

Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise



Ferro Flash Namur

Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

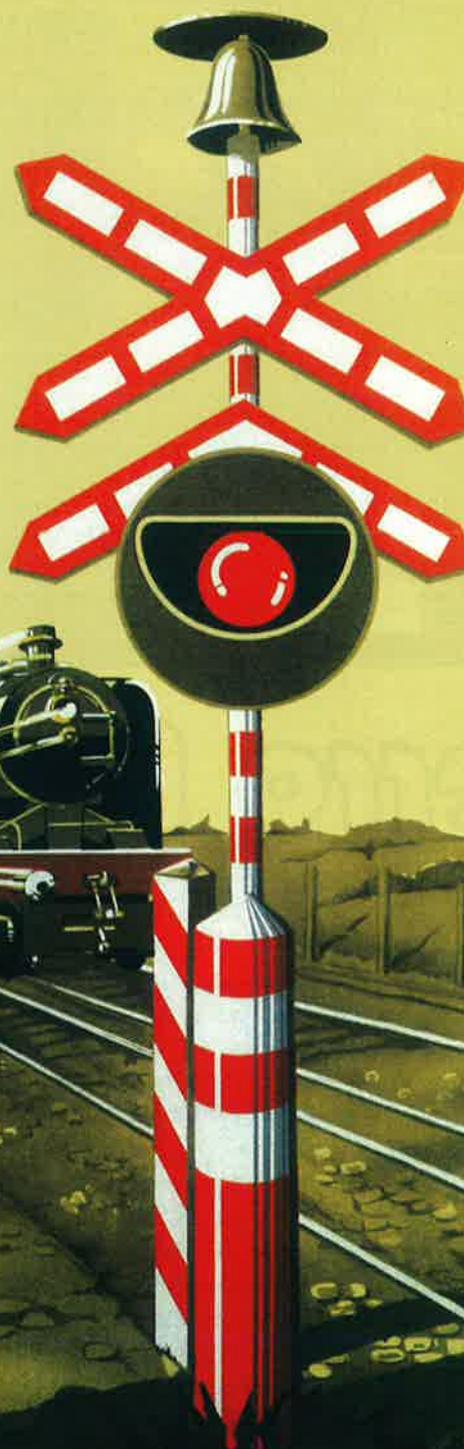


<http://www.club-rmm.be>

n°155 2009-2

SOCIETE NATIONALE des CHEMINS de FER BELGES

ATTENTION !

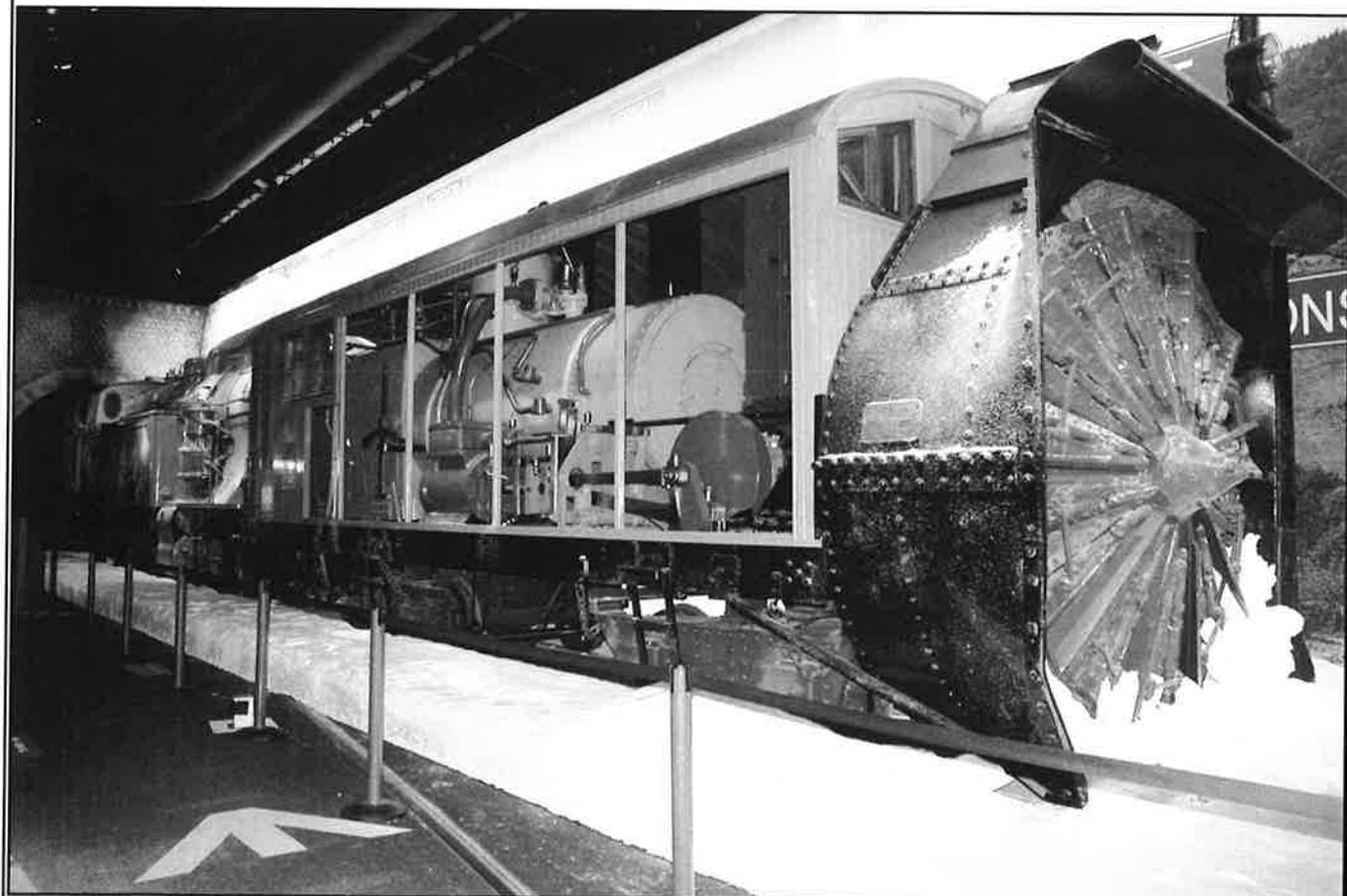


La sécurité fut de tous temps un aspect de l'exploitation ferroviaire : affiche éditée par la SNCB dans les années '30, lors du remplacement des passages à niveaux sur roues par des feux lumineux (voir article page 5).

Le RMM en visite à la Cité du Train à Mulhouse



**En haut : devant la Cité du Train à Mulhouse, Patrick, Louise, Briec, Margaux, Anne, François, Laurent, Jean-Claude, Ilonka, Amélian, Françoise, Marc posent devant la locomotive monument du PLM sur l'esplanade du Musée.
En bas : locomotive et chasse-neige à vapeur.**

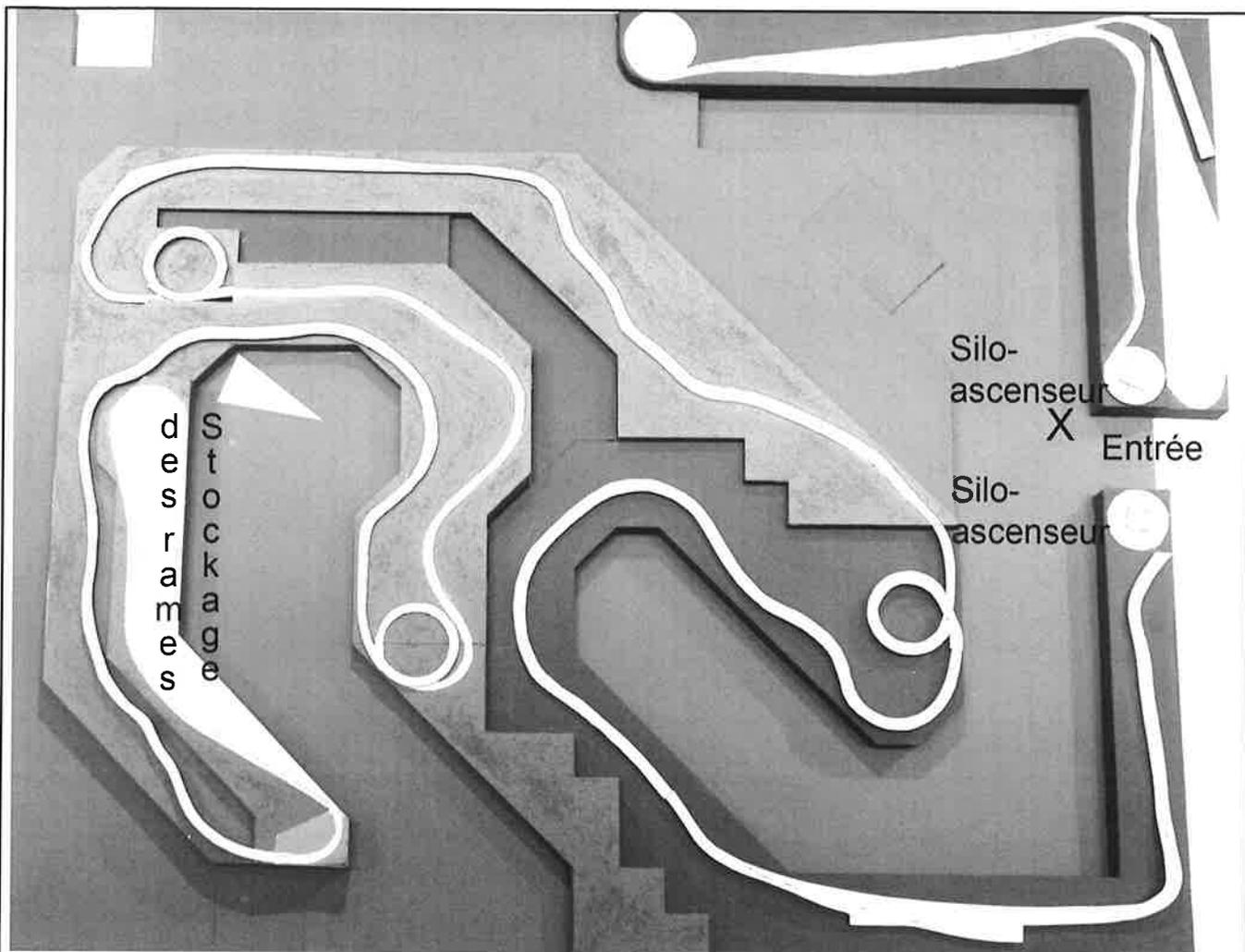




Ci-dessus : intérieur d'une voiture Pullman en bois marqueté.

Ci-dessous : à l'Auberge Engel, repas reconstituant. A gauche : un détail du réseau de Hausach. A droite, le Président à côté d'un des deux "ascenseurs" qui permettent aux convois de passer par dessus la porte d'entrée. (Photos : Didier Delfosse).



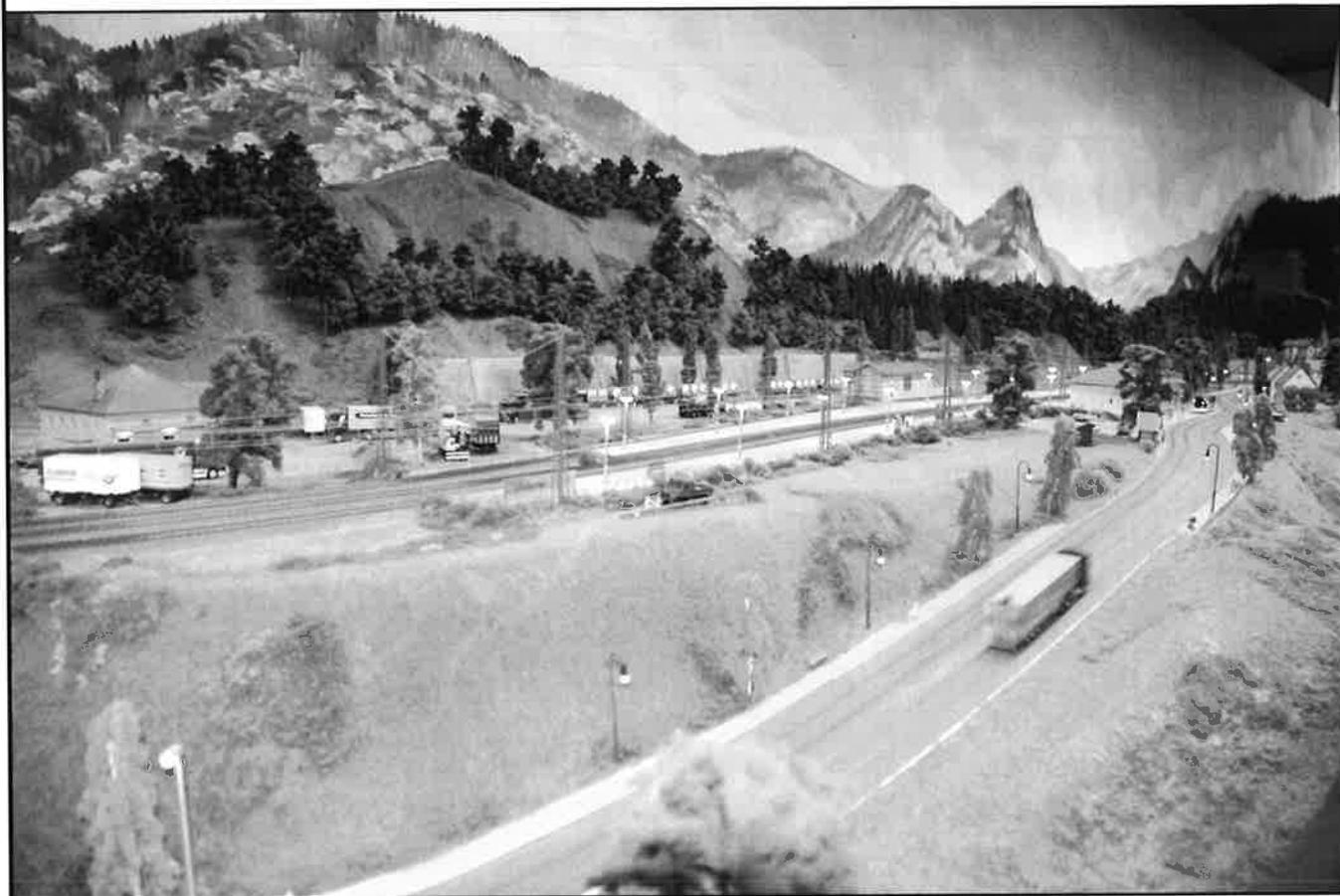


Plan du grand réseau de Hausach.

Le "X" dans l'entrée indique la position du Président dans la prise de vue de la page précédente en bas à droite. L'accès s'effectue par la cafetaria (page4).

Tournons le dos au "stockage des rames", une vue de la disposition de cet immense réseau dans le hall industriel qui l'abrite. Sur la droite de l'image, le rectangle blanc est l'écran de l'ordinateur gestionnaire du réseau. La "flèche blanche" indique le sens de prise de vue.





Vue sur le réseau de Hausach. A l'avant-plan : le Faller-car system en circulation. Sur la gauche : voies principales et l'une des gares adossée à la montagne. Nous sommes dans la région de la "Forêt Noire".

Ci-dessous : après la visite, la pause bienfaisante avant le retour au pays.



A propos de FFN 154

Rectification et renseignements complémentaires

FFN 154, légende de la photo figurant en page 3.

Il y a : La 201.002 de la remise de Kinkempois (NK)

Il faut : La 201.002 de la remise d'Hasselt (FHS).

Les diverses affectations de la locomotive 201.002 (renumérotée 5902 le 1 janvier 1971)

Remises	Périodes
Kinkempois	04-11-1955 au 06-02-1962
Hasselt	06-02-1962 au 30-01-1963
Haine-Saint-Pierre	30-01-1963 au 01-05-1980
Antwerpen-Dam	01-05-1980 au 31-12-1987

Nombre de services-locomotives à assurer par locomotives type 201 et par remises

Remises	au livret au 01-10-1961	au livret au 27-05-1962
Haine-Saint-Pierre	11	11
Hasselt	9	12
Kinkempois	19	-
Merelbeke	10	10
Antwerpen-Dam	-	10
Aarschot	-	2
Total :	49	45
Nombres de locos à l'effectif :	55	54 (x)

(x) la locomotive 201.004 a été mise hors-écritures, le 9 janvier 1962 suite à une collision survenue à Isnières (ligne 94 entre Ath et Enghien).

Campagne de prévention d'INFRABEL

suite aux nombreux accidents graves sur les rails.

Infrabel dit : "un pas sur la voie c'est déjà un pied dans la tombe".

- 70 accidents ayant provoqué la mort de 28 personnes ont été recensés en 2008 sur les voies ferrées de notre réseau.
- 51 étaient dus à la traversée de passages à niveau = 12 décès.
- 19 étaient dus à des traversées de voies.

Malgré la suppression de 140 passages à niveau en quatre ans, le nombre d'accidents n'a pas diminué. En effet, l'imprudence du public demeure le principal facteur provocateur de ces accidents.

Le comportement téméraire de certains, comme le franchissement des voies avant la levée complète des barrières, peuvent coûter cher en vies !

Il n'y a que trois secondes entre la perception du bruit du convoi et son passage devant vous.

Face à ce constat, INFRABEL a décidé de considérer ces accidents sur ses voies ferroviaires comme un véritable problème de société. Aussi, une vaste campagne de sensibilisation est lancée. Elle se déclinera sous forme d'affiches, de dépliants distribués dans les gares et aux abords de cinquante passages à niveau très fréquentés ainsi que des "spots" télévisés.

La sécurité fut de tous temps un aspect important de l'exploitation ferroviaire. Ainsi, dans les années '30, à l'occasion du remplacement des passages à niveau à barrières sur roues par de la signalisation lumineuse, la SNCB édita l'affiche qui figure en page 2 de couverture.

Le réseau "N" du RMM à Houten (NL), début mars

Le réseau N est allé se promener en Hollande à la demande des organisateurs de l'exposition de modélisme de Houten (près d'Utrecht). Moments de convivialité et de plaisir pour les conducteurs et leurs accompagnants.



Les nombreux visiteurs, agglutinés devant le réseau, attestent du succès de la prestation du RMM.



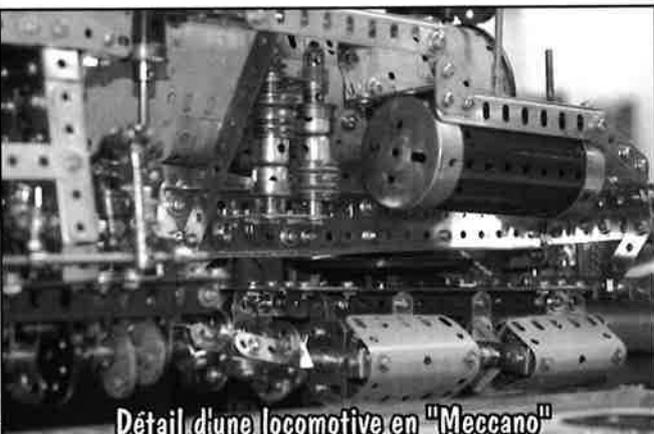
Le soir : le copain "japonais" de Thierry, Didier, Anne, Guy, Dirk, Jean-Pierre.



Pause : Guy, Anne, Dirk, Jean-Pierre, Michel.



Chargement du camion RMM : les 2 de gauche et le "beau moustachu" : des exposants, voisins "d'en face".
Du club : Didier, Dirk, Jean-Pierre, Thierry, Douglas, Guy, Jean-Claude, Michel.



Détail d'une locomotive en "Meccano"



Ci-dessus : un charmant réseau hollandais.

A gauche : coin industriel au bord du canal.

Coup de foudre au bout du Léman

21 juillet 1995 ... Acceptant la proposition d'un ami qui part en voiture rendre visite à sa sœur à Lausanne, nous embarquons avec lui ! Nous sommes attendus chez nos amis suisses et nous découvrons avec eux leur ville de résidence : Genève. A notre arrivée dans la cité de Calvin, vers 23 heures, nous empruntons un taxi (au chauffeur peu amène), sans remarquer que les transports publics locaux circulent jusqu'à minuit.

Le lendemain, nous nous rendons en ville à bord d'un trolleybus à la fois confortable et silencieux, propriété des transports publics genevois.

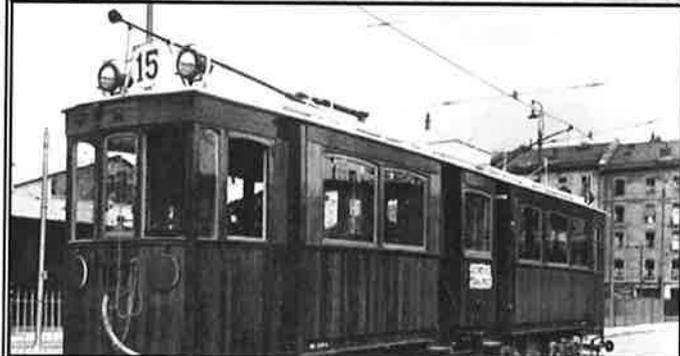
Dans les rues commerçantes, tramways, trolleybus et autobus se croisent en site propre.

L'accès et la correspondance sont aisés. La fréquence est élevée et l'attente aux arrêts est limitée. Le billet est valable une heure en zone urbaine. Des distributeurs de titres de transport équipent de nombreuses haltes et l'on peut y composer les cartes à trajets multiples avant de commencer les voyages... Tout cela à des tarifs très suisses pour l'époque. Prix à payer pour une attractivité supérieure à ce que nous connaissons alors chez nous (3 CHF soit 66 BEF de 1995).

Depuis lors, je suis tombé amoureux de cette ville posée comme un appétissant croissant à l'extrémité inférieure du lac Léman, à l'endroit où le Rhône redevient fleuve paisible et s'écoule vers Lyon.

Son réseau urbain m'avait séduit au point de vous en narrer l'histoire ici.

Au 19ème siècle, Genève comptait plusieurs sociétés exploitant des infrastructures ferrées. Le tramway électrique apparaît en 1898 sur la ligne reliant Rive à Veyrier-Salève, en périphérie. Le 11 juin 1899, marque la naissance de la "Compagnie Genevoise des Tramways Electriques" (CGTE).



Dès la fin de l'année suivante, celle-ci rachète les deux entreprises existantes : la "Compagnie Générale des Tramways Suisses" (TS) et la "Société Genevoise des Chemins de fer à Voie Etroite" (VE). L'écartement à voie métrique est généralisé et l'électrification réalisée, avec la commande de 99 automotrices électriques, à 2 et 4 essieux, auprès d'ateliers comme AEG, Westinghouse, Schlieren, Herbrand ou Alioth. Les premiers autobus arrivent dans l'entre-deux guerres en 1928 et sont de type Saurer. Ils viennent épauler les tramways, sur les lignes de campagne, dont la rentabilité est en baisse constante, la CGTE ne disposant pas de moyens pour entretenir et moderniser ses dessertes ferrées.

Durant la seconde guerre mondiale, le tramway reprend du service sur certains tronçons pour pallier au manque de carburant et de pneus qui affectaient les autobus.

Les onze premiers trolleybus seront construits en interne, par les Ateliers de la Jonction, au cours de l'année 1942. Assemblés sur châssis Saurer, ils disposent d'un équipement électrique fourni par la "Société Anonyme des Ateliers Sécheron". Leur longueur est de 10,34 m et leur puissance atteint 110 CV.

Leur exploitation complète n'interviendra, qu'en fin 1946, après la fin des hostilités.

L'essor de l'automobile, qui s'accapare une part de plus en plus grande dans la circulation urbaine, sonne petit à petit le glas du tram, dont il ne subsistera qu'une seule ligne à la fin des années soixante, et ce malgré la mise en service de nouveaux véhicules standardisés (normalisation) dans les années cinquante et la généralisation de l'autobus sur les lignes de ceinture, pour lesquelles seront créés des couloirs sur les principales artères de l'agglomération.

Afin de mieux gérer le développement d'une politique de transports attractifs, la CGTE devient une régie autonome de l'état, rebaptisée "Transport Public Genevois" en date du 1er janvier 1977 et modernise son parc de véhicules (trams, bus et trolleys).

A l'aube des années '90, on constatera un pic remarquable de fréquentation des lignes exploitées. L'apparition des "Noctabus" durant les week-ends à partir du 10 janvier 1997 permet de desservir 45 communes du canton, ainsi que 15 autres dans le canton de Vaud et la France voisine (Haute-Savoie '74').

Pour réaliser une uniformisation tarifaire entre les différents modes de transport de la région, les TPG s'allient à UNIRESO en 2001. Cet accord permet au voyageur muni d'un billet unique émis par les TPG d'emprunter le bus, le trolleybus et le tramway du cru, mais aussi les embarcations des "Mouettes Genevoises" qui sillonnent la Rade d'une rive à l'autre, les trains régionaux des CFF, les "Transports Annemassiens Collectifs" (TAC), une ligne des transports publics nyonnais, un TER Rhône-Alpes (SNCF) sur le parcours Genève Eaux Vives SNCF - Annemasse.

Dans le courant des années nonante, le tramway connaît de nouveaux développements au sein de l'agglomération



genevoise.

La ligne 12, existante, voit son parcours optimisé entre Bachet de Pesay (siège administratif et dépôt des TPG et Moillesulaz (Frontière française). De nombreux chantiers sont ouverts, afin de créer quatre nouvelles lignes en site propre dans les rues de la ville et alentours. Apparaîtront successivement les lignes :

- 13 "Nation - Palettes" (1995),
- 16 "Cornavin - Moillesulaz" (1998),
- 15 "Nation - Bachet" (2004),
- 17 "Bachet - Eaux-Vives" (2006).

Ces lignes de trams sont amenées à être prolongées. Certaines font l'objet d'études en cours, d'autres sont en cours de réalisation et atteindront bientôt les frontières du canton avec la France. (Ain '01' et Haute-Savoie '74'). Ces travaux vont de pair avec la modernisation du matériel roulant (DUEWAG Be 4/6 et 4/8) et l'apparition, depuis 2004, des "Cityrunners" de Bombardier longs de 42 mètres. La nouvelle livrée UNIRESO, blanc au-dessus, bleu-roi en bas se généralise avec apposition du nouveau logo des TPG qui suggère un mouvement circulaire...

Avec un effectif de 1.486 personnes dont 159 femmes, les "Transports Publics Genevois" exploitent 42 lignes

urbaines désignées par un ou plusieurs chiffres et 15 lignes suburbaines aux lettres de l'alphabet. Ils transportent 135.103.000 voyageurs/an soit 37.000 voyageurs par jour (statistiques TPG 2006) sur un réseau long de 980,3 km desservant 439.066 habitants sur 445.306 que compte le canton de Genève.

Le parc compte 360 véhicules d'un âge moyen de 13 ans (trams), 10 ans (bus) et 11 ans (trolleybus) qui parcourent 17 millions de km par an. Cet effectif compte 63 trams, 30 bus, 31 trolleybus équipés de caméras de vidéosurveillance qui assurent, à distance, prévention et dissuasion de la délinquance urbaine.

Depuis le 1 janvier 2007, le touriste qui pose son bagage dans un hôtel genevois bénéficie d'un titre de transport personnel gratuit pour la durée de son séjour sur place, valable sur les réseaux partenaires d'UNIRESO dans le canton de Genève. C'est la "Geneva Transport Card" proposée en association avec l'office du tourisme local. Alors, si le cœur vous en dit, vous n'avez plus d'excuses...

Yves De Vleeschauwer.

Tarif des cartes journalières

Carte unireso 9 h à minuit : 15 heures pour sillonner Genève et sa région.

- "Tout Genève", Plein : 7,00 CHF, Réduit * : 5,00 CHF
- "Régionale", Plein : 12,00 CHF, Réduit * : 6,00 CHF

Carte unireso 24 heures : Genève et sa région sans limites pendant 24 heures.

- "Tout Genève", Plein : 10,00 CHF, Réduit * : 7,30 CHF
- "Régionale", Plein : 18,00 CHF, Réduit : 9,00 CHF

* moins de 16 ans et détenteurs de l'abonnement demi-tarif CFF.



Fin du TGV : place à l'AGV ?

Le 7 février 2008, la société Alstom a présenté à la presse la nouvelle formule du matériel à grande vitesse : l'AGV, un train dont la vitesse maximale est de 360 km/h et destiné conquérir des nouveaux marchés dans le monde.

Partout, le train à grande vitesse séduit et des marchés importants sont ouverts : en Chine, en Corée du Sud, en Argentine où il est prévu pour la compagnie Alstom la fourniture de matériel à grande vitesse.

Que veut dire TGV et AGV ?

TGV

Le TGV est un train comportant 8 ou 10 voitures encadrées de 2 locomotives. Chacune de ces dernières a une masse adhérente de 98,5 tonnes et alimente 6 moteurs de traction de 525 kW chacun. Quatre moteurs sont montés sur les essieux de la locomotive et deux sont placés sur le premier boggie de la voiture attenante. Cet équipement représente donc 12 moteurs de traction pour une puissance totale de 6.300 kW (8.568 chevaux).

Dans un TGV, cette masse de 197 tonnes représente une perte de puissance, il faut tracter ces deux locomotives et il y a aussi une perte de "places voyageurs". Cette conception était admise dans les années septante du fait de l'équipement électrique de cette époque, mais obsolète dans les années 2005 lors de l'étude des futures grandes vitesses de 350 km/h et plus.

La société Alstom, suite à la découverte de nouvelles technologies en informatique et électronique étudia une nouvelle disposition des équipements de traction, ce qui donna naissance au nouveau concept de l'Automotrice Grande Vitesse.

AGV

L'AGV pour "Automotrice Grande Vitesse" où tous les éléments de traction sont répartis et placés sous la caisse des différentes voitures. Les deux locomotives sont remplacées par une voiture comportant un poste de conduite. L'avantage de cette disposition permet de réduire la masse adhérente du fait que l'effort de traction est réparti sur toute la longueur de la rame.

Grâce au gain de place, ce sont 411 passagers qui pourront être transportés dans un train de 10 voitures, soit un gain de 20% de plus que dans un TGV conventionnel.

Ce nouveau train aura une vitesse maximum de 360 km/h.

Le groupe Alstom a déjà vendu à l'opérateur ferroviaire privé italien "Nuovo Trasporto Viaggiatori" 25 rames ainsi qu'un contrat de maintenance pour une valeur de totale de 1,5 milliards d'Euros.

Jean Dubuffet



Le bibliothécaire, Luc Parant, propose d'organiser un voyage à YORK (GB) en 2010, sans date précise pour l'instant

Au départ de Zeebrugge un vendredi vers 18h, arrivée à Hull (GB) le samedi à 8h, en autocar jusque York (1h de route), journée à York : musée du chemin de fer, château-fort, ville, etc... retour vers 17h, arrivée à Zeebrugge le dimanche vers 8h.

Si vous êtes intéressés, contactez-le lors des réunions du club. Prix en fonction du nombre d'inscrits : un peu plus de 100,00 € par personne, 2 déjeuners compris à bord.

A propos de l'époque VI

Quels sont les changements dans la qualification des époques V et VI ?

En septembre 2007, le MOROP a qualifié cette nouvelle époque à la demande de nombre de ses membres, suite à l'apparition des exploitants privés et la modification de la numérotation UIC pour répertorier le matériel.

En gros, nous avons une norme qui donnait :

- le type de matériel par les deux premiers chiffres;
- les deux suivant pour le code pays (88) pour la Belgique;
- le numéro d'ordre du matériel dans son réseau;
- enfin le numéro de contrôle.

Cela fonctionnait tant que le matériel restait dans son pays d'origine. Mais depuis deux ans, la multiplication des sociétés de transport et surtout le passage d'un matériel similaire au travers des frontières et en transit sur des réseaux parfois situés à plus de 1.000 km de leur point d'origine, dans des pays de langue et culture différentes ne permettait plus aux agents locaux de reconnaître à qui facturer les km parcourus sur leur territoire, qui prévenir en cas de pannes ou incidents, etc.

C'est cette situation qui a amené l'UIC à ajouter quatre chiffres devant l'immatriculation qui était en vigueur jusqu'en 2006, mais il va de soi que la renumérotation n'est pas encore appliquée sur tout le matériel. Celle-ci est déjà peinte sur le nouveau matériel et pendant les travaux de grand entretien dans les ateliers.

La grande particularité est que nous trouvons sur le matériel la disposition suivante :

a b cc d eee fff g hhhh

Bloc International de "a" à "d"

"a" code de l'engin

En pratique le 9 se rapporte aux engins moteurs et véhicules spéciaux

"b" type de véhicule

0 divers;

- 1 Locomotive électrique;
- 2 Locomotive Diesel;
- 3 Rame automotrice électrique à grande vitesse;
- 4 Rame automotrice électrique;
- 5 Rame Diesel;
- 6 Remorque spécialisée;
- 7 Engin électrique de manœuvre;
- 8 Engin Diesel de manœuvre;
- 9 Véhicule de maintenance.

"cc" pays d'immatriculation du véhicule

C'est l'ancien code UIC. A remarquer que ce code n'indique plus un réseau, mais bien le pays.

Exemple : (80) = Allemagne et plus DB AG et (88) = Belgique et plus SNCB.

"d" complément

Complément à utiliser lorsque le numéro de série comporte quatre chiffres.

Bloc National de "e" à "f"

"eee" : numéro de série.

"fff" : numéro d'ordre

"g" : numéro de contrôle

les 5 "h" :

"ha" : à nouveau le code pays en marquage alphabétique : "B" pour la Belgique

"hb" à "he" : le détenteur du véhicule avec le code du détenteur.

Pour nous, en pratique, nous regarderons le plus souvent "d" à "f" car "deee" donne la série. Le "d" étant utilisé lorsque le numéro de série comporte 4 chiffres et "fff" le numéro d'ordre dans cette série. Il est à remarquer que "eee fff" est normalement souligné, ce qui nous facilitera la lecture.

A la lecture de ce qui précède, il me semble que l'époque VI est vraiment justifiée.

Gérard Smeesters

Note de la Rédaction :

Application sur la locomotive électrique 1801 (nouvelle série 18 de la SNCB) de la nouvelle numérotation standardisée européenne pour les véhicules ferroviaires, établie selon la spécification technique d'interopérabilité relative à l'exploitation et à la gestion du trafic.

Numérotation appliquée sur les faces latérales de la locomotive 1801 :

9	1	8	8	0	0	1	8	0	0	1	3	B	E	S	N	C	B
a	b	c	c	d	e	e	e	f	f	f	g	h	h	h	h	h	h
												a	a'	b	c	d	e

Il semblerait que le marquage alphabétique pour la Belgique soit BE et non B. Pour ne pas confondre avec la Bulgarie (Bulgarie) qui serait BA ?

Comment obtenir le n° de contrôle figurant en position "g" ? Reprenons les chiffres dans le tableau ci-dessous :

chiffre d'immatriculation	9	1	8	8	0	0	1	8	0	0	1
	a	b	c	c	d	e	e	e	f	f	f
n° de case	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Les cases sont numérotées de droite à gauche ! Chaque case impaire est multipliée par 2, les cases paires gardent leur valeur (multipliée par 1). Ceci donne :

chiffre d'immatriculation	9	1	8	8	0	0	1	8	0	0	1
n° de case	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
coeff. multiplicateur	x2	x1	x2								
résultat obtenu	18	1	16	8	0	0	2	8	0	0	2

L'addition de tous les chiffres (pas les nombres) de la ligne des résultats = 37. Le n° de contrôle est "3" car 40 : nombre de la dizaine supérieure - 37 = 3. Donc 40 - 37 = 3.

Suivant "En Lignes" du PFT n°89.

Le 12 décembre 2006, la SNCB a commandé à la firme Siemens 60 exemplaires de cette série de locomotives 1801 - 1860. Le 6 décembre 2008, nouvelle commande de la SNCB pour 60 autres locomotives (1861- 1920).



La nouvelle 1801 de Siemens, testée durant le mois de décembre 2008 sur le circuit d'essais de Velim en République Tchèque. Photo Torsten Giesen, décembre 2008, parue dans "En Lignes" du PFT n°89.

Actualité du 13 mars 2009 !

Mon correspondant de l'ARMF, Claudio Espinosa, (association espagnole de préservation du matériel historique, basée à Lleida-Lérida en Catalogne) vient de m'envoyer les premières photos de la mise en chauffe, après une longue restauration, de la 020T Couillet n°602 (voie large) construite en 1885 pour la Compagnie MZA - Madrid-Zaragoza- Alicante.



L'ARMF a été évoquée dans l'article consacré aux locomotives Garrats en Europe - FFN n°152.



Félicitations aux amateurs espagnols pour la sauvegarde d'une partie de notre patrimoine ferroviaire.

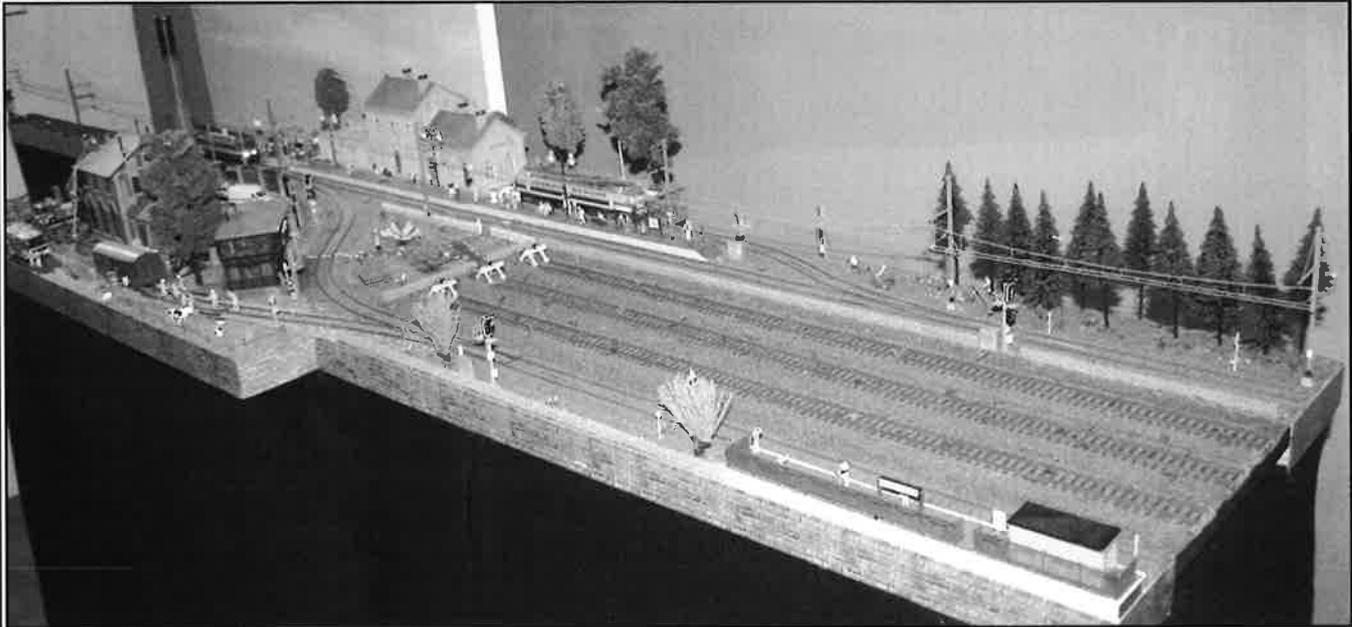
Pour une vidéo du premier allumage de cette loco : voir le lien : http://pop.youtube.com/watch?v=vcAqmHUjPgo&feature=channel_page

Photos ARMF.

Etienne LABAR.

Le module "YPSYLON" : 2ème prix à l'expo du TMM de Mechelen 2008

Voir page de couverture



En haut : après le concours, la surface occupée n'étant plus limitée, le module est maintenant complété par trois voies en cul de sac au centre, entre les deux voies de circulation.

En bas : l'automotrice 749 à l'arrêt en gare.

(Toutes les photos de Thierry Colpaert, auteur du module).





En haut : l'une des autopompes avec ses volets levés montrant le matériel figuré par des photos du matériel réel, reportées à l'échelle et collées sur le véhicule.

En bas : dans la nacelle le pompier arrose les débris fumants, un autre juché sur la charpente constate l'ampleur des dégâts.



6ème bourse du Rail Miniature Mosan

En raison des élections régionales et européennes, elle aura lieu, exceptionnellement et contrairement aux habitudes : le 2ème dimanche de juin.

Dimanche 14 juin de 9h à 13h

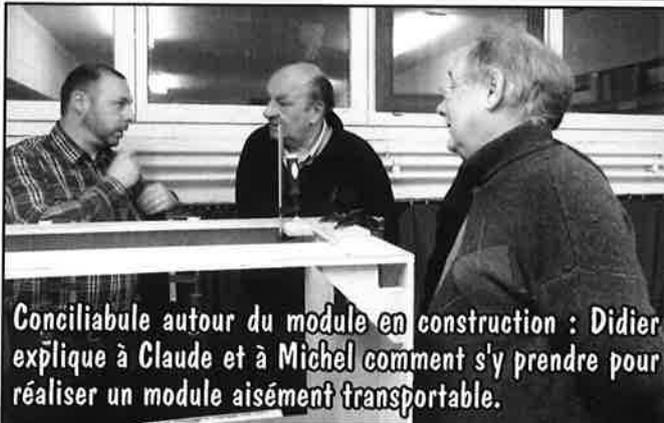
Institut Technique Henri Maus

Place de l'Ecole des Cadets à NAMUR

Bus n°5 au départ de la gare de Namur, direction CHRN St. Camille

Ci-dessous et en bas de la page de droite : le module de notre ami Jules Falque, présenté lors de la réunion mensuelle de Janvier. Dans FFN 156, présentation du module de Luc Parant inspiré de l'aérodrome de Tempoux.

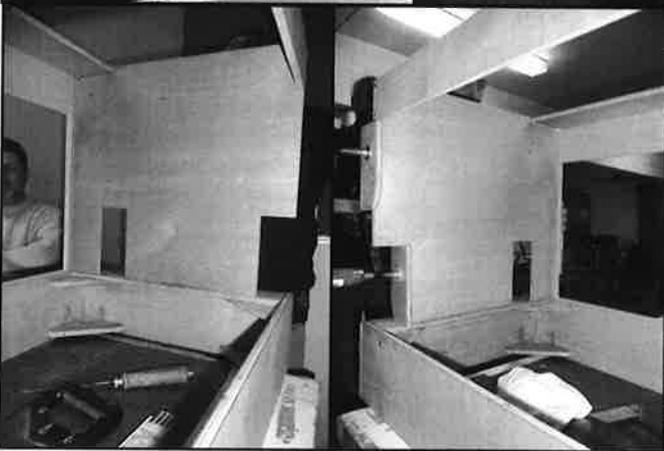




Conciliabule autour du module en construction : Didier explique à Claude et à Michel comment s'y prendre pour réaliser un module aisément transportable.



Didier ajuste les renforts d'angles et fixe les vis de solidarisation d'un coin inférieur.



A gauche : vue du côté intérieur gauche.
A droite : vue du côté intérieur droit. La petite fenêtre est le tunnel de passage entre modules. L'encoche est le passage de retour à l'arrière des modules.



Ne pas oublier de fraiser pour permettre à la vis d'être au niveau de la plaque afin de ne pas s'accrocher les vêtements...



1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB

Les 22 dernières années de la traction vapeur à la SNCB : de la renumérotation des locomotives en janvier 1946 aux dernières mises hors-écritures en avril 1967.

Suite des FFN 136 à 143, 146 à 154

Année 1960

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1960 : 1.070 machines.

Type	Nombre	Type	Nombre	Type	Nombre
1	28	40	44	81	209
7	30	50	4	93	8
12	4	51	1	97	30
16	43	53	145	98	9
26	30	58	38		
29	300	64	147	Total	1.070

136 locomotives mises hors écritures en 1960

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
7	10	4607	707	7.007	mai	Bruxelles-Midi	FBM	
		4609	709	7.009	mai	Berchem	FCV	
		4615	715	7.015	mai	Berchem	FCV	
		4617	717	7.017	mai	Berchem	FCV	
		4632	732	7.032	mai	Berchem	FCV	
		4635	735	7.035	mai	Berchem	FCV	
		4643	743	7.043	mai	Berchem	FCV	
		4656	756	7.056	juillet	Berchem	FCV	
		4660	760	7.060	mai	Berchem	FCV	
4671	771	7.071	mai	Berchem	FCV			
12	1	-	1205	12.005	décembre	Schaerbeek	FSR	(A)
16	13	3963	1603	16.003	mai	Saint-Ghislain	FGH	
		3964	1604	16.004	mai	Saint-Ghislain	FGH	
		3978	1618	16.018	juillet	Ath	ATH	
		3979	1619	16.019	mai	Saint-Ghislain	FGH	
		3980	1620	16.020	mai	Haine-Saint-Pierre	GT	
		3988	1628	16.028	mai	Walcourt	LWC	
		3922	1632	16.032	décembre	Walcourt	LWC	
		1564	1635	16.035	mai	Dendermonde	FT	
		1406	1636	16.036	mai	Ath	ATH	
		3943	1643	16.043	mai	Haine-Saint-Pierre	GT	
		3947	1647	16.047	mai	Haine-Saint-Pierre	GT	
		3924	1657	16.057	mai	Ath	ATH	
3959	1659	16.059	mai	Ath	ATH			
26	10	-	-	26.010	mai	Latour	MUT	(B)
		-	-	26.026	mai	Bertrix	MBX	(B)
		-	-	26.031	mai	Latour	MUT	(B)

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
26	10	-	-	26.033	mai	Bertrix	MBX	(B)
		-	-	26.034	juillet	Montzen	GMN	(B)
		-	-	26.041	mai	Bertrix	MBX	(B)
		-	-	26.058	mai	Latour	MUT	(B)
		-	-	26.059	mai	Latour	MUT	(B)
		-	-	26.062	mai	Bertrix	MBX	(B)
		-	-	26.079	mai	Bertrix	MBX	(B)
31	3	5180	3180	31.080	février	Aarschot	FRST	
		5195	3195	31.095	février	Aarschot	FRST	
		5072	3272	31.172	février	Aarschot	FRST	
40	23	4971	4001	40.001	mai	Statte	LHY	
		4974	4004	40.004	mai	Tournai	FTY	
		4977	4007	40.007	mai	Tournai	FTY	
		4978	4008	40.008	mai	Statte	LHY	
		4910	4010	40.010	mai	Braine-Le-Comte	FBC	
		4912	4012	40.012	mai	Statte	LHY	
		4915	4015	40.015	mai	Tournai	FTY	
		4920	4020	40.020	mai	Mons	FMS	
		4922	4022	40.022	mai	Braine-Le-Comte	FBC	
		4925	4025	40.025	mai	Aalst	FLS	
		4970	4000	40.029	mai	Tournai	FTY	
		4932	4032	40.032	mai	Mons	FMS	
		4934	4034	40.034	mai	Braine-Le-Comte	FBC	
		4942	4042	40.042	mai	Statte	LHY	
		4948	4048	40.048	mai	Aalst	FLS	
		4951	4051	40.051	mai	Aalst	FLS	
		4952	4052	40.052	mai	Statte	LHY	
		4953	4053	40.053	mai	Tournai	FTY	
		4959	4059	40.059	mai	Tournai	FTY	
		4962	4062	40.062	mai	Kortrijk	FC	
		4963	4063	40.063	mai	Braine-Le-Comte	FBC	
		4965	4065	40.065	octobre	Kortrijk	FC	
		4967	4067	40.067	mai	Tournai	FTY	
53	55	4802	5302	53.002	mai	Schaerbeek	FSR	
		4812	5312	53.012	mai	Ronet	FEO	
		4820	5320	53.020	mai	Haine-Saint-Pierre	GT	
		4826	5326	53.026	mai	Schaerbeek	FSR	
		4830	5330	53.030	mai	Berchem	FCV	
		4831	5331	53.031	mai	Merelbeke	FKR	
		4832	5332	53.032	octobre	Bruxelles-Midi	FBM	
		4835	5335	53.035	mai	Brugge	FR	
		4836	5336	53.036	mai	Bruxelles-Midi	FBM	
		4837	5337	53.037	juillet	Saint-Ghislain	FGH	
		4843	5343	53.043	octobre	Monceau	LNC	
		4854	5354	53.054	mai	Mons	FMS	
		4857	5357	53.057	mai	Leuven	FLV	
		4866	5366	53.066	mai	Braine-Le-Comte	FBC	
		4871	5371	53.071	juillet	Kinkempois	NK	
		4876	5376	53.076	mai	Leuven	FLV	
		3391	5391	53.091	octobre	Stockem	MKM	
		3393	5393	53.093	juillet	Brugge	FR	
		1038	5398	53.098	mai	Tournai	FTY	
		746	5406	53.106	mai	Saint-Ghislain	FGH	
		3710	5410	53.110	juin	Brugge	FR	
		3711	5411	53.111	octobre	Stockem	MKM	
		3720	5420	53.120	mai	Brugge	FR	

Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Remarque
		A la fondation de la SNCB le 01-09-1926	En vigueur à partir du 01-10-1931	En vigueur à partir du 01-01-1946		Nom	Abréviation télégraphique	
53	55	3725	5425	53.125	mai	Berchem	FCV	
		3694	5444	53.144	mai	Bruxelles-Midi	FBM	
		1003	5463	53.163	juin	Monceau	LNC	
		4885	5465	53.165	mai	Antwerpen-Dam	FNDM	
		1049	5469	53.169	octobre	Monceau	LNC	
		4080	5480	53.180	mai	Kinkempois	NK	
		4083	5483	53.183	mai	Herbesthal	FHR	
		4091	5491	53.191	mai	Leuven	FLV	
		4106	5506	53.206	mai	Tamines	FTM	
		1009	5509	53.209	mai	Kinkempois	NK	
		1052	5522	53.222	mai	Kortrijk	FC	
		4132	5532	53.232	mai	Berchem	FCV	
		4133	5533	53.233	mai	Saint-Ghislain	FGH	
		4135	5535	53.235	mai	Mons	FMS	
		4150	5550	53.250	mai	Muizen	FYM	
		751	5551	53.251	mai	Leuven	FLV	
		4160	5560	53.260	juin	Hasselt	FHS	
		4163	5563	53.263	mai	Ronet	FEO	
		4167	5567	53.267	mai	Walcourt	LWC	
		4169	5569	53.269	mai	Antwerpen-Dam	FNDM	
		4170	5570	53.270	juin	Brugge	FR	
		4186	5586	53.286	mai	Brugge	FR	
		4189	5589	53.289	mai	Montignies	FMY	
		4194	5594	53.294	mai	Schaerbeek	FSR	
		4096	5596	53.296	mai	Kinkempois	NK	
		4198	5598	53.298	mai	Mons	FMS	
		4893	5603	53.303	mai	Mons	FMS	
		939	5639	53.339	mai	Braine-Le-Comte	FBC	
4903	5643	53.343	mai	Kinkempois	NK			
846	5646	53.346	mai	Saint-Ghislain	FGH			
850	5650	53.350	mai	Hasselt	FHS			
4896	5655	53.355	mai	Berchem	FCV			
57	2	4720	5720	57.020	juillet	Bruxelles-Midi	FBM	
		4735	5735	57.035	juin	Bruxelles-Midi	FBM	
62	1	6204	6204	62.004	mai	Bruxelles-Midi	FBM	
64	1	6472	6472	64.072	octobre	Merelbeke	FKR	
81	11	8104	8104	81.004	mai	Berchem	FCV	
		8128	8128	81.028	juillet	Walcourt	LWC	
		8302	8302	81.202	mai	Kinkempois	NK	
		8362	8362	81.262	juillet	Walcourt	LWC	
		8364	8364	81.264	mai	Berchem	FCV	
		8373	8373	81.273	mai	Merelbeke	FKR	
		8460	8460	81.360	juillet	Saint-Ghislain	FGH	
		8624	8624	81.524	mai	Berchem	FCV	
		8628	8628	81.528	mai	Saint-Ghislain	FGH	
		8639	8639	81.539	mai	Berchem	FCV	
8659	8659	81.559	mai	Kinkempois	NK			
93	3	9309	9309	93.009	juillet	Brugge	FR	
		9349	9349	93.049	juillet	Brugge	FR	
		9361	9361	93.061	février	Berchem	FCV	
97	1	9750	9750	97.050	mars	Herbesthal	FHR	
98	2	9896	9896	98.035	décembre	Montzen	GMN	
		9843	9848	98.043	décembre	Kinkempois	NK	

Remarques :

(A) Locomotive prise en écritures par la SNCB en juillet 1939.

(B) Locomotives prises en écritures par la SNCB en 1946 (26.010, 26.058, 26.059 en janvier; 26.026 en février; 26.031 en mars; 26.033, 26.034 en avril; 26.041, 26.062, 26.079 en mai).

Bilan de l'année 1960

Durant cette année, la SNCB a mis hors-écritures 136 locomotives :

A. 95 locomotives visées par les mesures de standardisation émises au cours des années antérieures, à savoir : types 7 (10); 26 (10); 31 (3); 53 (55); 57 (2); 62 (1); 81 (11) et 93 (3).

B. 13 locomotives type 16.

C. 23 locomotives type 40.

D. 5 locomotives hors-service et en mauvais état, à savoir type 12 (1), 64 (1), 97 (1) et 98 (2).

Au 31 décembre 1960, les locomotives des types 31, 57, et 62 disparaissaient du paysage ferroviaire de notre pays.

Note de la Direction du 8 avril 1960 pour le Conseil d'Administration du 29 avril 1960.

Par application du programme approuvé par le Conseil d'Administration en sa séance du 22 mai 1959, l'effectif standardisé des locomotives à vapeur a été ramené à 1.196 unités. Huit de celles-ci ont été démolies : 5 locomotives du type 1 et 3 du type 16 qui étaient hors service et en mauvais état.

L'effectif standardisé comporte donc encore 1.188 unités, dont 935 locomotives de route et 253 locomotives de manoeuvres.

Actuellement, cet effectif peut être ramené de 1.188 unités à 1.061 unités. Il comprendrait :

- 286 locomotives à voyageurs;
- 372 locomotives mixtes;
- 205 locomotives à marchandises;
- 198 locomotives de manoeuvres.

La Direction propose, en conséquence, la démolition des 127 locomotives à vapeur suivantes, en surabondance :

- 10 locomotives à voyageurs type 7;
- 12 locomotives à voyageurs type 16;
- 10 locomotives mixtes, type 26;
- 25 locomotives mixtes type 40;
- 15 locomotives à marchandises type 81;
- 55 locomotives de manoeuvres type 53.

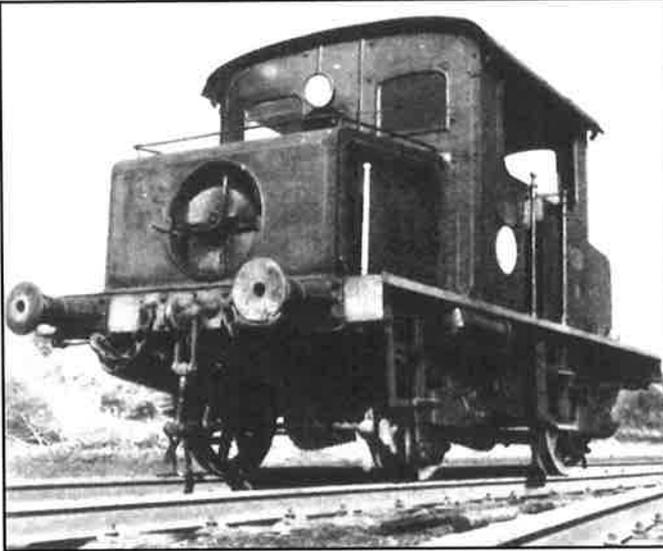
Pour la période du 1 janvier 1946 au 31 décembre 1953, veuillez vous référer à Ferro Flash Namur n°148.

Du 1 janvier 1961 au 20 avril 1967, un total de 1.070 locomotives seront mises hors-écritures : (1961 : 140; 1962 : 121; 1963 : 206; 1964 : 147; 1965 : 150; 1966 : 240; 1967 : 66).

Récapitulatif par types et par années des 1.102 locomotives mises hors-écritures entre le 1 janvier 1954 et le 31 décembre 1960

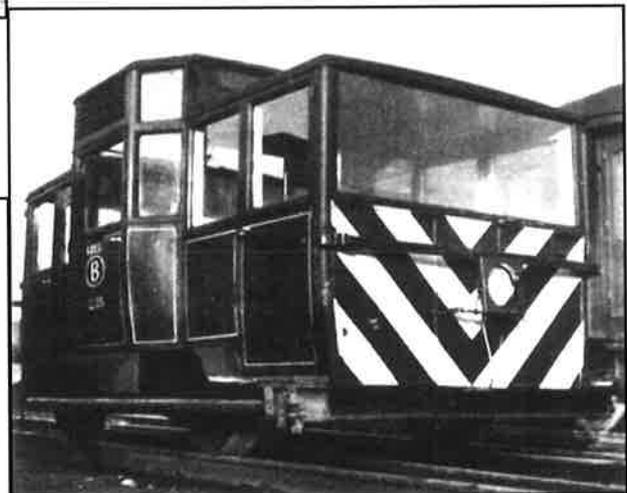
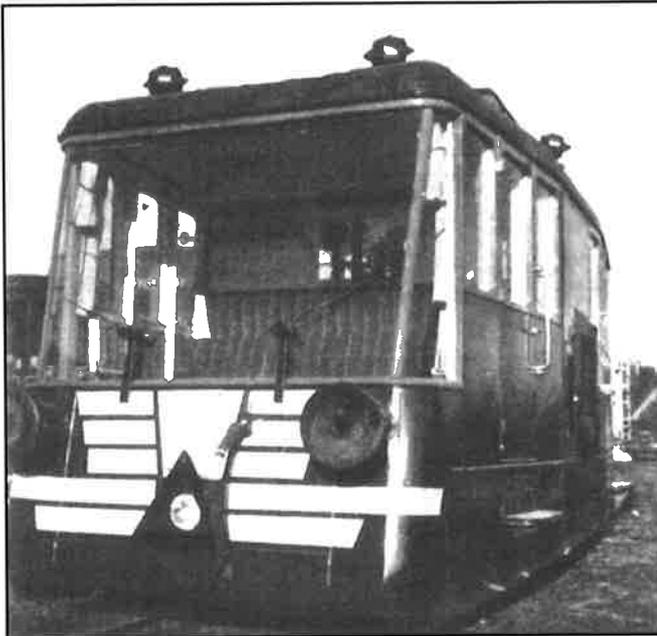
Années	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	Totaux par types
Voir dans :	FFN n°149	FFN n°150	FFN n°151	FFN n°152	FFN n°153	FFN n°154	FFN n°155	
Types								
1	-	-	-	1	-	5	-	6
7	3	1	-	-	19	10	10	43
10	6	9	29	3	1	1	-	49
12	-	-	9	-	1	-	1	2
15	7	10	2	3	5	3	-	30
16	-	-	-	-	-	3	13	16
25	-	6	-	3	2	3	-	14
26	-	5	-	35	10	-	10	60
31	8	9	11	51	30	37	3	159
38	19	38	22	5	-	-	-	84
40	-	1	-	-	-	-	23	24
41	29	13	3	45	20	40	-	150
50	1	-	-	-	-	-	-	1
51	6	8	5	5	6	2	-	32
53	-	-	22	36	20	40	55	173
57	10	19	13	8	3	6	2	61
60	10	2	1	1	1	1	-	16
62	4	1	-	-	-	1	1	7
64	-	-	-	-	-	-	1	1
81	1	1	3	17	30	30	11	93
93	14	7	4	5	4	2	3	39
96	4	9	3	-	-	-	-	16
97	-	3	-	-	-	-	1	4
98	-	-	-	-	-	-	2	2
99	-	8	8	4	-	-	-	20
Totaux par années	122	150	126	232	152	184	136	1.102

Tracteurs et draisines de la SNCB en 1959



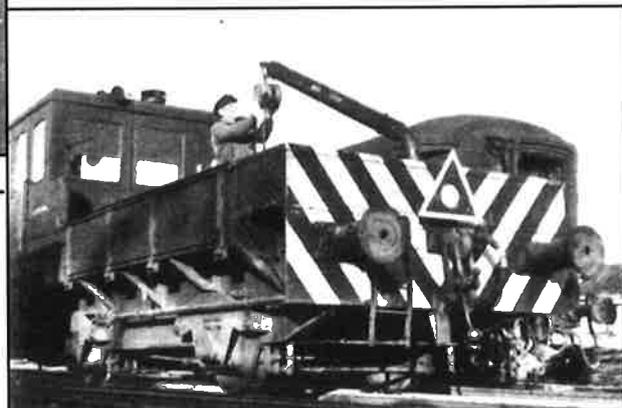
Tracteur type 7 : moteur essence 100 CV, transmission par chaîne, vitesse maxi 40 km/h. Il servait à transporter wagons et matériaux destinés aux chantiers de travaux des voies.

Tracteur d'atelier : moteur Diesel de 100 CV, transmission par chaîne, vitesse maximum 40 km/h. Il servait à tirer les wagons dans les installations du dépôt central de la voie à Schaerbeek.



Draisine type 2 : moteur à essence 50 CV, transmission par chaîne, vitesse maximum 60 km/h, capacité 6 personnes. Elle servait aux tournées d'inspection des fonctionnaires des groupes.

Draisine type 1 : moteur à essence de 110 CV, transmission par chaîne, vitesse maximum 100 km/h, capacité 10 personnes. Elle servait aux tournées d'inspection des fonctionnaires de la direction.



Tracteur type 8 : moteur à essence de 100 CV, transmission par axes télescopiques, vitesse maximum 100 km/h. Il servait à transporter wagons, matériaux et matériels (groupe électrogène et groupes de soudures) destinés eux aussi, aux chantiers de travaux dans les voies.

Sources : revue "Le Rail" n°33 de mai 1959 (édition SNCB).

Avril

10..... Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

11 au 13 ..BLANKENBERGE (B) : expo modélisme ferroviaire au Kasino, Zeedijk 150. 10h>18h.

11 au 13 ..MOUSCRON (B) : salon de la maquette. Centrexpo, rue de Menin 400. 10h>19h.

17..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : animation par les "Hornby-Boys".

17 et 18 ..BRUXELLES : portes ouvertes chez "Dreamcollection", rue du Midi 50. 10h>18h.

18 et 19 ..FOREST (B) : ouverture de la saison de vapeur vive au Parc du Bempt.

19..... WOLUWE (B) : bourse multi modélisme. Woluwe Shopping Centre. 07h30 > 13h30.

19..... EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Dirschotsedijk 23. 09h>14h.

22 au 26. DORTMUND (D) : INTERMODELLBAU. (***) 09h>18h et le 26 : 09h>17h.

24..... DORTMUND (D) voyage RMM à Intermodellbau 2009. Inscription : 38,00€ y compris la carte d'entrée. Inscription par paiement rapide de 38,00 € au compte 360-0053510-69 du RMM.

24..... Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

25..... BETTEMBOURG (L) : visite du centre de triage.

25 et 26 ..SAINT-VALERY SUR SOMME (F8D) : fête de la vapeur.

26..... AYWAILLE (B) : bourse jouets et multi modélisme. Salle Saint Raphaël, avenue de la Parallée 40. 09h>13h.

Mai

1..... Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs CFF - ÖBB – FS, époques IV et V.

1 au 3 .. MALDEGEM (B) : festival de la vapeur. Ancienne gare, Stationsplein 8. 10h > 18h

1 au 3 .. SCLLESSIN (B) : bourse organisée par l'ALAF aux anciennes écoles du Château de Sclessin, rue de Berloz (près du stade du Standard). 09h > 13h.

8..... Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

9..... SAINT-GHISLAIN (B) : bourse à l'abri-musée de 10h > 17h, entrée gratuite. Locotracteur V36 "ex-ABL".

9 et 10 ..LUXEMBOURG-gare. Le Chemin de fer en fête. Navettes gratuites et visite du Centre de Remisage et de Maintenance.

15..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Guy Tytecat. "Exploitation forestière normale en Virginie de l'ouest".

17..... EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Dirschotsedijk 23. 09h>14h.

17..... HOESELT (B) : bourse trains miniatures. Kultureel Centrum "Ter Kommen". 09>13h.

22..... Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs + trains de marchandises, traction vapeur toutes nationalités, époque III.

29..... Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Juin

5..... Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs SNCF – CFL, époques IV et V.

6 et 7 .. MONTIGNY-LE-TILLEUL (B) 1er salon du modélisme. Foyer Culturel. 10h>18h.

12..... Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

14..... NAMUR : 6èmeBOURSE organisée par le Rail Miniature Mosan. Institut Technique Henri Maus, Place de l'Ecole des Cadets. 09>13h.

14 et 15 .. CHATHAM (GB) : exposition de modélisme ferroviaire toutes échelles.

19..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

26..... Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Juillet

3..... Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.

10..... Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

17..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

24..... Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs SNCB, époques IV et V.

31..... Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Août

7..... Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs et trains de marchandises, toutes nationalités, époques I et II.

14..... Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

21..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

28..... Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Septembre

4..... Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de

..... voyageurs internationaux, toutes nationalités, époques IV et V.

5 et 6 CFC (gare musée d'Haine-Saint-Pierre) : Expo ferroviaire. 10h>18h.

6 HOESEL (B) : bourse trains miniatures. Kultureel Centrum "Ter Kommen". 09>13h.

6 au 10 WEIFELDEN (CH) : Congrès MOROP. <http://www.morop.eu>

11 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

13 EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Oirschotsedijk 23. 09h>14h.

18..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

19 et 20 RODGAU-NIEDER RODEN (D) près de Frankfurt-am-Main : 2ème convention trains "US". Exposition internationale, réseaux à thème US toutes échelles. 10h à 18h.

..... <http://www.us-convention-brd>

25 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Octobre

2 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs DB – DR, époques IV et V.

9 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

10 - 11 HOESEL (B) : "Euromodelbouw 2009" : expo de trains miniatures. Kultureel Centrum "Ter Kommen". Avec la participation du réseau N du Rail Miniature Mosan.

16..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

23 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs + trains de marchandises, traction Diesel + électrique, toutes nationalités, époque III.

30 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Novembre

1 EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Oirschotsedijk 23. 09h>14h.

6 Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.

13 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

20 Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :

27 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Décembre

4..... Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Trains de voyageurs CFF – ÖBB – FS, époques IV et V.

6 HOESEL (B) : bourse trains miniatures. Kultureel Centrum "Ter Kommen". 09>13h.

11 Réunion RMM. Circulations sur les réseaux.

13..... EINDHOVEN (NL) : bourse trains. Zaal Valkenhorst, Oirschotsedijk 23. 09h>14h.

18..... Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : SOUPER annuel "fromages" au local du RMM à 19h30.

25 Réseau H0 mosan : Circulations en 3 rails CA sur la ligne 162, voie A, pour les membres du club. Circulations et travaux sur les autres réseaux.

Janvier 2010

1

8

Quelque part dans l'année 2010 : Voyage à YORK (GB).

Nouvelles de la bibliothèque

Nous avons acquis les trois tomes des "Chemins de Fer au Congo", le superbe livre "Couleurs Vicinales" : anthologie du tram belge.

Merci à Paul pour le don des revues "Voie Libre". Il ne manque plus que le n°18, hélas épuisé chez l'éditeur, donc appel à... un généreux donateur.

- En ce qui concerne les revues, les plus courantes seront bientôt complètes, quelques numéros de Locorevue sont en commande pour compléter les manques.

Reçu celles qui manquaient de la revue américaine "Model Railroader".

Tout cela pourra être relié soit cette année si le budget le permet encore, soit l'année prochaine...

Les autres revues, étrangères, allemandes et françaises

pour la plupart, sont consultables et constituent une mine de renseignements quant à la composition de trains des années 50-60-70, mais il est impensable d'imaginer les relier, vu le nombre important de numéros absents. A mon avis, il devait s'agir de dons de membres.

- La bibliothèque est toujours heureuse de recevoir des dons, livres, romans, horaires anciens, catalogues anciens, livres techniques SNCB ou SNCV, ainsi que des revues pour autant que ce soit des années complètes. Aussi des DVD originaux ou copies correctes.

Dans un autre domaine, merci à Charles pour le don d'un transfo destiné au réseau des "enfants"...

La bibliothèque fonctionne de façon très satisfaisante.

Luc PARANT, bibliothécaire.

Rail Miniature Mosan

Fondé en 1965, le Rail Miniature Mosan regroupe des modélistes ferroviaires et des amis des chemins de fer. Il leur permet de partager entre amis leur passion pour le rail, d'améliorer leurs connaissances ferroviaires ainsi que leur savoir-faire de modélistes.

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

Comité actuel (2009) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Jean-Pierre Lobet
 Trésorier, *Rédac'chef Ferro Flash Namur* Claude Carpet
 Webmaster, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Relations Publiques Luc Parant

Responsables, animateurs d'activités :

Réseau H0 "Mosan" Michel Archambeau,
 et Claude Riguelle.
 Réseau H0 "US" Jean-Claude Botspoel,
 et Jules Falque.
 Réseau N "Athus-Meuse" Didier Delfosse,
 et Luc Parant.
 Bibliothèque Luc Parant,
 et Jean-Claude Botspoel.

Cotisations annuelles.

Le Membre :

Membre bienfaiteur 45,00 €.
 Membre ordinaire * 30,00 €.
 Membre junior (- de 18 ans) 15,00 €.
 Le statut de membre confère automatiquement l'abonnement à Ferro Flash Namur.

L'abonné à Ferro Flash Namur :

Pour la Belgique 20,00 €.
 Pour l'étranger 25,00 €.

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

Président Jean-Claude Botspoel Rue Saint Hadelin, 25 5561 CELLES.
 Tél : 082.66.76.60 GSM : 0477.39.69.99 Courriel : president@club-rmm.be

Vice-Président André Delsemme Rue de Hesbaye, 30 5310 NOVILLE-SUR-MEHAIGNE.
 Tél : 081.81.25.39 Courriel : vice-president@club-rmm.be

Secrétaire Jean-Pierre Lobet Rue Auguste Leblanc, 36 ... 5002 SAINT-SERVAIS.
 GSM : 0477-55.49.04 Courriel : secretaire@club-rmm.be

Trésorier Claude Carpet Rue Saint Marcoux, 35 5651 LANEFFE
 Tél : 071-72.95.61 GSM : 0475-48.62.60 Courriel : tresorier@club-rmm.be

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

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

Ferro Flash Namur

Rédaction et Claude CARPET, c/o "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères, 435;
 éditeur responsable B 5621 Morialmé (Florennes). Tél : 0475.48.62.60. et 071.72.95.61.
 Courriel : redac-chef@club-rmm.be

URL Internet du Rail Miniature Mosan : <http://www.club-rmm.be>

Diffusion Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. webmaster@club-rmm.be

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

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

Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction. Tout texte, photo, nouvelle sont communiqués à titre purement informatif pour le lecteur et ne peuvent en aucun cas être assimilés à de la publicité : le bulletin s'en veut dépourvue et ne veut être inféodé à quelque titre que ce soit à un producteur, fabricant, marque ou entreprise ayant ou non rapport avec le modélisme.

Autant qu'il est possible, nos sources sont mentionnées lorsqu'elles nous sont connues.

Vie du club

Le RMM en visite à la Cité du Train à Mulhouse	pages 1 à 4
A propos de FFN 154	page 5
Agenda du club et "les amis nous informent"	pages 21 et 22
Nouvelles de la bibliothèque.....	page 22

Du réel à la miniature

A propos de l'époque VI	page 10
-------------------------------	---------

Documentation

Coup de foudre au bout du Léman.....	pages 7 et 8
--------------------------------------	--------------

Modélisme

Le module "Ypsylon".....	pages 12 et 13
Réseau modulaire en construction.....	pages 14 et 15

Actualité ferroviaire

Campagne de prévention d'INFRABEL.....	page 5
Fin du TGV, place à l'AGV.....	page 9
Actualité du 13 mars 2009.....	page 11

Rétrorail

1946 - 2006 : le 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB (année 1960).....	pages 16 à 19
Tracteurs et draisines de la SNCB en 1959	page 20

ferro flash Namur n°155 (2009-2)

Ce deuxième numéro de l'année 2009 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet et Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des articles, photos ou toute autre collaboration : Thierry Colpaert, Didier Delfosse, Yves Devleeschauwer, Jean Dubuffet, Etienne Labar, Luc Parant, Gérard Smeesters et d'autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail sans lequel cette revue serait certainement bien moins fournie !...

ferro flash Namur :

Infographie : "MODELISME & GRAPHISME sa", Allée des Fougères 435; 5621 Morialmé. 071.729561.

Impression : "IMPAPRINT sprl"; Avenue Eugène Mascaux, 203; 6001 Marcinelle. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal.

Page de couverture : Module "Ypsylon" de Thierry Colpaert.

Page 2 de couverture : Affiche éditée par la SNCB dans les années '30, relative à la sécurité aux passages à niveau.