombois.

Ironie de l'affaire : les traverses seront en béton alors que la scierie en question se bat depuis des années pour défendre la traverse en chêne...

Ce sont des impératifs techniques qui imposent ce choix.

RAIL - BIKE...

Les draisines de la Molinee

Découvrez les joies de la draisine sur la ligne de la Molinee.

Deux heures de détente en pédalant à votre rythme sur la voie qui longe la pittoresque vallée de la Molinee entre Falaën et Maredsous.

Cette année, un prolongement Denée - Wamant est projeté. Il s'agira d'une seconde possibilité d'excursion. En effet, les draisines ne peuvent pas traverser la route par leurs propres moyens. Il faudra les transporter manuellement d'un côté à l'autre du passage à niveau ou d'avoir un second jeu de draisines.

Au dernier salon des vacances de Bruxelles, un exemplaire de ce charmant véhicule était exposé.

Tous renseignements : "Les draisines de la Molinee", rue de Foy 21, 5522 Falaën. 082-69.90.79. ou -69.93.13. téléfax : 082-69.90.80.

Bon amusement !

LA LIGNE ET LE DEPOT-MUSEE DE BLONAY-CHAMBY (Suisse)

Un lieu de tourisme

Situées à proximité de Montreux, les deux localités de Blonay et Chamby attirent, à la belle saison, de nombreux touristes ferroviphiles, ou tout simplement curieux.

Elles sont reliées par une ligne de chemin de fer, actuellement reconvertie en ligne touristique.

La ligne est à simple voie, d'écartement métrique, et alimentée par caténaire en 900 V.

La pente moyenne est de 40 mm par mètre avec des pointes de 50mm, et les courbes sont serrées, avec un rayon minimum de 40 mètres.

Un peu d'histoire

Au début du siècle, cette ligne fut imaginée comme point de départ d'une liaison ferroviaire entre la région du Léman et l'Oberland-Bernois; c'est la ville de Vevey, voisine de Blonay, qui devait abriter la gare de départ. Mais ce privilège fut finalement accordé à Montreux. Ainsi est née celle qui allait devenir la ligne du Montreux-Oberland-Bernois (M.O.B.).

Le chemin de fer Blonay-Chamby ne connut dès lors qu'une activité réduite, les trois kilomètres de voie ne servant qu'à la desserte omnibus des localités voisines, à part occasionnellement des pointes de trafic lors de fêtes villageoises ou d'activités militaires.

En 1966, le déficit était vraiment trop important, et la ligne fut fermée.

Le renouveau

Mais la même année, des passionnés de l'histoire ferroviaire eurent l'idée d'en faire la première ligne

touristique en Suisse, et obtinrent l'autorisation officielle en 1968.

Ces bénévoles remirent d'abord la voie en état car elle était déjà envahie par l'herbe, et un glissement de terrain sous la voie, près de Blonay, fut la première difficulté qu'ils rencontrèrent.

Les plus gros travaux furent entrepris de 1969 à 1973, quand il fut décidé de créer une voie partant de Chamby, et arrivant à un vaste dépôt, construit sur les marais de la localité de Chaulin. Là furent édifiées deux remises, servant à l'exposition et à l'entretien du matériel, et au long entreposage d'hiver, ainsi qu'un restaurant, un magasin et un centre de contrôle de l'ensemble de la ligne.

Actuellement, l'association a fait l'acquisition d'une soixantaine de machines : locos vapeur et électriques, tramways à vapeur et électriques, draines, engins de déneigement, voitures et wagons.

La ligne fonctionne uniquement les week-ends de mai à octobre, et certains jours sont organisées des manifestations ponctuelles, comme des inaugurations de matériel sortant de révision, ou des «échanges» avec d'autres lignes métriques touristiques (il y a une connexion, côté Chamby, avec le «M.O.B.»).

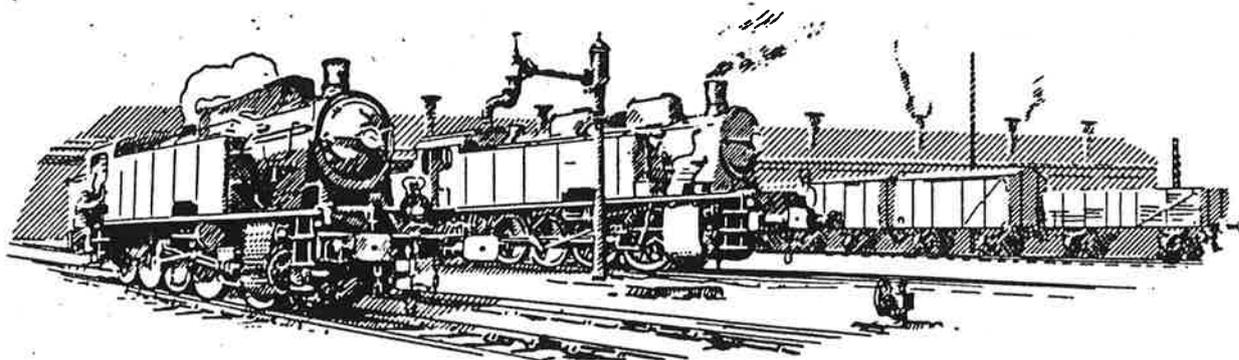
Une documentation

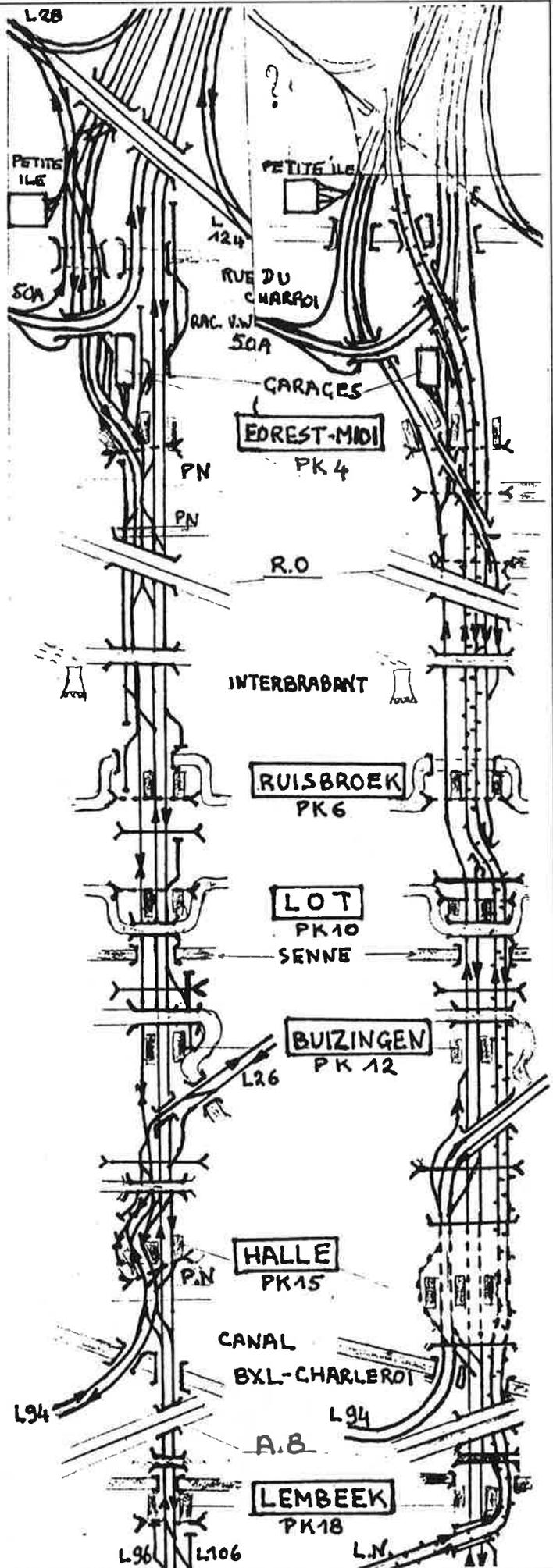
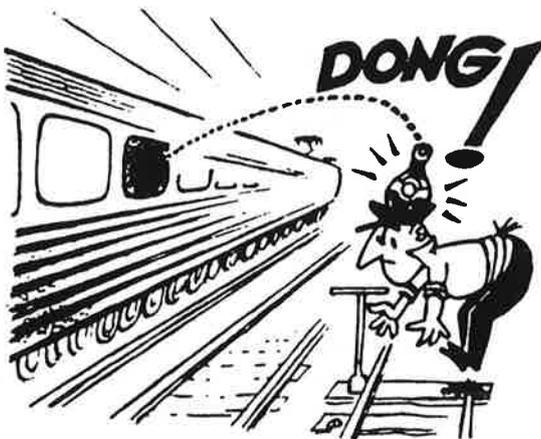
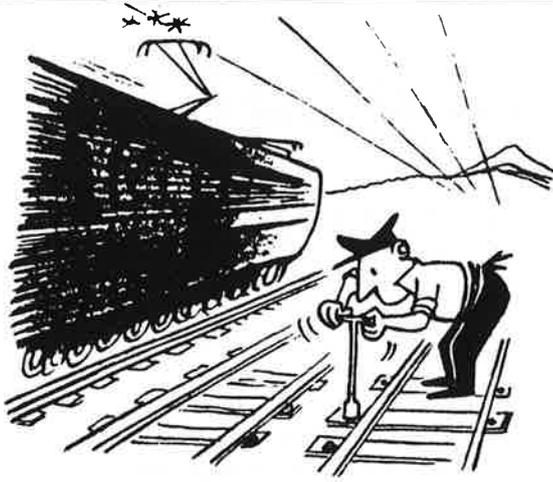
Le RMM possède quelques brochures publicitaires datant de 1994.

Pour tous renseignements concernant les activités de 1995, voici le n° de téléphone : (à partir de la Belgique), 00-41-21.943.21.21.

Vivement les vacances !

R. Vanderschaele.





Plan des voies du tronçon de la ligne 96 : Bruxelles-Lembeek

Le plan ci-contre nous montre (en page de gauche), sur la partie gauche le tracé des voies tel qu'il était avant le début des travaux de la ligne à grande vitesse. Sur la partie droite, tel qu'il est actuellement prévu de le réaliser.

Des informations précises nous manquent pour faire figurer avec exactitude l'accès à la gare de Bruxelles-Midi.

Peut-être un lecteur de la revue, mieux informé, pourra-t-il nous transmettre les informations nécessaires pour compléter ce diagramme et, éventuellement, rectifier les erreurs qui auraient pu s'y glisser. A l'avance, nous l'en remercions.

L'examen de ces deux diagrammes nous amène à formuler les remarques suivantes :

- Toutes les voies de débords et les derniers passages à niveaux subsistants ont été supprimés.
- Les voies à grande vitesse (prévues à 220km/h pour le tronçon considéré) sont complètement indépendantes des voies du service intérieur : on n'y trouve aucun branchement. A quelle tension seront-elles alimentées et où se situera la section de commutation 25KV-ac/3KV-cc ?
- Les voies de service intérieur, de trois à l'origine, (pour permettre un écoulement fluide du trafic d'heure de pointe) ont été ramenées à deux.

A propos de la ligne de Hesbaye 127 Landen-Statte

On a pu lire, dans la presse spécialisée, l'avis suivant :

"Le 23 janvier, à 2 heures, par-devant Monsieur BALAES, Chef de Division Infrastructure, district Sud-Est, Centre médical régional, rue Varin, 2 (1er étage, salle des conférences), à 4000 LIÈGE, appel d'offres général

relatif aux travaux de dépose des installations entre les km 0,580 et 27,270 avec reprise partielle des matériaux par l'adjudicataire, de la ligne 127 Landen-Statte, sur le territoire de Landen, Hannut, Braives et Wanze."

Le résultat a été le suivant :

(des sommes mentionnées, celles affectées d'un signe moins (-) sont

celles que les soumissionnaires se proposaient de payer à la SNCB pour effectuer ce travail, celles précédées d'un (+) représentent le montant que la SNCB aurait dû payer).

- SA ETWAL, 6041 Gosselies	- 8.411.355
- A. Couvreur, 9660 Brakel	- 6.449.400
- SA Soluxtrafer Belgium, 7141 Camières .	- 6.348.478
- SA Frateur-De Pourcq, 2850 Boom	- 4.407.282
- SA Lauwaert, 1800 Vilvoorde	- 4.323.760
- SA Camans spoorwerken, 3570 Alken	- 4.195.358
- SA Jérouvelle, 6800 Libramont	- 4.112.512
- J. De Meyer, 6180 Courcelles	- 1.843.712
- SA Ferrari, 4110 Flémalle	- 65.639
- SA De Vuyst, 9620 Zottegem	+ 306.115
- SA Vanomelingen-Stas, 3700 Tongeren .	+ 3.360.665

Après ces travaux, il ne restera en service que le raccordement reliant la carrière Carneuse de Moha à la ligne Namur - Liège - gare de Statte.

Rappelons que messieurs Didier FUNKEN et Christian LAMBERT ont écrit une très intéressante «Histoire du chemin de fer Landen-Statte» évoquant chronologiquement tous les aspects de la vie de cette ligne.

L'ouvrage est abondamment illustré et comporte aussi de nombreux extraits d'horaires à différentes époques, ce qui permet au lecteur de se faire une idée sur l'évolution de ce moyen de transport au

cours de sa période active. En résumé un excellent ouvrage à recommander à ceux qui ne l'ont pas encore lu.

Bernard Grapperon.

Lu dans le premier journal "Le Soir" paru le 17 décembre 1887

Le tunnel sous la Manche

"On travaille activement au forage du puits dans les chantiers du tunnel sous la Manche.

On cherche des couches de charbon, mais on n'en a encore rencontré aucune trace, bien que la profondeur atteinte soit considérable.

Les travaux sont conduits très secrètement.

En ce qui concerne le tunnel même, les promoteurs de cette oeuvre auraient, dit-on, reçu des encouragements matériels de plusieurs membres influents

du Parlement qui ont promis leur appui quand le "bill" pour l'autorisation d'essais sera discuté, au cours de la prochaine session.

Si le "bill" est rejeté, les députés en question auront recours au meeting public pour initier le pays aux détails du projet."

"Bill" : projet de loi du Parlement d'Angleterre, qui, une fois accepté, devient un "act".

Lu dans le journal "Le Soir" paru le 27 avril 1995

De nouvelles voitures pour le réseau intérieur

La direction de la SNCB vient de présenter à la presse le prototype des nouvelles voitures pour le réseau intérieur. Tout confort !

Il y a moins de sièges (2+2 en seconde, 2+1 en première), moins de bruit avec isolation renforcée, moins de sièges fumeurs (- de 10% contre 30 actuellement), plus de vitesse (ces voitures pourront rouler à 200 km/h). Les voyageurs seront mieux informés, notamment par des panneaux d'information omniprésents.

Ces nouvelles voitures "I 11" sont destinées aux lignes Oostende - Bruxelles - Eupen et Antwerpen - Bruxelles-Charleroi. D'ici la fin de l'année 95, la SNCB disposera d'une quarantaine de voitures.

Le confort qui sera offert aux clients des I 11 sera tel que les M4 ressembleront à des banquettes en bois...

Des automotrices AM 96 triples

Le renouvellement du matériel roulant de la SNCB se poursuivra par la commande de 120 automotrices AM 96. Il s'agit d'un marché signé en 1991 avec la société BOMBARDIER EURORAIL (ex-BN) et ACEC TRANSPORTS.

Le même chaudron pour tous...

Aussi bien pour les voitures que pour les automotrices, le constructeur se servira du même chaudron (structure extérieure de la voiture).

Exposition du R.M.M.

les 14 et 15 octobre 1995

centre culturel de Géronsart à Jambes

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

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

(suite de FFN 69 et 70)

Les remises du district (groupe) de MONS

Remise de TOURNAI

Abréviation télégraphique : FTY

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au
15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
8	15-05-26	04-10-36
9	02-02-36	15-03-40
14	15-05-26	15-03-40
25	15-05-26	07-10-34
29	15-05-26	02-10-27
	15-05-29	-
	04-10-31	-
41 (31)	04-02-34	-
	03-02-35	15-03-40
44 (32)	15-05-26	07-10-34
51	02-10-27	04-10-31
	22-05-32	15-03-40
53 (23)	15-05-26	15-03-40
57 (22)	15-05-26	15-05-27
	01-02-29	06-10-29
64	01-02-37	15-03-40
72	07-10-34	02-10-38
93	01-02-32	-

Remise de QUAREGNON

Abréviation télégraphique : FQR

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au
15-05-27.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
25	15-05-26	15-05-27
29	15-05-26	15-05-27

Remise de MANAGE

Abréviation télégraphique : FMN

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au
06-10-35.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
41 (31)	06-10-29	06-10-35
44 (32)	15-05-26	15-05-29
51	02-10-32	03-02-35
53 (23)	15-05-26	15-05-31
93	04-10-31	22-05-32

Remise de SAINT-GHISLAIN

Abréviations télégraphiques : FGH

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
11	15-05-26	03-02-30
15	15-05-26	22-05-32
25	15-05-26	02-02-36
29	02-10-27	01-02-32
41(31)	05-02-33	15-03-40
44 (32)	15-05-26	15-05-33
50	15-05-26	15-05-28
53 (23)	15-05-26	15-03-40
71	07-10-34	15-03-40
79	15-05-26	01-02-38
81	02-02-31	15-03-40
93	02-10-32	15-03-40

Remise de MOUSCRON

Abréviations télégraphiques : FMC

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-31.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
25	15-05-26	05-10-30
29	15-05-26	05-10-30
44 (32)	03-02-30	15-05-31
51	15-05-26	15-05-31
53 (23)	02-10-27	15-05-31

Remise de BRAINE-LE-COMTE

Abréviations télégraphiques : FBC

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
16	15-05-26	15-05-27
41 (31)	15-05-26	15-03-40
44 (32)	15-05-28	01-02-29
50	15-05-26	03-02-30
51	15-05-26	15-03-40
57 (22)	02-10-32	15-03-40
71	15-05-26	15-03-40
72	15-05-26	01-02-37
74	15-05-26	15-05-29
93	01-02-27	22-05-32
	15-05-33	-

Remise de ATH

Abréviations télégraphiques : ATH

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
14	15-05-28	22-05-32
18	15-05-26	15-05-29
28	15-05-26	01-02-28
29	15-05-26	15-05-31
41 (31)	15-05-29	06-10-29
	04-02-34	15-05-40
44 (32)	15-05-26	01-02-29
	03-02-30	04-02-34
51	15-05-26	15-03-40
57 (22)	02-02-36	15-03-40
72	03-10-37	-
93	15-05-26	15-03-40

Remise de BRUXELLES-MIDI

Abréviations télégraphiques : FBM

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
1	15-05-35	15-03-40
7	04-02-34	15-03-40
10	01-02-32	22-05-37
29	15-05-26	03-02-35
41 (31)	15-05-26	15-03-40
51	15-05-26	15-03-40
53 (23)	07-10-28	07-10-34
57 (22)	15-05-33	15-03-40
60	03-10-37	15-03-40
62	15-05-26	15-03-40
64	15-05-26	15-03-40
71	03-02-35	15-03-40
81	01-02-29	06-10-29
93	15-05-26	15-05-29
97	15-05-26	15-03-40

Remise de MONS

Abréviations télégraphiques : FMS

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
7	15-03-40	-
11	15-05-30	04-10-31
14	15-05-26	03-02-30
16	15-05-29	03-02-30
17	15-05-30	04-10-31
20	02-02-31	08-10-33
25	15-05-26	04-10-31
	08-10-33	-
41 (31)	07-10-32	15-03-40
44 (32)	15-05-26	07-10-32
51	15-05-26	15-03-40
53 (23)	15-05-26	15-03-40
64	15-05-26	15-03-40
66	15-05-26	02-10-26
69	15-05-26	02-10-26
79	15-05-26	03-10-37
81	01-02-37	15-03-40
98	07-10-34	15-03-40

Remarque :

L'affectation d'un type de locomotives à une remise ne correspondait pas nécessairement à l'entrée en vigueur d'un nouveau service-locomotives.

En effet, l'affectation pouvait avoir été effectuée durant la période de validité du service-locomotives précédent.

Prenons par exemple l'affectation de locomotives type 1 à la remise de Bruxelles-Midi.

Quatre machines, la 105 (en mars 1935) et les 106, 108, 110 (en avril 1935) y furent affectées pendant la période de validité du service-locomotives entré en vigueur le 03/02/35. Ces quatre locomotives furent rejointes par la 113 en juillet 1935.

Voir à ce sujet en page 128 de "Vapeur en Belgique" tome II de Phil Dambly, le passage durant l'été de 1935 en gare de Ruisbroeck du train international 112 Bruxelles-Midi - Paris-Nord remorqué par la locomotive 113 de Bruxelles-Midi (FBM).

Notons que lors de leur affectation à la remise de Bruxelles-Midi, ces cinq locomotives n'étaient pas encore pourvues d'écrans pare-fumée.

Remise de HAINE-SAINT-PIERRE

Abréviation télégraphique : GT

Utilisation aux services-locomotives du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
16	15-05-26	15-03-40
31 (37)	15-05-38	15-03-40
38	06-10-29	15-03-40
41 (31)	15-05-26	15-03-40
50	02-10-27	15-05-28
51	15-05-26	03-02-35
	06-10-35	15-03-40
53 (23)	15-05-26	15-03-40
57 (22)	15-05-35	-
71	15-05-26	04-10-31
72	15-05-26	15-05-30
73	15-05-26	01-02-29
79	02-02-31	04-02-34
81	15-05-26	15-03-40

Rectificatif FFN 70, page 19

Remise de Ronet

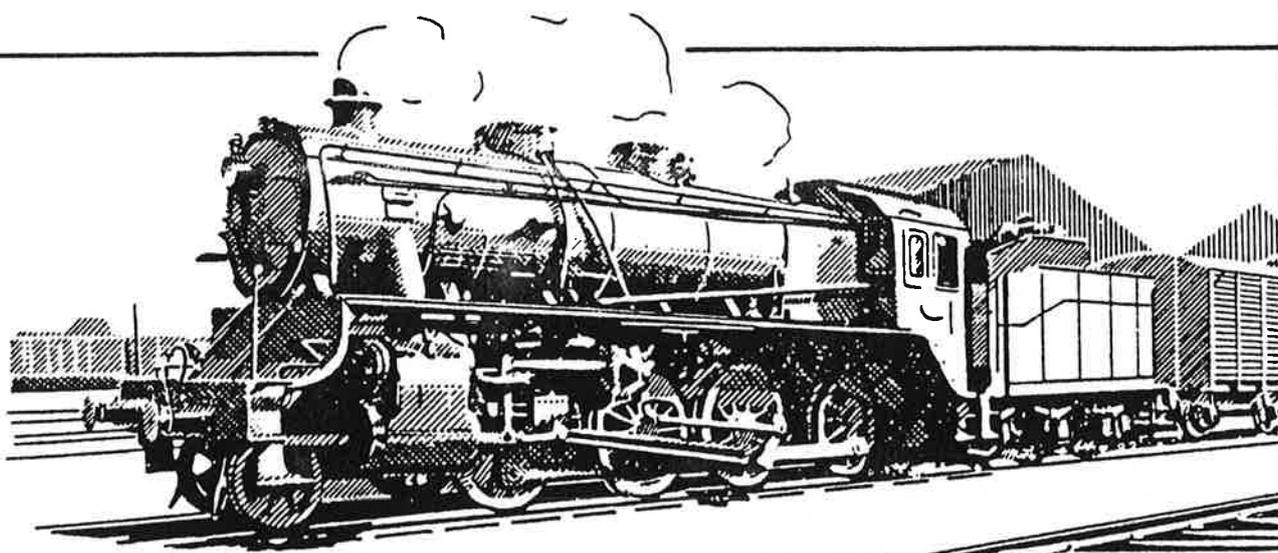
Il y a

29	15-05-26	02-10-26
	15-05-36	15-03-40

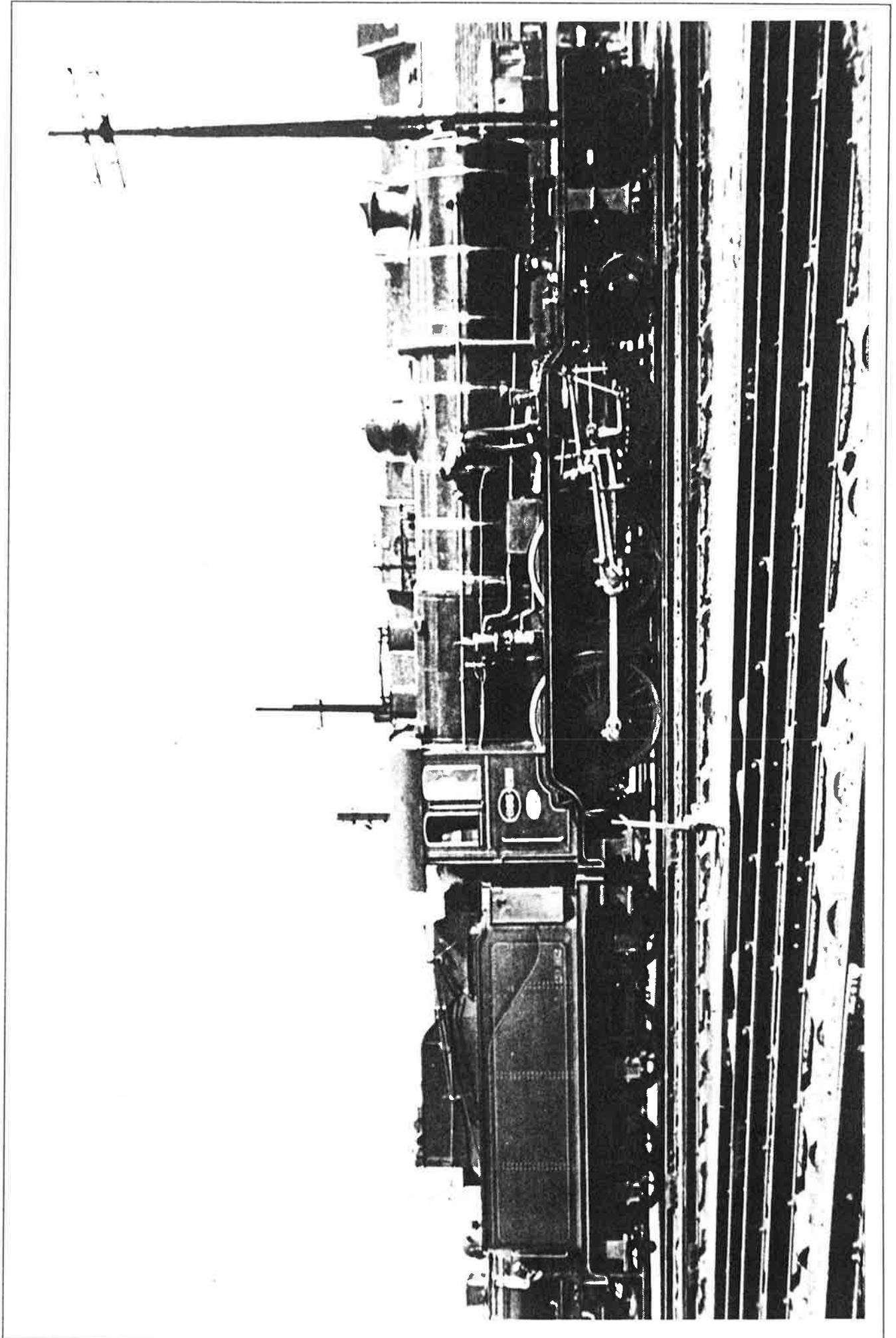
Il faut

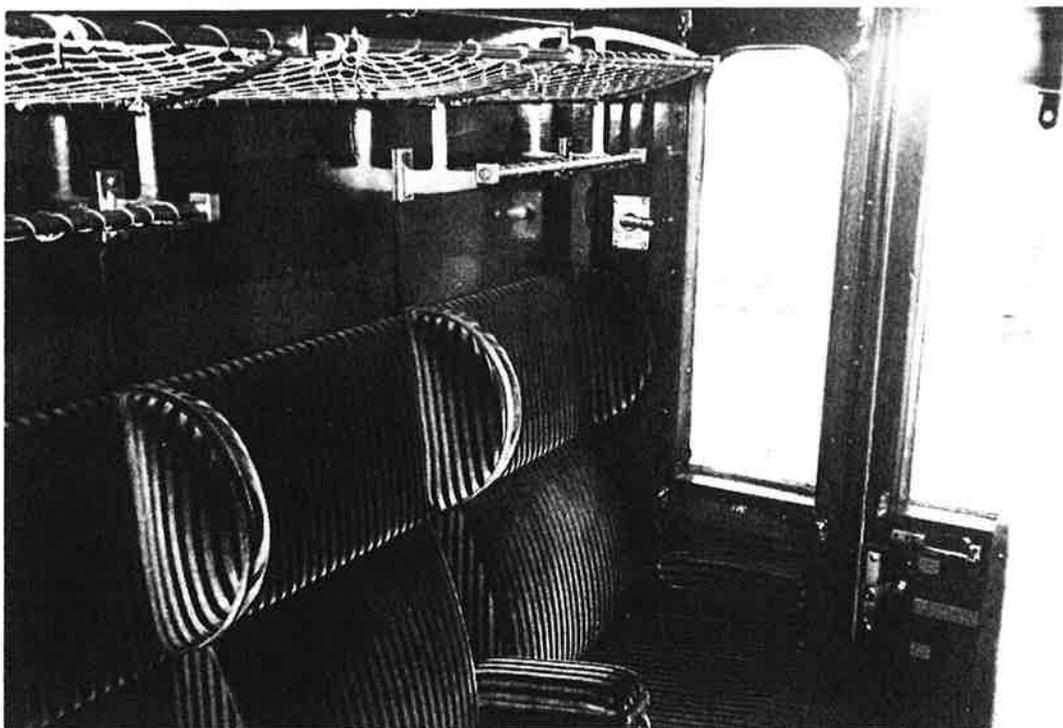
29	15-05-26	02-10-26
	15-05-36	15-03-40

*Page 13 : locomotive type 8, n°805 de la remise de
Toumai (FTY), (photo collection M. Herbiet)*

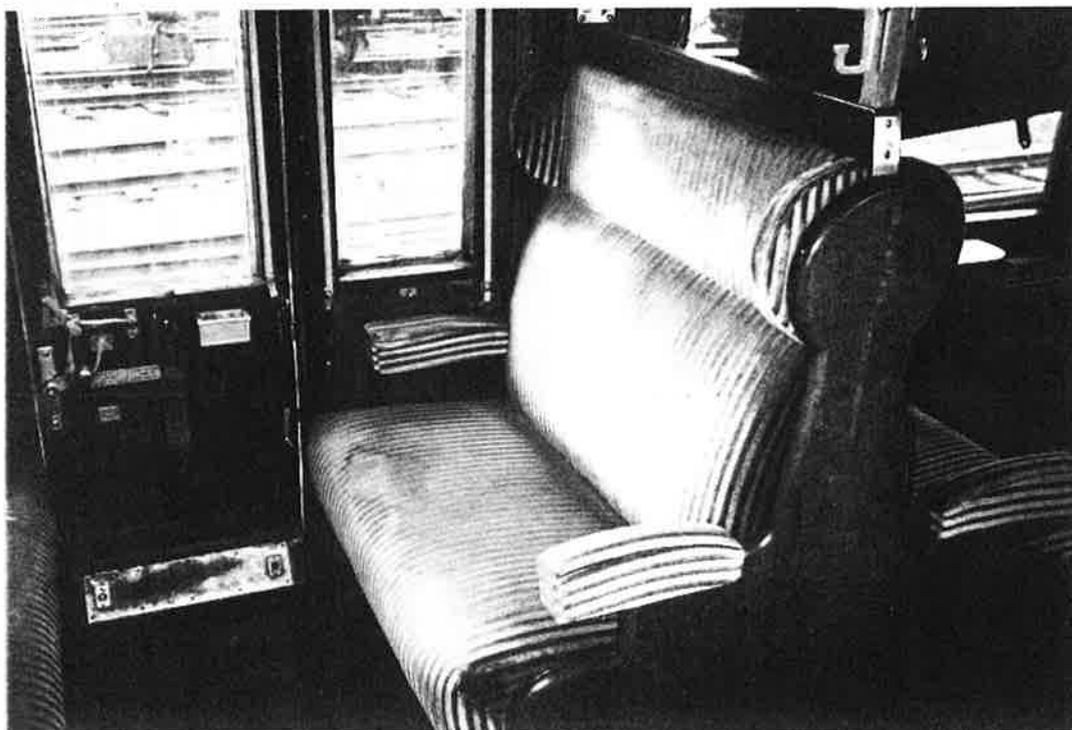


Locomotive type 38 comme en possédait la remise d'Haine-Saint-Pierre.





Compartiment de 1^{ère} classe, non fumeurs, siège en velours bordeaux, les porte-bagages sont constitués de filets en corde. (photo Etienne Dozot)



Compartiment de 1^{ère} classe ex-2^{ème}, fumeurs, siège en velours vert, les porte-bagages sont constitués de filets en corde. (photo Etienne Dozot)

Les voitures L de la SNCB

Par Etienne DOZOT (suite de FFN 70)

L'aménagement intérieur et extérieur

L'aménagement intérieur

Les portières

Elles sont pivotantes vers l'extérieur, elles ont une ossature en bois de teck asiatique. Une tôle de 2,5mm la recouvre à l'extérieur, épousant la forme galbée du long-pan. L'intérieur est recouvert de chêne ou de Kambala. La serrure se manoeuvre de l'extérieur à l'aide d'une clef de Berne. Une courroie de section ronde, fixée à l'intérieur de la portière, sert de poignée montoire.

Le plancher

Dans les voitures de 3ème classe, le plancher est constitué d'une tôle recouverte de ciment-magnésium. Les voitures K reçurent le même type de plancher.

Le cloisonnement intérieur

La voiture de 3ème classe est cloisonnée en un seul compartiment directement accessible par les portières

s'ouvrant vers l'extérieur. Les sièges, en bois, sont disposés de part et d'autre du couloir central.

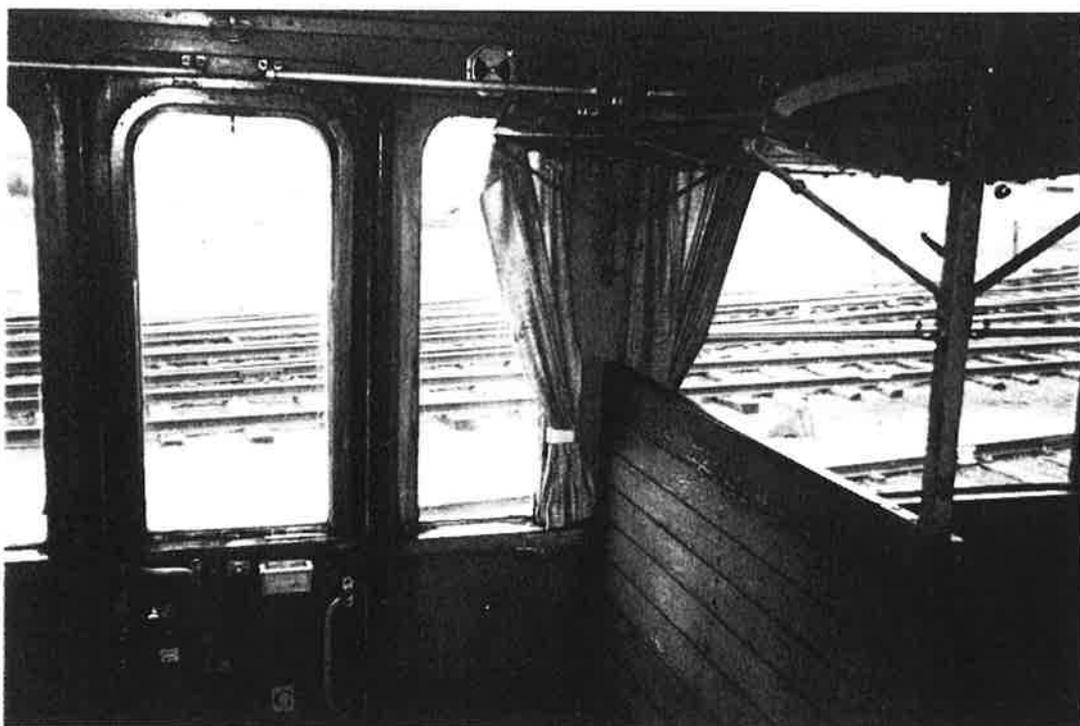
Dans la voiture mixte (1ère - 2ème), le compartiment de deuxième classe est interrompu dans la partie centrale de la voiture pour y loger les deux compartiments de première classe et le W.C. Ils sont accessibles par le couloir latéral situé devant les deux compartiments de première classe.

Le plafond

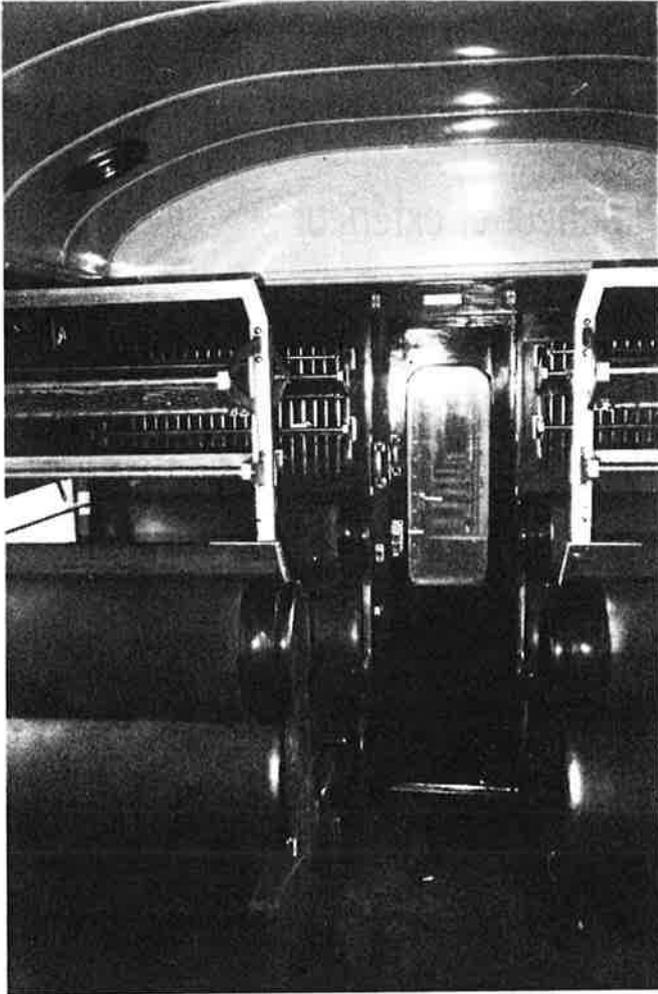
En 3ème classe, il est en tôle d'acier de 0,5mm ou en aluminium peint. En 2ème classe en tôle d'aluminium recouverte de tissu enduit côté inférieur et de 10mm de latex côté toiture.

Les revêtements intérieurs des parois et cloisons

Les parois longitudinales sont en panneaux multiplex avec une finition en chêne. Au dessus des dossiers, les cloisons transversales sont recouvertes de tôles en acier peint couleur chêne. Elles sont fixées, dans un cadre en chêne verni dans les 2ème classe, avec des frises en Kambala verni en 1ère classe.



Intérieur d'une voiture de 2ème classe ex-3ème, détails intérieurs de la portière. (Photo Etienne Dozot)



Compartiment de 2ème classe, remplacement du velours par un revêtement en similicuir bleu (non fumeurs), vert (fumeurs)

Les fenêtres

Les châssis descendent, d'un tiers, dans le logement prévu dans la cloison. Ils sont garnis de glaces de sécurité (verre trempé) en simple vitrage de 7mm. [il s'agit d'une ancienne épaisseur qui n'est plus utilisée]. Deux poignées "bouton" permettent la manoeuvre du vitrage.

La fenêtre de la portière se manoeuvre à l'aide d'une longue courroie en cuir, pourvue de boutonniers sur une partie de la longueur, de manière à pouvoir maintenir le châssis ouvert dans une position intermédiaire en accrochant une des boutonniers à un piton fixé sur la traverse de baie de portière.

Une barre transversale se présentait devant les fenêtres des compartiments pour éviter de se pencher au dehors. Elle est située au 2/3 de la hauteur.

Les stores et les rideaux

En 1ère et en 2ème classe, aux baies des longs-pans et aux portières, les rideaux sont en tissus brun type Nord; de type Windsor pour les cloisons longitudinales.

En 3ème classe, une tringle ou deux demi-tringles sont placées au-dessus du châssis.

Des anneaux y couissent auxquels sont attachés les rideaux originellement en tissu bleu, remplacé ultérieurement par du tissu brun avec monogramme "B". Ils peuvent être retenus latéralement par des V en aluminium.

Les portes intérieures

Les compartiments d'extrémités sont accessibles uniquement au garde-train grâce à une portière coulissante en bois, de finition chêne, suspendue au plafond et guidée par un goujon courant dans le rail fixé dans le plancher. Elle est maintenue en position ouverte ou fermée par un mécanisme Theyskens.

A cet effet, elle est pourvue d'un petit ressort à lame avec un galet à son extrémité, qui vient s'enclencher dans des encoches aménagées dans le rebord fixe.

Ce mécanisme est utilisé lorsque la porte ne doit pas être équipée de serrure.

L'intercommunication entre les compartiments est réalisée par des portes coulissantes dans les voitures de 3ème classe et des portes pivotantes dans les voitures-fourgon.

Les sièges

Les banquettes de 3ème classe sont en bois (comme dans les voitures K1).

La conception des sièges de 1ère et 2ème classe a été réalisée par l'architecte Henry Van de Velde.

Les banquettes des cinquante premières voitures mixtes sont du type König. La moitié a été fournie par "La Garniture" et l'autre par la "Continental Rail". Le recouvrement est réalisé avec du velours "indégaufirable" mis au point par son concepteur: l'architecte Van de Velde.

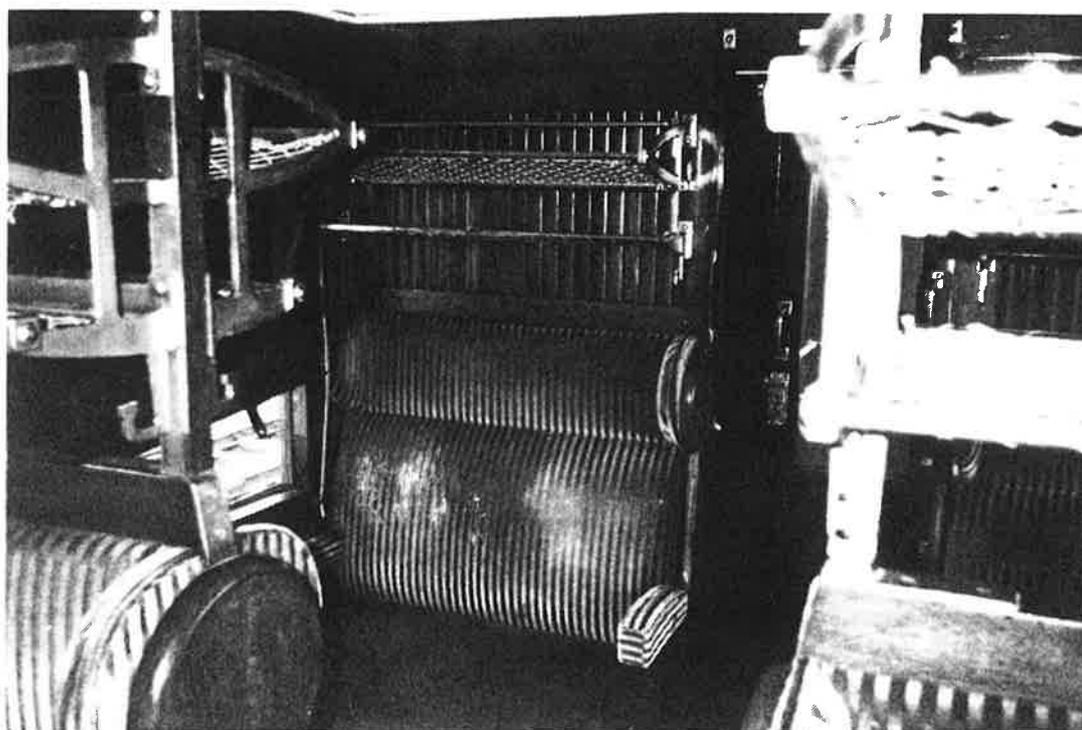
Ultérieurement, ce velours particulier a été remplacé par un velours ligné brun-rouge dans les compartiments non-fumeurs et par du velours vert pour les fumeurs. Le rembourrage est en crin et la parclose en hêtre.

En 1965, les banquettes de quinze voitures de 1ère et 2ème classe ont été transformées et équipées de sièges rembourrés, recouverts de simili-cuir de teinte bleue pour les compartiments non-fumeurs et verte pour les fumeurs.

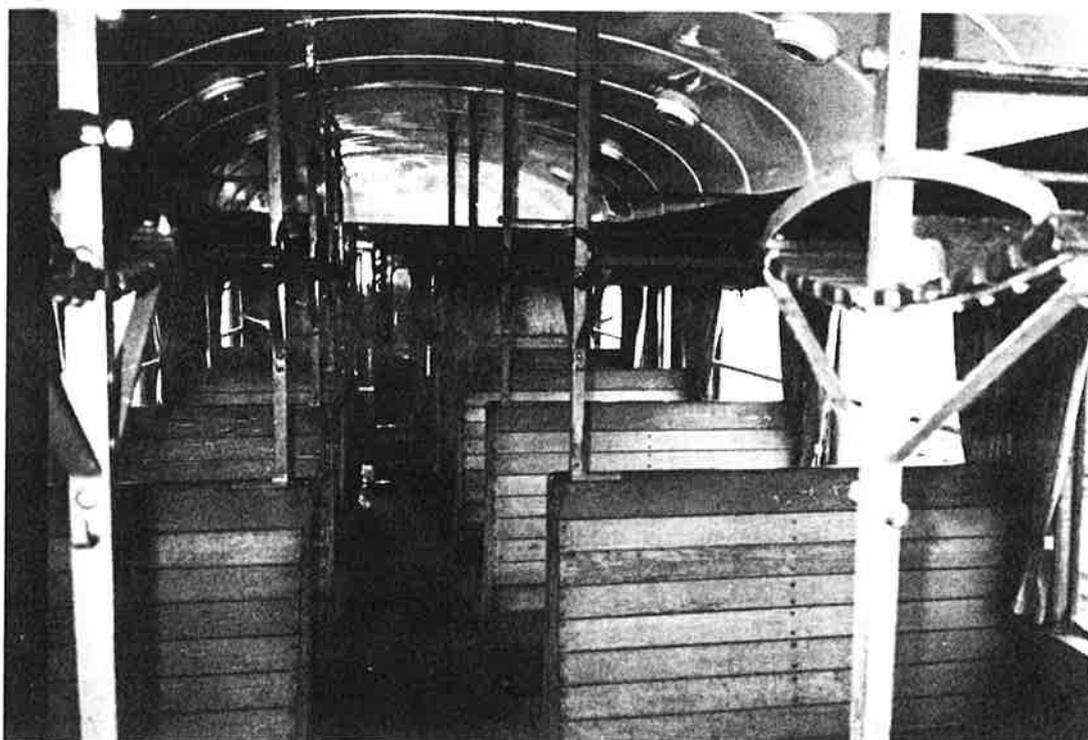
Les porte-bagages

En 1ère classe, ils sont exécutés en tubes de cuivre nickelé, disposés au-dessus des sièges, avec des filets en cordes métalliques.

En 2ème classe, les filets sont en cordes tressées.



Compartiment de première classe ex-deuxième classe (photo Etienne Dozot)



Intérieur d'une voiture L de 3ème classe : les inconfortables banquettes en bois, 2 places à gauche, 3 places à droite, les porte-bagages en lattes de bois, plafond en tôle peinte (photo Etienne Dozot)

En 3ème classe, ils se trouvent également au-dessus des banquettes doubles, et constitués de lattes de chêne fixées sur un support en acier peint émaillé au four.

Les quincailleries

Les portes d'accès extérieur aux compartiments sont pourvues d'une serrure Kickert, appliquée, à deux positions. Une poignée en chromé-nickelé est placée à l'intérieur.

A l'extérieur, sont fixées verticalement des poignées montoires chromées.

Dans les compartiments, différentes plaques indicatrices sont fixées ainsi qu'un cendrier dans les compartiments fumeurs.

Les toilettes

Elles sont situées à une extrémité de la voiture en 3ème classe et adossées au compartiment à bagages pour les fourgons.

Elles sont au milieu de la voiture en 1ère et en 2ème.

Le pot est monobloc en terre réfractaire, le lavabo également; en 3ème classe, un pot "suédois" en fonte émaillée.

Dans cette dernière, le lavabo en fonte a été remplacé par un évier en acier au nickel, et équipé d'un robinet à débit limité.

Il y a un porte-essuie, une glace est fixée sur la paroi au-dessus de la cuvette.

Le châssis de fenêtre est fixe et garni d'un verre opalin.

Le plafond, les parois vers l'extérieur et celles vers l'intérieur sont en acier peint.

La ventilation s'effectue par une rosace fixée au plafond.

En 1ère classe, le revêtement possède une frise de Kambala.

Le lavabo en porcelaine est placé sur un pied. Il a été ultérieurement remplacé par un évier en acier inoxydable. Le châssis est équipé dans sa partie supérieure d'une partie tombante pour l'aération.

Equipement électrique

En 3ème classe, les ampoules sont fixées au plafond dans des armatures en métal léger, peintes en blanc. Elles sont équipées d'un réflecteur en tôle émaillée. Il y a deux points lumineux par compartiment.

En 1ère classe, les armatures sont en maillechort nickelé-chromé.

Une dynamo de 24 volts est entraînée par une courroie, un régulateur Dick et une batterie de 180 ampères de 12 éléments alimentent le circuit d'éclairage.

Ultérieurement, certaines voitures ont reçu de l'éclairage fluorescent (se reporter à FFN 70, page 23).

Le chauffage

Il est à vapeur, système Westinghouse, avec radiateurs placés sous les banquettes et à manette de réglage "chaud-froid" à la disposition des voyageurs.

La ventilation

Dans les voitures des premières tranches, la ventilation a été assurée :

- dans les compartiments par des ventilateurs aspirants du type Torpédo, employé depuis fort longtemps sur le matériel existant,
- dans les W.C. de 3ème classe, par des ventilateurs foulants Scheppens-Anémostat.
- dans les W.C. de 2ème classe par des ventilateurs aspirants Flettner.

Les appareils Scheppens, Anémostat et Flettner sont très coûteux et possèdent des organes susceptibles d'entraîner la nécessité d'entretiens plus ou moins importants.

Dans ces conditions, on a jugé qu'avant d'étendre l'emploi de ces appareils, il convenait, avant tout, d'être fixé sur la manière dont ils se comporteraient à l'usage.

Jusqu'à nouvel ordre, il a été proposé de s'en tenir à des essais et de se borner à munir les voitures de la deuxième tranche, exclusivement d'appareils Torpédo.

Les boîtes d'essieux

Les prix obtenus pour la fourniture des boîtes ont été les suivants :

- boîte ordinaire, offre de Léonard Giot : 260 fr./pièce,
- boîte isotherme, offre des Usines Boel : 830 fr/pièce,
- boîte "Léonard", offre de Henricot : 490 fr/pièce.

On s'est alors demandé si les avantages pratiques des boîtes isothermes et "Léonard" compenseraient les différences de prix respectivement de 4.500 et 1.700 francs par voiture.

Il a été décidé finalement qu'elles comporteraient uniquement huit boîtes ordinaires fournies par les établissements Léonard Giot.

Les bogies

En séance du 14 juillet 1933, le conseil d'administration adopte uniquement le type Pennsylvania et décide de confier la fourniture de 376 bogies en acier moulé au prix de 34.500 francs et 376 bogies du type rivé dénommé embouti au prix de 22.350 fr.

Cette commande, attribuée à la firme Empain, englobe les cinq cents bogies destinés aux voitures de 18 mètres,

ainsi que 252 bogies destinés aux voitures K1 de 22 mètres.

A noter que des allègements ont été apportés au bogie monobloc. Compte tenu de cela, il ne pèsera que 5,7 tonnes.

Le frein

La voiture "L" est équipée du système automatique "Westinghouse" à action rapide et distributeur SAB qui sera remplacé ultérieurement par un distributeur LVR. Le freinage proprement dit s'effectue par des blocs de frein en fonte qui s'appliquent sur les bandages des roues.

Elle est en outre équipée d'un frein à main.

La peinture

La voiture est peinte en un seul ton vert foncé. Toutefois, la toiture est noire. Ceci est dû au fait que la peinture aluminium appliquée noircissait en quelques semaines.

Après les résultats obtenus au cours d'un essai réduit, la peinture "Dulux" paraissait susceptible de remplacer

avantageusement les émaux gras. Il a donc été décidé d'appliquer ce procédé à cinquante voitures de la seconde tranche.

Monsieur l'architecte Van de Velde a estimé que l'inscription C, F, BB, S, M alourdissait les nouvelles voitures qu'il trouvait par ailleurs d'une très belle venue au point de vue des formes et couleurs.

Il propose de ne conserver cette inscription qu'aux voitures internationales.

Pour les voitures de la seconde tranche, on ne conservera qu'une marque de propriété peu apparente.

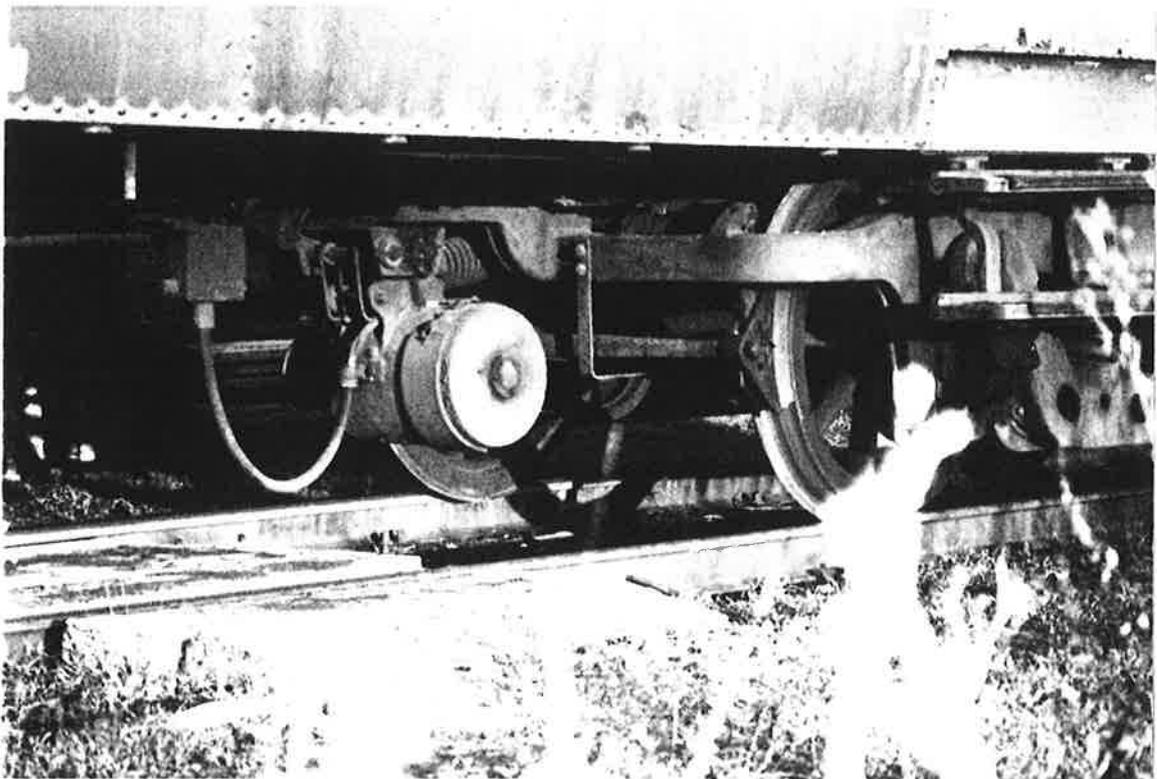
La toiture est peinte de la même couleur verte que la voiture à partir de l'époque IV.

La toiture

Elle est exécutée en tôle peinte de 1,5mm d'épaisseur, en acier ou en aluminium.

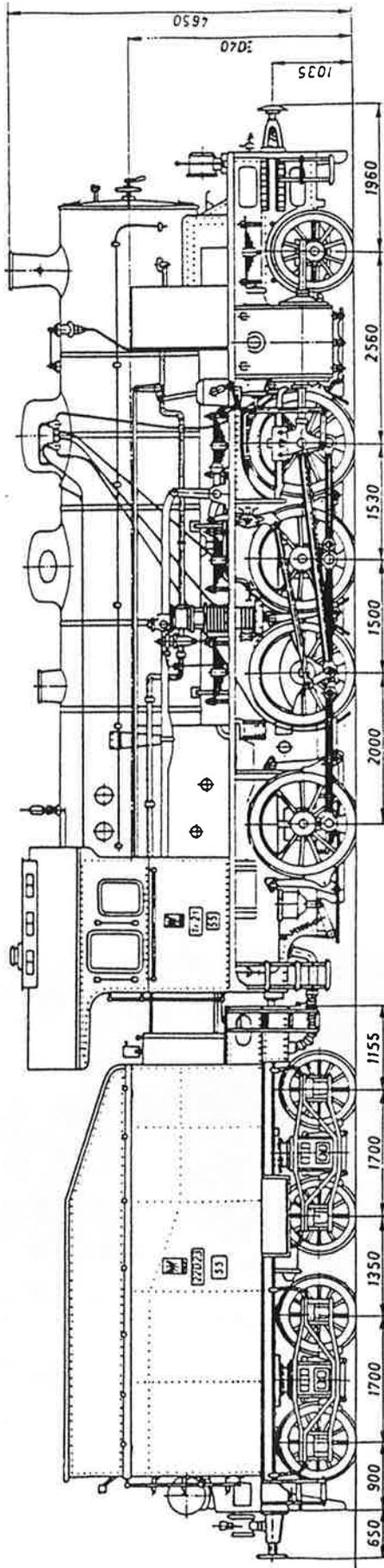
Prochainement dans FFN

Transformation d'une voiture L en "wagon de brigade" du service ES.



*Détail d'un bogie "Pennsylvania" : La tige de solidarisation des sabots de frein, les roues à rayon.
Voiture stationnée à La Louvière-Sud. (Photo Claude Carpet)*

LOCOMOTIVE SERIE Tr 21 - PKP_ (CONSTRUCTION BELGE) *



TYPE DE TENDER : 22 D 23
 NOMBRE D'ESSIEUX : 4
 DIAMETRE DES ROUES : 1000 mm
 CAPACITE EN EAU : 21,5 m³
 CAPACITE EN CHARBON : 10 t
 MASSE A VIDE : 22,6 t
 MASSE EN ORDRE DE MARCHE : 54,1 t

TYPE DE LOCOMOTIVE

MECANISME
 DIAMETRE DES CYLINDRES : 615 mm
 NOMBRE CYLINDRES : 2
 COURSE DES PISTONS : 660 mm
 DIAMETRE DES ROUES MOTRICES : 1350 mm
 DIAMETRE DES ROUES PONTEUSES : 1000 mm

1-4-0 MARCHANDISES

CHAUDIERE
 TIMBRE : 13 bar
 SURFACE DE GRILLE : 4,12 m²
 SURFACE DE CHAUFFE CHAUDIERE : 208 m²
 SURFACE DE CHAUFFE SURCHAUFFEUR : 58,8 m²
 CHARGE SUR ESSIEU MOTEUR : 17 t
 EFFORT DE TRACTION : 180 kN
 PUISSANCE : 493 kW
 VITESSE MAXIMUM : 60 km/h
 MASSE EN ORDRE DE MARCHE : 80 t

(*) Constructeurs (1924) :
 John Cockerill et
 Ateliers Metallurgiques de Tubize

Traduction et montage : Jean Dubuffet.

Récréation ferroviaire

1

U I T A T L N A C

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (8)

2

H S I C A N T P D

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (8)

3

T N B I E E R E G

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (7)

4

O I D N J N C T O

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (8)

5

P E T R L S M I A

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (8)

6

M A E R N L O B D

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (6)

7

U L N A T L P M O

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (7)

8

I U C G S A N X P

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (7)

9

I A U V C L N I N

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (7)

10

R A M O E I F U G

□ □ □ □ □ □ □ □

VOTRE SCORE ► □ (8)

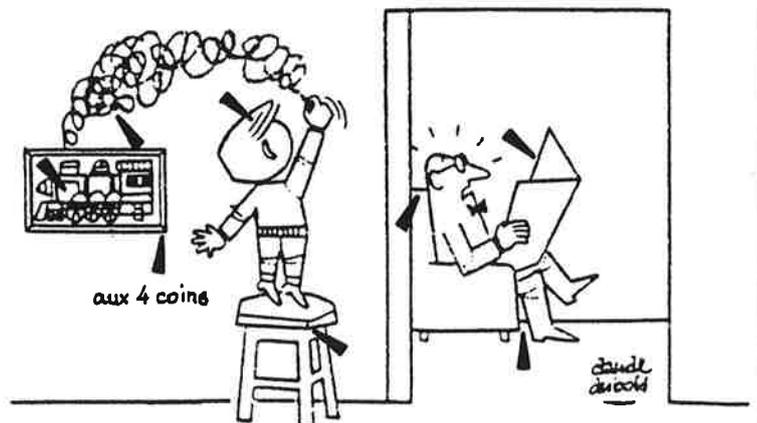
Le jeu des lettres

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

Votre score sera calculé en comptant 1 point par lettre trouvée.

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

Solution du jeu des huit erreurs paru dans FFN n°70



Au RMM, le "N" ne date pas d'hier...

Un morceau de la mémoire du club par Jules Falque

Le N au club

Notre club s'enorgueillit, à juste titre, de son merveilleux réseau modulaire en N.

Il ne serait pas impossible, d'ailleurs, qu'il soit présenté au Salon International du Modélisme à Paris en 1996. Nous avons été sollicités dans ce sens par l'AFAN (Association Française des Amis du N).

Il est vrai qu'en dehors de la France, il y a les petits belges, souvent dénigrés par les humoristes d'outre-Quévrain. Nous devrions dire d'outre-Givet.

Avant le modulaire...

Saviez-vous qu'avant le démarrage du N modulaire, il y avait eu, dans notre club, un réseau fixe à l'échelle N ?

En 1965, à la fondation du RMM, quelques membres et amis de l'AMFN (Association des Modélistes Ferroviaires du Namurois) se réunissent dans le but de construire un réseau H0 dans les caves de l'école maternelle de Saint-Servais à la chaussée de Perwez. Le local avait été mis à notre disposition par la commune.

L'idée se concrétise à l'initiative de cinq compères : Jacques Delforge, Paul Dewinter, Karl Geyer-Lambert, Roger Simon et Jules Falque.

Gilbert Landrain rejoindra le groupe. Ce dernier a été président du club. Amateur éclairé, il est malheureusement trop tôt disparu.

En 1972, les mêmes amis revendent le matériel et les bâtiments garnissant le paysage. Cette fois, la construction d'un réseau N américain est décidée. Gilbert se met à l'ouvrage pour la conception.

Heureusement, j'ai conservé son croquis original avec l'ébauche des courbes de niveau.

Le principe directeur

Quelles étaient les contraintes et le principe du réseau ? Nous voulions trois lignes indépendantes, s'interpénétrant sans changement de polarité.

Gilbert résout le problème en créant deux ovales et une boucle.

La forme en T est retenue et couvre 18m².

Imaginez le même réseau en H0 : il fallait 61m² pour le réaliser.

Sur la copie du plan, les cotes, notes, la signature et la date restent visibles. Notre Ferro Flash conserve ainsi un souvenir de l'ami Gilbert.

Pour une meilleure compréhension, un schéma directeur ajouté vous indique le tracé général des trois lignes.

En réalisation, quelques aménagements ont été apportés à la disposition des voies de service et de garage.

Trois trains indépendants circulent simultanément, avec transfert d'une ligne à l'autre, indifféremment.

Aucun problème de polarité et de cantonnement.

La réalisation

Conçu en 1972, le réseau est construit sur une période très brève avec exécution complète du paysage sur le côté droit (Est, barre longue du T).

La partie gauche (Ouest) avec son port, sa rivière et ses montagnes ne reçoit pas son décor final.

Le manque de temps et l'argent se font cruellement sentir.

Seules, les carcasses du relief voient le jour.

Dans cette partie (barre supérieur du T), le tracé des voies est simplifié. Il est trop encombré, trop cher en achat de rails et d'aiguillages.

Le matériel

Un mélange d'Arnold Rapido et d'Atlas fournit la voie qui est posée sur une semelle en mousse.

Le matériel roulant comprend du Trix, de l'Atlas, de l'Arnold Rapido, et, en plus, une magnifique vapeur Berckshire construite par Röwa.

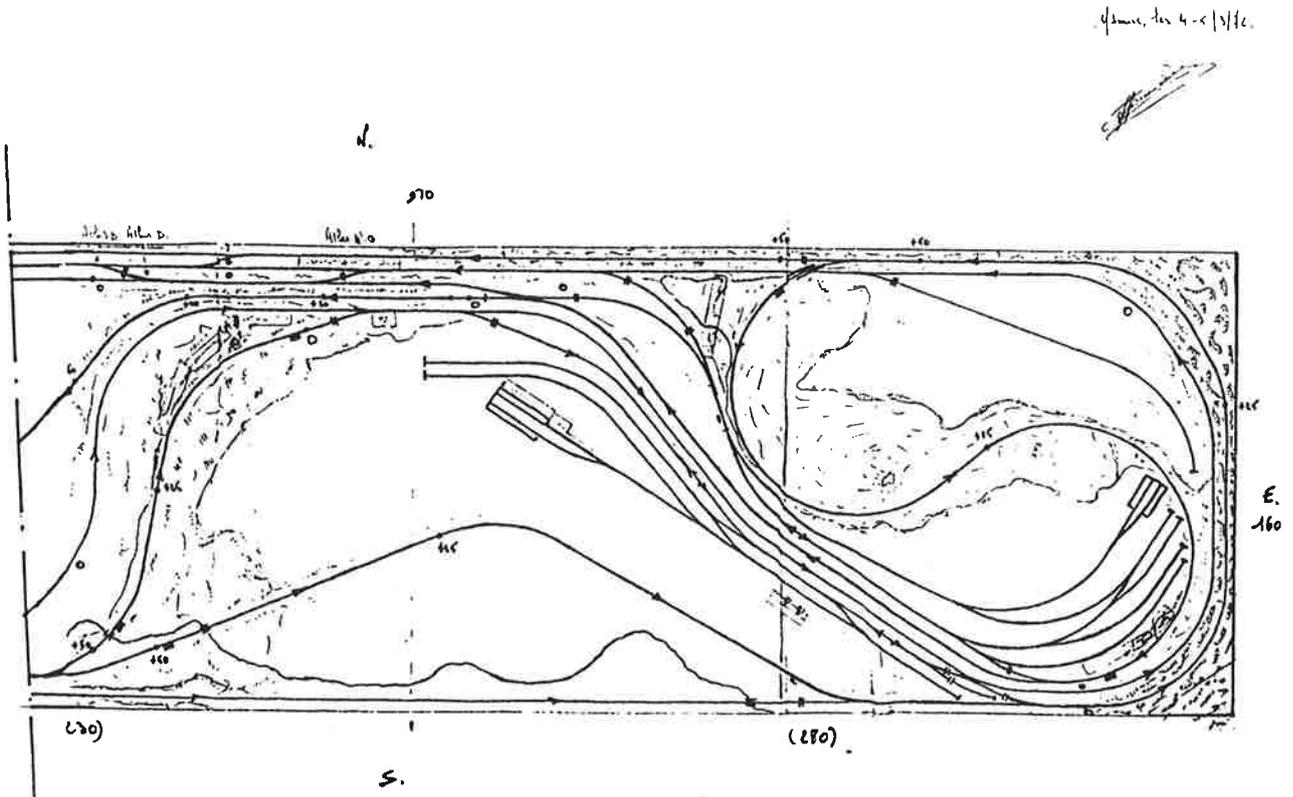
Au départ, des achats d'occasion, à des prix très intéressants, ont permis l'exécution du projet.

Fin 1975, le local devient indisponible par le fait du rachat du bâtiment par l'Etat belge. Ne pas confondre avec la compagnie de chemin de fer... Il s'agit du gouvernement. Force est alors de démonter l'ensemble. Une revente bénéficiaire en pièces séparées a offert une heureuse clôture du budget.

Pauvre réseau disparu. Que d'efforts vains, mais que de joies dans cette réalisation !

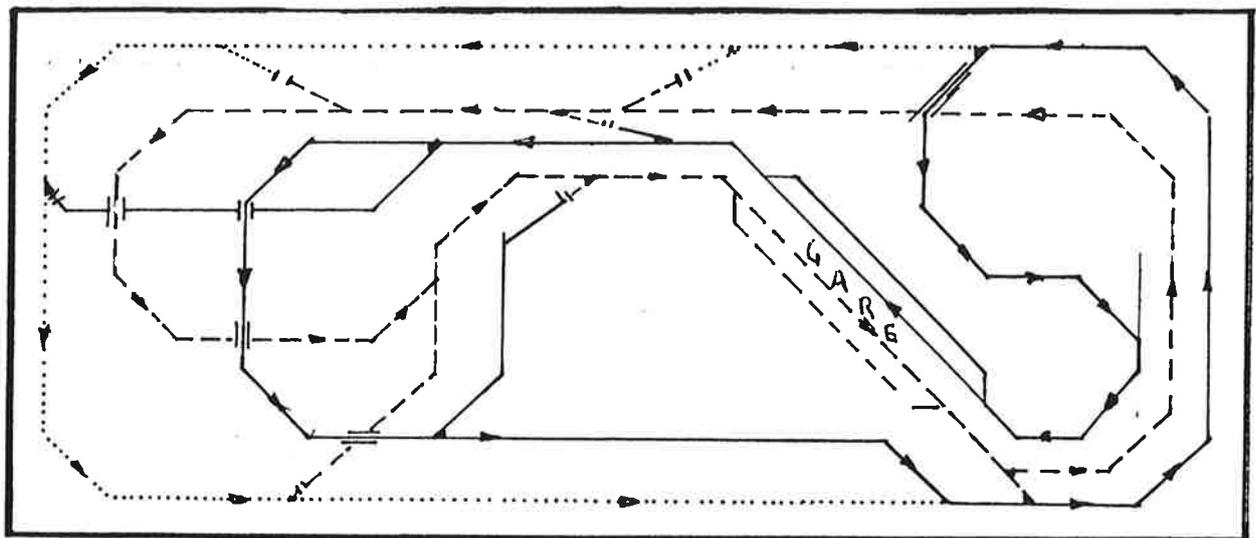
Morale(s)

- Il n'est pas temps d'être éjectés de nos locaux... Tout bien réfléchi : vive le modulaire, il est transportable, fameuse qualité...
- Il faut savoir s'adapter aux circonstances et changer d'échelle au bon moment.



Association des Modélistes Ferroviaires du Namurois
Réseau U.S.A. échelle N

- Ovale A
- - - - - Ovale B
- Boucle C



Les modèles de l'année

C'est le 25 février à Muizen que la Fédération belge de modélisme ferroviaire (Febelrail) a décerné ses prix des "modèles de l'année" aux meilleures productions de modèles belges de matériels ferroviaires, dont la sortie effective sur le marché a eu lieu pendant l'année 1994.

La procédure

Il faut rappeler que le jury est composé de représentants des clubs, affiliés ou non à Febelrail. Chaque club dispose d'une voix.

La commission de modélisme de Febelrail dispose également d'une voix.

Chaque modèle est jugé selon 11 critères :

1. Dimensions générales, cotes principales.
2. Cotes de détails et proportions.
3. Aspect général.
4. Richesse des détails.
5. Rendu de la couleur.
6. Inscriptions.
7. Solutions techniques choisies.
8. Conformité aux normes NEM (organes et vitesse maximum de roulement, attelages, tampons, ...).
9. Qualité de roulement (vitesse de ralenti, régularité de fonctionnement,...).
10. Options, c-à-d. présence sur le modèle de dispositifs augmentant son réalisme ou son aspect pratique (ex : présence d'attelages courts à élongation, ...).

11. Choix du modèle, c-à-d opportunité plus ou moins grande de sortir ce modèle, tenant compte de la gamme déjà existante et des souhaits exprimés des modélistes.

Pour chacun de ces critères, le modèle obtiendra la moyenne des points attribués par les membres du jury. L'expérience des années antérieures a amené le jury à adopter un système de cotation un peu plus sévère, les cotes attribuées pour chaque critère pouvant être de 10, 3, 1 ou 0.

Deux critères ont un système de cotation différent :

- pour la conformité aux normes NEM, c'est tout ou rien, 10 ou 0.
- pour les dimensions, les cotes sont attribuées suivant un barème préétabli, tenant compte de la différence entre les valeurs mesurées et théoriques (1/87 dimensions réelles). Par exemple, 10/10 si cette différence est inférieure à 2%.

Notons que certains modèles 94, qui n'étaient que des redécorations de modèles existants, n'ont pas été pris en considération.

Les diplômes FEBELRAIL - MODELE DE L'ANNEE 1994 des deux catégories ont été remis respectivement à Monsieur Goris, directeur de Märklin Belgique et à Monsieur Witmeur, patron de Jocadis. La cérémonie a eu lieu à Bruxelles le 25 mars 95.

Le palmarès 1994

Catégorie : matériel de traction

Place	% obtenu	Modèle	Critères										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	76,42	Märklin HLD 5504	6,69	9,13	7,75	6,88	9,13	7,38	9,13	0	9,13	8,88	10
2	75,30	Roco HL 2514	10	10	10	8,83	8,83	7,33	8,50	0	10	5,67	3,67

Le titre de MODELE DE L'ANNEE ne devrait-il pas être réservé à un modèle qui aurait obtenu un minimum de 80 à 85% ? Car, par manque de candidats, le modèle qui arrive en première place peut ne pas avoir toutes les qualités requises pour enlever le titre...

Catégorie : matériel remorqué

Place	% obtenu	Modèle	Critères										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	85,43	Jocadis, réf. 81106 fourgon H0m SNCV	10	6,43	9,00	8,00	9,00	10	9,00	10	3,71	8,83	10
2	82,73	Jocadis, réf. 81105 plat H0m à fourche pivotante	10	10	7,00	3,71	9,00	4,29	9,00	10	10	10	8,00
3	79,09	Jocadis, réf. 81104 plat H0m à bords bas	10	10	7,00	3,71	9,00	4,29	9,00	10	9,43	6,57	8,00
4	77,27	Roco, réf. 46202.1 citerne "VTG"	10	9,00	7,00	6,50	6,00	7,67	9,00	10	9,00	8,33	2,00
5	67,55	Roco, réf. 44294.2 transp.coils à 3 capots	5,40	3,70	3,70	5,20	8,60	6,50	6,00	10	10	6,60	8,60
6	62,50	Märklin, réf. 4705 trémie Fals	1,00	2,88	4,13	2,88	9,13	10	4,75	10	9,00	7,67	7,38
7	56,33	Märklin, réf. 84854 citerne "CAIB"	3,86	3,71	3,75	2,25	9,13	10	4,50	10	7,88	4,67	2,43
8	40,32	Euroscale, réf. 8813 Smms "Glaverbel"	2,80	2,60	3,00	2,20	10	2,80	2,20	0	0,50	8,25	10
9	40,30	Jocadis, réf. 41020 C11 type N	3,25	3,25	4,75	2,00	10	2,00	3,25	0	0,50	5,33	10
10	38,86	Jocadis, réf. 93301/3 Ddm	0,75	0,75	4,75	2,25	9,00	2,50	2,00	0	7,75	3,00	10

Dans la vitrine et sur le réseau du modéliste

Programme "belge", en provenance de Nüremberg, aimablement communiqué par André Witmeur.

AMW

5833.01 Tracteur Volvo + remorque "Rogister"
 60067 Tracteur Renault + remorque "Sabena Cargo"
 70501 Tracteur Volvo + remorque frigo "Vandenberg"

GUTZOLD

??? Loco vapeur type 26 (26.101) du PFT.
 En série limitée (à réserver)

MÄRKLIN

3426 Autorail 600.02 Maybach 2 tons, vert.
 3466 Locomotive série 55, jaune (5541) 3R
 3466.1 Locomotive série 55, jaune, (5541) 2 rails.
 3466.1RLocomotive série 55, jaune, 2 rails code 83.
 4394 Set de 3 voitures à bogies ex-DRG (2xBye 3ème classe, 1x Düe)

JOCADIS

01026 SNCB kit locomotive vapeur type 51
 01027 SNCB kit locomotive vapeur type 94
 11001 SNCB kit locotracteur série 91, nouveau moteur, attelage court
 en projet SNCB voitures M1, prêtes à rouler
 81050 SNCV H0m motrice bicabine type 7
 81005 SNCV tram motrice type N
 84000 SNCV poteau indicateur plusieurs marquages.

LILIPUT

221.207 Wagon plat à bogies à 3 essieux Sa, nouv. n°.
 224.407 Wagon Eaos époque IV et V.

KLEIN MODELBAHN

? Locomotive vapeur type 99 Comot, ex BR92 numérotation à 4 chiffres.
 3431 Wagon Taems

LIMA

- 20.8523 BB 2205 verte, 2 rails
 20.8531 BB 2212 verte, 2 rails
 20.8524 BB 2234 verte, 2 rails
 20.8532^{AC} BB 2225 verte, 3 rails
 30.9413 M4 de 2ème classe, nouveau marquage +
 attelage court
 14.9776 Coffret 3 voitures M4 de 2ème classe + 1
 voiture de 1ère classe, autres numéros, atte-
 lage court.

HERPA

- 084000 Audi V8 "W. Daems"
 084017 BMW M3 "Willems"
 001268 Tracteur + remorque silo "Deluycker"

RIVAROSSA

- 1678 BB 122 bicolore époque III
 2151 Wagon céréalier Uas "Transcéréale" (nouv.)
 2412 Wagon Rs, long plat à bogies
 551.7001 Wagon céréalier Uas "Maferi" en "N"

ROCO

- 43207 Locomotive type 34 (3401) ex G12 (BR58)
 46327 Wagon citerne "Esso" à bogies
 46416 Wagon couvert Gbs porte argentée,
 nouveau n°.

- 46570 Wagon kangourou TRW orange, nouv. n°
 conteneur 40' "P&O".
 46571 Wagon kangourou TRW gris, nouv. n°,
 conteneur 40' "Evergreen".
 43670.xx Locomotive électrique série 20 sous diffé-
 rents numéros : 2001 à 2006, 2007 avec toit
 noir, 2009 à 2015, 2016 avec trapèze jaune,
 2017, 2019, 2020, 2022 à 2025. Toutes en
 version bleue.
 44051 Coffret "Freccia del sol" composé de HLE
 2008 bleue + 1 Eurofima 1ère cl. nouv. n°,
 2ème classe nouveau n°, couchette rose-
 bleue nouveau n°, 1 chasse-pierre 'modé-
 liste', 1 plaquette "Freccia del sol" en laiton.

PERL MODEL

- 110 Kit voiture 2/3 classe ex-Prussienne
 n°27.509
 114 Kit voiture 2/3 classe ex-Prussienne
 37502/503 ou 83683
 103 Kit voiture 3 classe ex-Prussienne
 n°27.332
 107 Kit tout laiton vapeur type 16 (peut-être)

Alléchant programme en vérité, nous sommes en at-
 tente de toutes ces merveilleuses nouveautés.
 Nous espérons qu'elles seront toutes produites en temps
 opportun... (dans les délais prévus)

L'autorail 600.02 de Märklin

Annoncé dans les nouveautés 1995, Märklin nous an-
 nonce la sortie de l'autorail belge 600.02.

Notre membre Jean BOUDART nous communique un
 article fort intéressant de feu Marcel THIBAUT.

L'origine du modèle

*"En 1930, se posait pour la SNCB le problème de
 l'exploitation la plus économique possible des lignes
 secondaires. Aussi, elle commanda trois "automotrices"
 à moteur diesel (type 600), et trois automotrices à vapeur
 (type 500). On voulait ainsi comparer (à l'usage) les
 mérites des deux techniques dans ce cas particulier.*

*Les trois autorails baptisés type 600 étaient d'origine
 allemande. Construits par E. V. A. (Eisenbahn Verkehrs
 Actiengesellschaft à Freidrichshafen), ils étaient munis
 d'un moteur diesel Maybach.*

*C'était une grosse voiture à bogies de 40 tonnes au profil
 alourdi par un lanterneau imposant et des fenêtres
 étroites.*

*La vitesse de l'engin, de 65km/h, était faible mais sem-
 blait suffisante.*

*Le premier de ces autorails fut mis en service le 6 janvier
 1930, les autres le 1 juin 1930.*

*Cela explique que les 600.02 et 600.03 différaient du
 600.01 par la disposition des compartiments et du WC,
 donc des fenêtres.*

*Les trois autorails basés à Gent ont été mis en service sur
 les lignes allant de Gent à Eeklo, Tielt et Antwerpen.*

*Au 1 mai 1931, les 3 autorails avaient parcouru 262.000
 kilomètres !*

*Bien que conçus pour tracter une ou deux remorques de
 25 tonnes, ils ont toujours roulé seuls.*

Les autorails ont été endommagés à Veurne en mai 1940 et réformés en juin 1946, sauf le 600.02 qui, réparé, a encore roulé. Il a été réformé en mars 1955 après plusieurs années de garage à Haine-Saint-Pierre.

Le modèle Märklin, bien à l'échelle, correspond à l'autorail 600.01. La reproduction des 600.02 et 600.03 demande des modifications aux fenêtres.

Les trois premières, côté deuxième classe sont à la bonne place.

Il convient aussi de modifier le sens d'ouverture des portes d'accès des voyageurs. Au-dessus du lanterneau, supprimer la boîte centrale; placer deux nouveaux aérateurs au-dessus du compartiment du moteur.

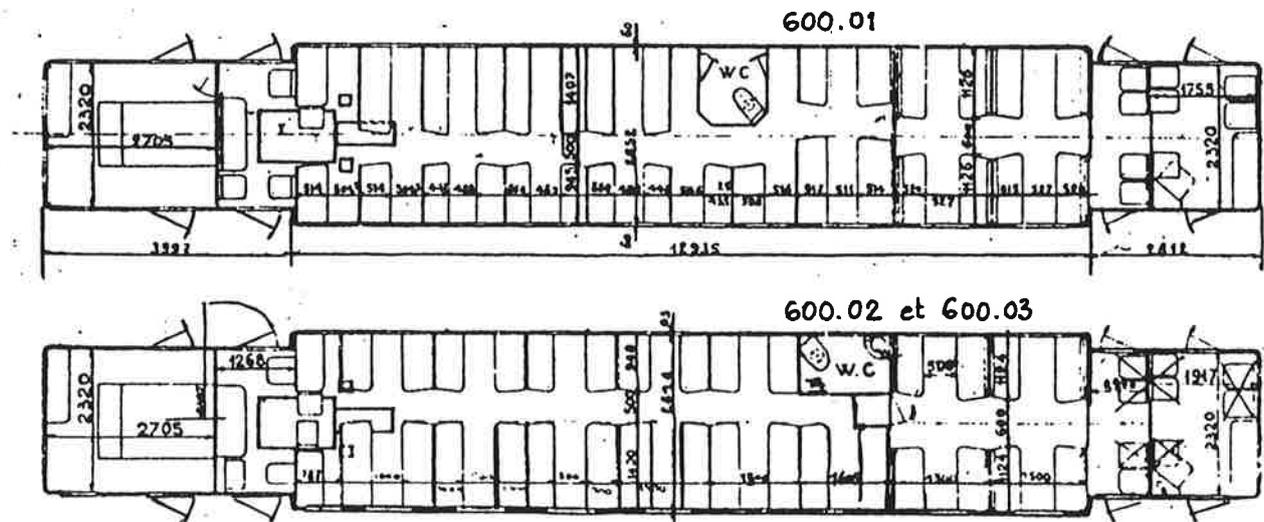
Avant la guerre, les autorails étaient peints en bleu et crème, séparés par une ligne noire.

L'autorail 600.02, ayant roulé après guerre a été repeint en deux tons de vert."

En conclusion

La structure telle que Märklin nous la présente n'est valable que pour le 600.01 repeint en blanc et bleu (époque II, avant mai 1940).

Le modèle tel qu'il est présenté dans les deux tons de vert n'est pas conforme au point de vue de la structure, il nécessite la modification précitée.



La 2514 de Roco

Dans notre numéro 70 page 6, nous annonçons la sortie de la 2514 de Roco.

Comme cette locomotive ne pouvait circuler sur nos réseaux qu'en époque II, nous suggérons sa renumérotation en 25.015 afin de la faire circuler en époque III, la seule intéressante pour plus de 90% des amateurs de matériel de la SNCB.

Notre membre Jean Boudart nous a fait remarquer à juste titre que la cabine du modèle Roco ne possède que deux fenêtres au lieu des quatre que devait posséder cette prise de guerre 44-45.

En effet, référons-nous à la page 277 du tome II de "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly.

Cette locomotive a été construite par Schichau en mai 1940. Elle appartenait donc à la version initiale de la Baureihe 50 de la Deutsche Reichsbahn c'est-à-dire

que son abri aux parois latérales étaient pourvues de deux fenêtres au lieu d'une seule.

Que faire alors ? Impossible de faire de ce modèle une des quatorze locomotives achevées par l'industrie belge pour la SNCB car ces dernières possédaient deux sablières et un seul dôme de vapeur (il y en a deux sur le modèle Roco).

Seule une locomotive Baureihe 50 ÜK prise de guerre, pourrait convenir pour le modèle Roco.

Parmi ces dernières nous remarquons les 25.020 (Krupp 03-1943) et 25.022 (Henschel 07-1942). Cette dernière est à éliminer car elle possédait une cabine fermée.

Il ne nous reste que la 25.020 et encore à condition de lui ôter ses deux grands écrans pare-fumée.

Et cela après avoir déboursé (au mieux) 8.495 francs pour acquérir ce modèle...

Vie du club

La vie au Rail Miniature Mosan, Namur (RMM)	2
Les amis nous informent	3

Actualité ferroviaire

Rendez-vous en gare de Namur - le CFV3V - le P.F.T. - la SNCB - nouveau raccordement - Rail-Bike	4
La ligne et le dépôt-musée de Blonay-Chamby	5
Plan des voies de la ligne 96 entre Bruxelles et Lembeek - A propos de la ligne de Hesbaye 127	7

Rétro-rail

Les remises de la SNCB et les types de locomotives y affectés (suite)	9
---	---

Documentation

Les voitures "L" de la SNCB (suite)	15
---	----

Histoire

Au RMM, le "N" ne date pas d'hier	22
---	----

Modélisme

Les modèles de l'année	24
Dans la vitrine et sur le réseau du modéliste	25
L'autorail 600.02 de Märklin	26
La 2514 de Roco	27

Les jeux de Michel Archambeau

Récréation ferroviaire : jeu des lettres + solution du problème posé dans le n°70	21
---	----

**Exposition du R.M.M.
les 14 et 15 octobre**

FERRO FLASH NAMUR n° 71, 1995-2

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

Michel Archambeau, Claude Carpet, Etienne Dozot, Bernard Grapperon, Jean Boudart, Jacques Quoitin...

Photo de couverture : La 10.047 à Bruxelles-Midi, le 6 janvier 1953. (photo Bruno De Doncker, collection Phil Dambly)