

# Rail Miniature Mosan

Association de modélistes ferroviaires de la région namuroise

# Ferro Flash Namur

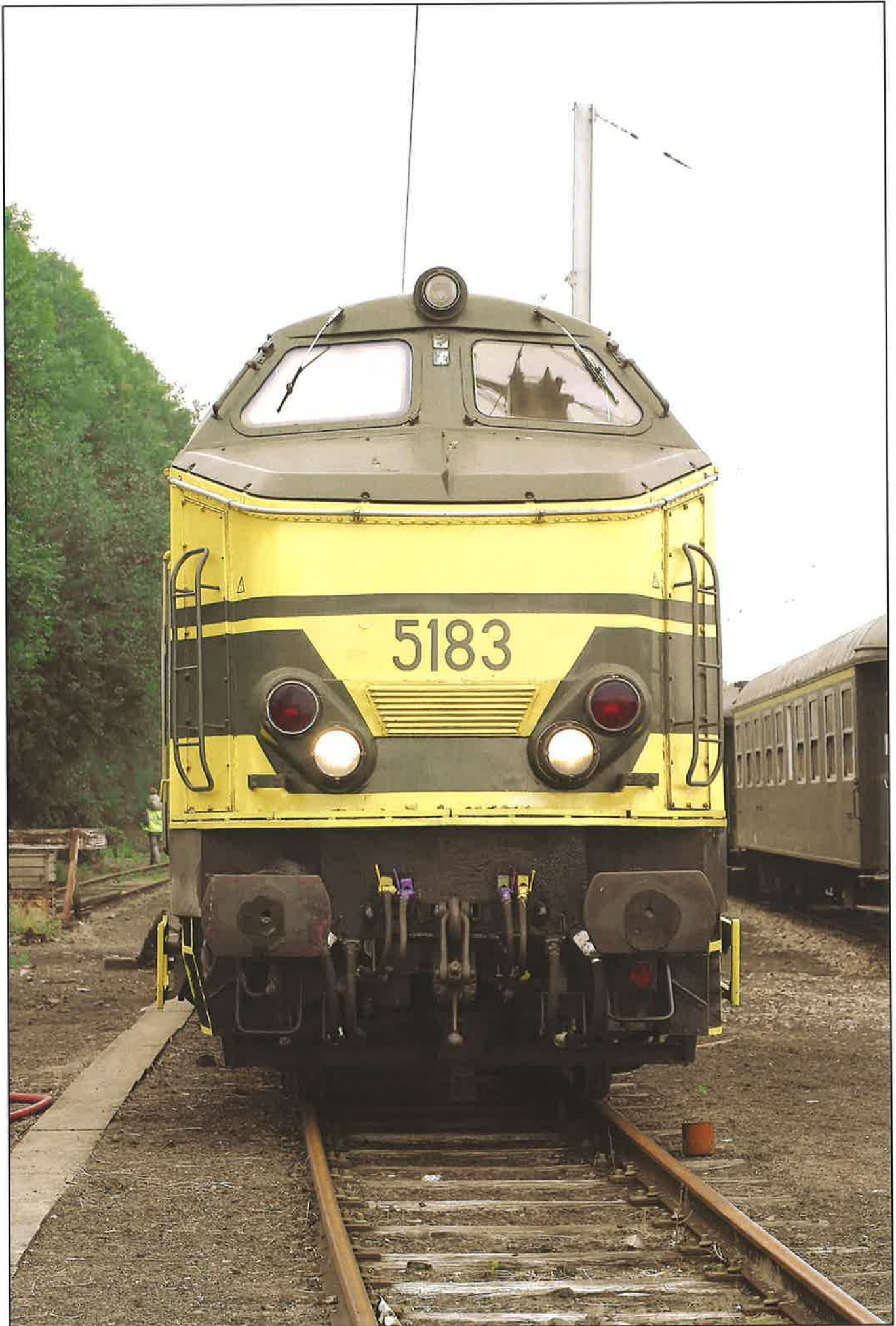


Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

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

n°134 2005-5





# The Rusty Marvellous Mountain Railroad

## Présentation

Le RMM RR est un réseau imaginaire, d'inspiration américaine, époque 1930-1950, censé se trouver dans une région montagneuse et semi-aride du Sud de la côte Est des Etats-Unis au paysage à la couleur rouille caractéristique (rusty). Il représente une ligne secondaire (short line) à voie unique qui remonte la vallée d'une petite rivière (Legs River). Dans un petit village au bord d'un lac navigable, il y a sur cette ligne, une petite gare (Navajo) avec une voie d'évitement, une petite

remise et divers embranchements. Ceux-ci permettent d'une part la desserte d'une mine exploitant le minerai d'argent, la galène, et d'autre part l'approvisionnement d'une scierie à partir des forêts de pins voisines.

L'époque choisie permet de faire côtoyer traction vapeur et diesel, signalisation mécanique et lumineuse, commande des aiguillages par levier manuel ou, en gare, par moteur pneumatique.

Du matériel en livrée de nombreuses compagnies parcourt la ligne secondaire, soit parce que leur compa-



gnie est autorisée à l'emprunter, soit parce que le RMM RR les a racheté d'occasion et ne les a pas repeint.

Les trains marchandises sont largement majoritaires mais des trains voyageurs s'arrêtent encore à la gare.

La desserte des embranchements utilise encore couramment des locomotives à vapeur forestières chauffée au bois.

La reproduction à l'échelle 1/87<sup>ème</sup> est le plus fidèle possible : circulation des trains à droite, attelage central fonctionnel reproduisant l'attelage

américain réel, pas de tampons au matériel roulant, butoirs avec tampon central, signalisation mécanique et lumineuse conforme, bâtiments et ponts en bois, drapeau des Etats-Unis de l'époque avec moins d'étoiles qu'actuellement.

## Caractéristiques

Echelle H0 (1/87<sup>ème</sup>), voie normale.

Réseau en boucle à voie unique avec fond de décor et gare cachée à 4 voies.



Voies et accessoires alimentés en courant alternatif 16 V, système digital LENZ (DCC) avec microprocesseur (décodeur) à bord des engins moteurs et commandes à main mobiles.

Les 9 aiguillages sur le réseau et les 6 dans la gare cachée sont tous commandés par interrupteur; amovible sur le réseau, fixe en gare cachée.

Signalisation automatique en fonction de la position des aiguillages et des trains ou, en gare cachée, commandée directement par interrupteur.

### Historique

1999 conception

2000 structure de base, bâtiments, ponts

2001 rails et aiguillages

2002 relief en plâtre

2003 peinture et câblage des voies, aiguillages et signaux

2004 gare cachée et pieds métalliques

2005 plaques de fond de décor et éclairage

2006 finition et inauguration

### Réalisation

Rail Miniature Mosan (Jambes-Namur)

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

Courriel : [rmmsecretaire@hotmail.com](mailto:rmmsecretaire@hotmail.com)

Photos : **Claude Carpet**



**Wagon citerne des Chemins de fer Rhétiques (RhB) à l'échelle G2m, patiné par Eric Dricot (photographié par Etienne Labar sur son réseau de jardin).**

### Un RMMiste à l'honneur

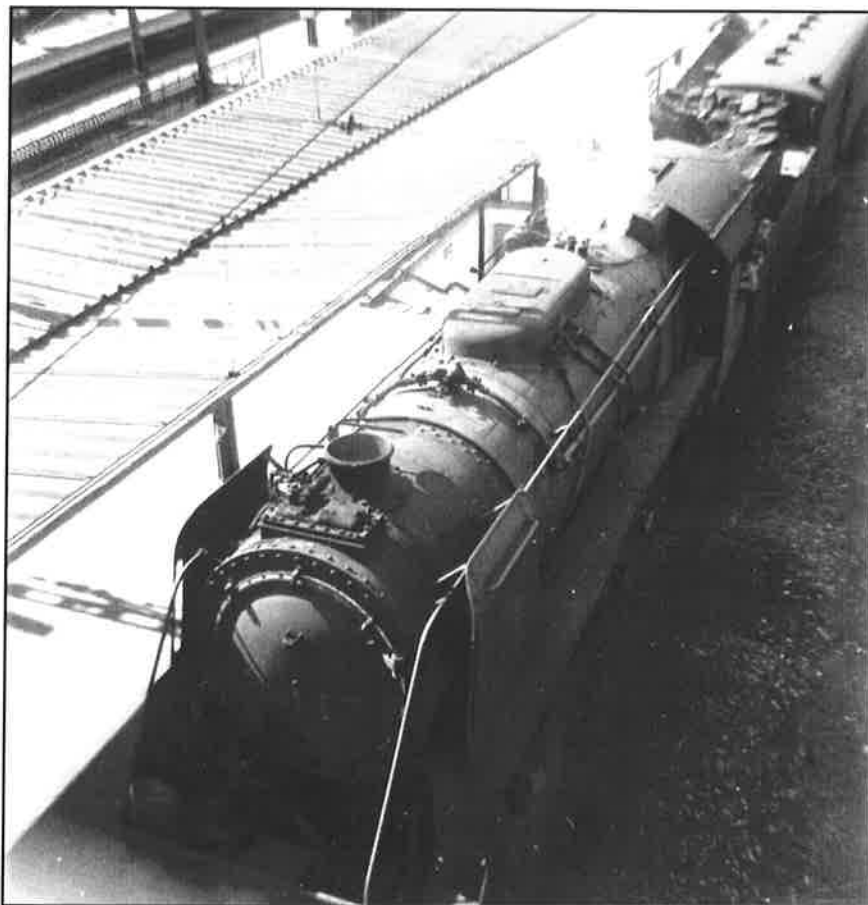
Cliquez sur <http://www.rail-france.org>, vous pourrez vous aussi donner des "étoiles" à vos sites préférés... 3.387 internautes ont noté le site de notre ami Michel MARIN. Son "REPERTOIRE FERROVIAIRE" réunit plus de 10.000 liens et vient de recevoir sa place parmi les "sites \*\*\*\*\*". Bravo pour la persévérance de Michel et son activité de fourmi pour le rail (grand et petit) !

Parmi les sites "cinq étoiles", nous retrouvons les Belges du Petit Train de Forest (PTVF), celui de la Ligne 124 (L124), d'un FOU DU RAIL et de la CGSP, le PORTAIL DES CHEMINOTS ET DES AMIS DU RAIL !

Quant au RMM, il obtient seulement 1,5 étoiles !

Faisons un peu de lobbying et allons chacun y ajouter nos étoiles .... Pourtant ce mois-ci, le RMM était en Page d'Accueil de RAIL FRANCE, avec une proposition d'y découvrir les photos des dernières circulations H0, US... *Jean-Pierre Lobet.*



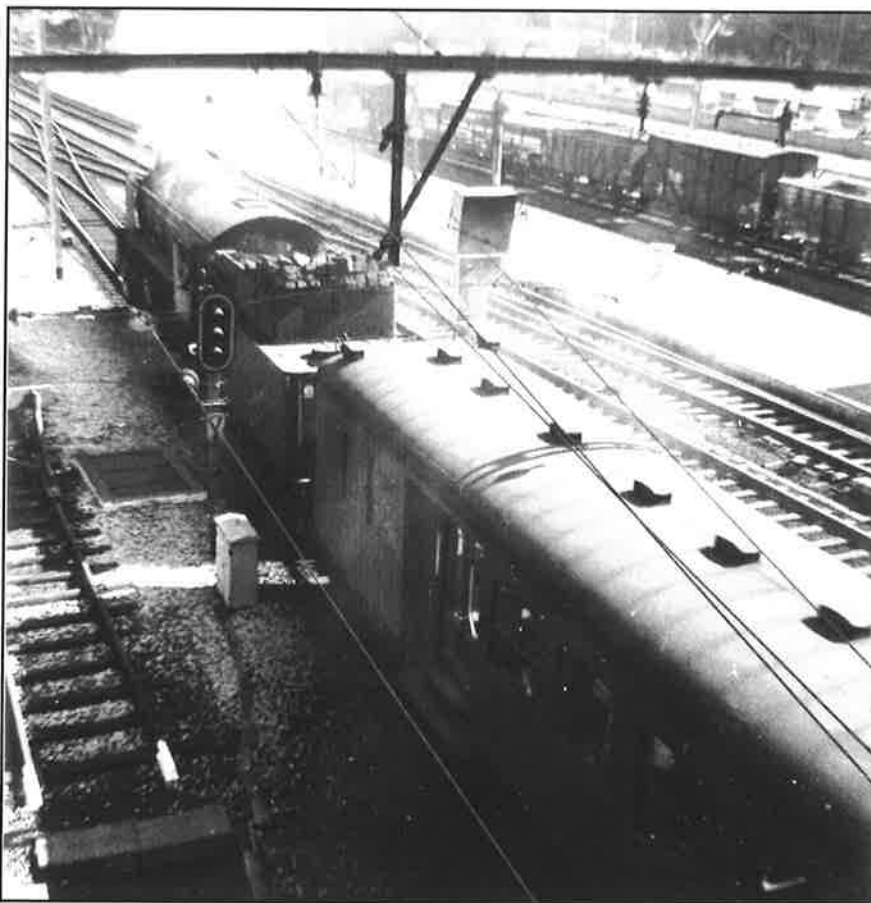


**"J'entends siffler le train".  
Photo Arlette Riguelle.**

Vue de la 29.147 prise depuis l'ancienne passerelle surplombant les voies.

Les caténaires sont déjà en place, nous sommes à la charnière entre le "tout vapeur" et l'apparition de la traction électrique.

La photographe avait 19 ans lors de la prise de vues en gare de Namur et suivait les cours de la seconde Normale Technique. Ces documents ont participé à un concours photographique de l'Institut Sainte Ursule à Namur.



La 29.147 en tête d'une rame de voitures M1 gagne le grill de sortie. Sur la gauche de la locomotive, un signal simplifié à 3 feux.

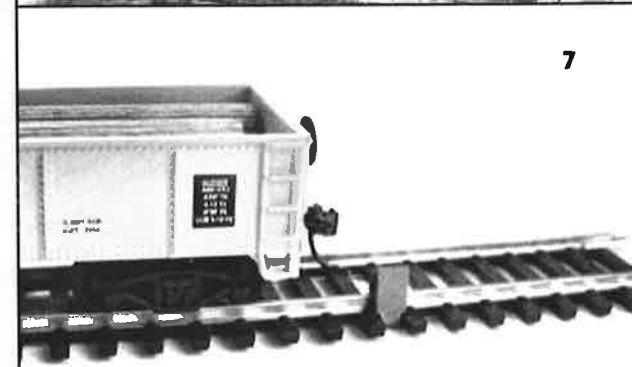
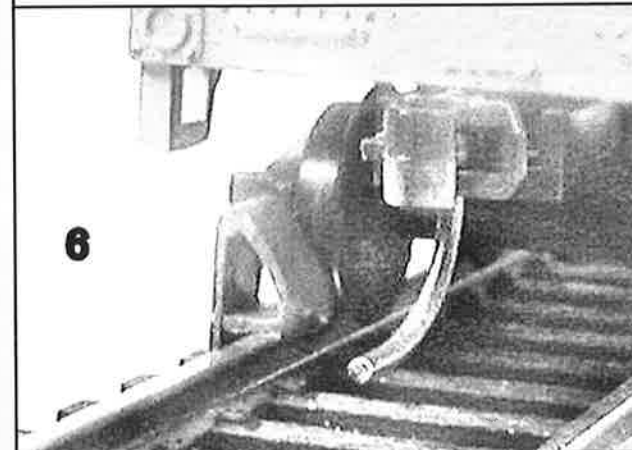
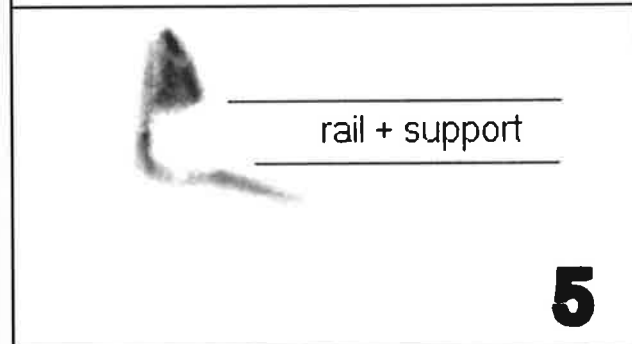
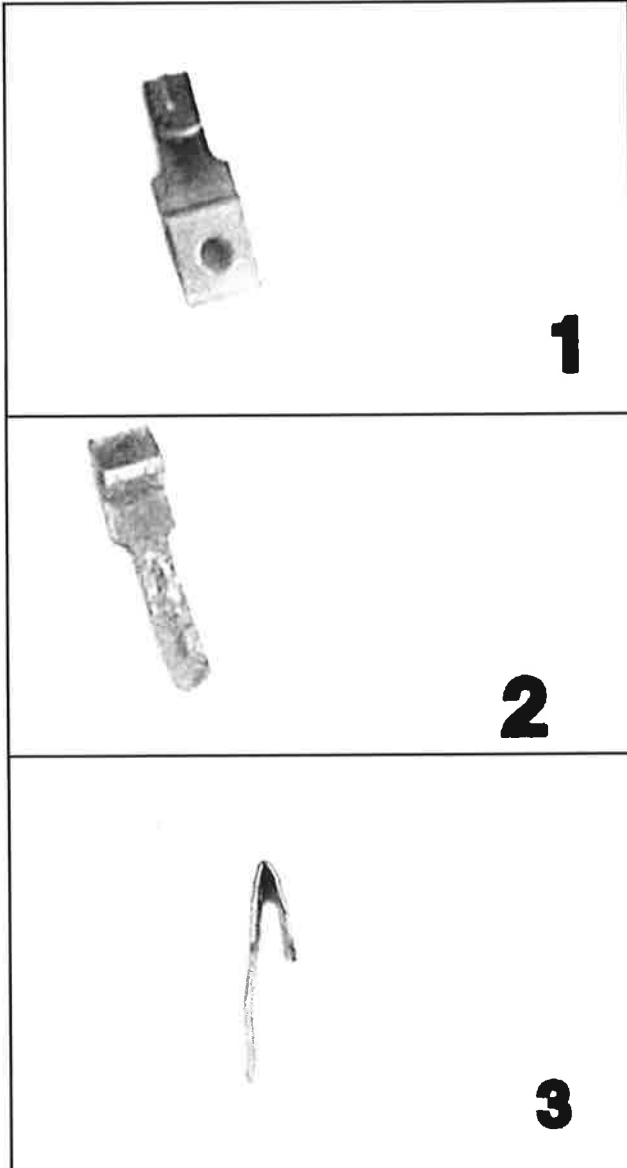
**"Bon voyage".  
Photo Arlette Riguelle.**

## Un taquet d'arrêt en H0

Contrairement à un sabot de frein, un taquet d'arrêt arrête immédiatement le wagon qui viendrait à le toucher. Il est surtout utilisé dans les voies industrielles pour marquer la limite de la voie utilisable et il ne doit être abordé qu'à très faible vitesse.

Voici une manière simple de construire un taquet d'arrêt fonctionnel et déplaçable à n'importe quel endroit d'une voie non ballastée.

On part d'une petite attache pour suspendre les cadres comme en photo 1.



On la délie comme en photo 2 et 3. On raccourcit son embase d'un millimètre comme en photo 4. On lui donne enfin une forme comme en photo 5 de telle sorte que d'un clic il soit possible de l'insérer entre le rail et le profil en plastique qui le supporte.

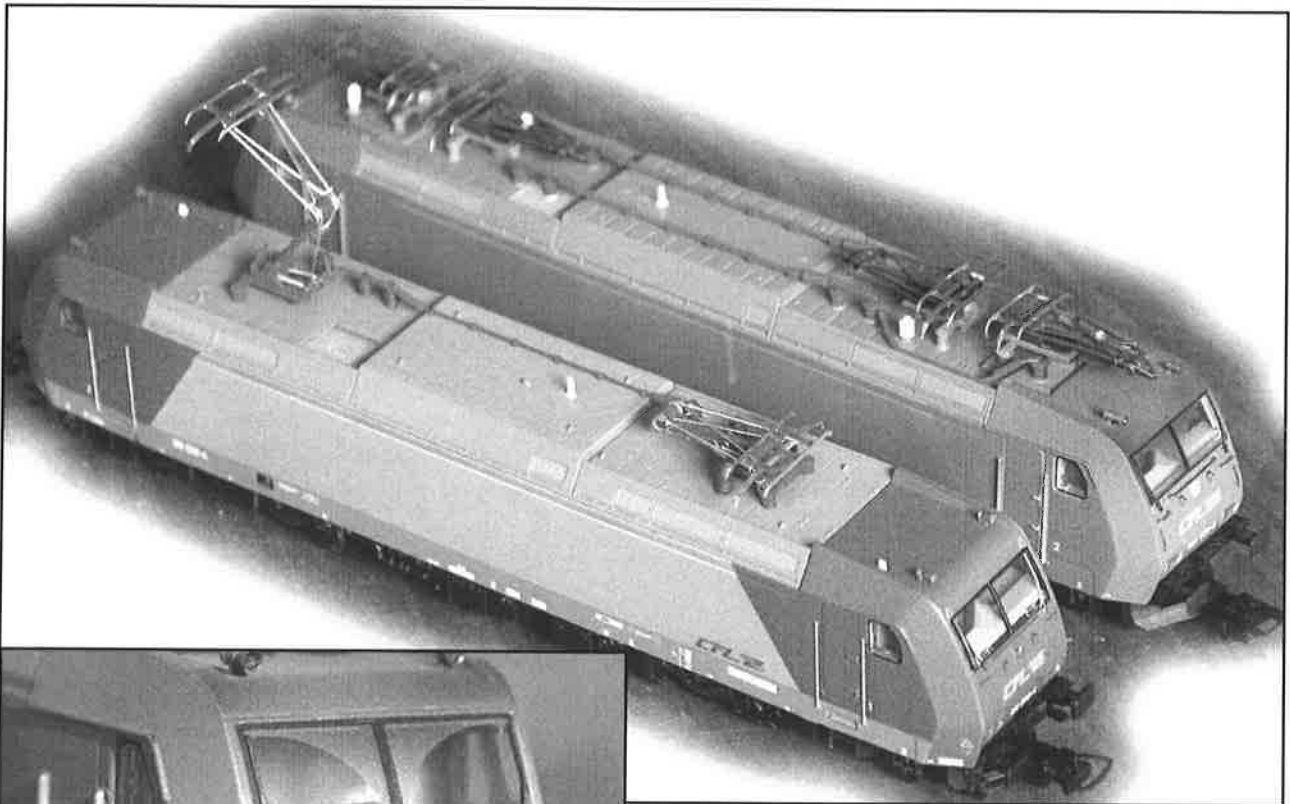
On enduit pour boucher les trous puis on peint en rouge la partie supérieure et en couleur identique au ballast l'inférieure. Le taquet mis en place épouse parfaitement la forme de la roue comme le montre la photo 6.

Le résultat final est visible en photo 7.

Si on utilise une voie flexible, il faut poser le taquet à un endroit où il y a du plastique en dessous du rail. Pour démonter le taquet, tire la languette qui se trouve sous le rail.

Le temps de lire cet article et déjà un taquet est réalisé. Les photos sont prises avec une voie Roco.

*Michel Marin*



**Comparaison de deux productions récentes : la loco CFL**  
A gauche : PIKO, à droite MÄRKLIN.

Au centre : la Märklin avec traces sur les parebrises (amélioration de Parsifal-Production).

Toiture non conforme sur Piko, 2 pantos au lieu de 4.

Märklin a oublié le marquage sur les faces frontales et dans le bas des faces de biais.

(photos Claude Carpet, merci à Parsifal-Production pour le prêt de matériel).



## ROCO nous propose un wagon en H0 au gabarit anglais

Sous la référence 66252, Roco nous propose, pour l'époque III, un wagon de la "Société Belgo-Anglaise des Ferry-boats" immatriculé à la SNCB sous le numéro 1052000. Il doit s'agir d'une prise de guerre 1944-45 car le fabricant nous le propose également en version de la Deutsche Reichsbahn (référence 66250) pour l'époque II et en version de la Deutsche Bundesbahn (référence 66251) pour l'époque III.

Ces wagons sont au gabarit anglais, ce dernier étant largement inférieur à ceux d'Allemagne et de notre pays, quoique la largeur de la voie soit la même dans les trois pays.

Belgo-Anglaise des Ferry-boats". Notons parmi ces derniers :

- a) Wagon d'une capacité de 36,15 m<sup>3</sup> de la série 21 88 204 0 100 à 449.
- b) Wagon d'une capacité de 66,20 m<sup>3</sup> de la série 21 88 214 0 600 à 699.
- c) Wagon réfrigérant de la série 11 88 804 3 000 à 099.

Tous ces wagons Ferry-boats étaient utilisés pour le trafic maritime de marchandises entre les ports de Zeebrugge (B) d'une part et Harwich (GB) d'autre part.



### A gauche du wagon inscriptions en français :

Transport direct sans marchandises entre le continent et l'Angleterre

### A droite du wagon, inscriptions en anglais :

Trough traffic without transportment between Great Britain and the Continent

Les inscriptions bilingues (français-anglais) concernant l'utilisation de ce wagon en service et figurant sur le modèle réduit sont conformes à celles figurant sur la photo du véhicule parue dans la brochure des nouveautés Roco pour 2005 (page 77).

En comparant ces inscriptions, devons-nous comprendre que ces wagons étaient vides à leur arrivée en Angleterre et étaient uniquement réservés pour le transport de marchandises dans le sens Angleterre vers le Continent ?

D'autres wagons immatriculés à la SNCB étaient mis à la disposition de la "Société

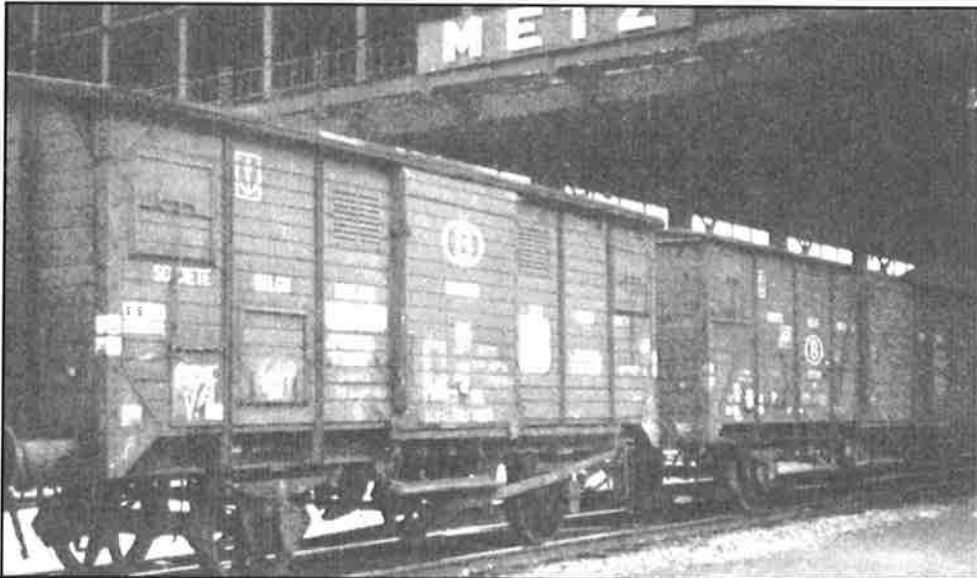
Cette ligne de Ferry-boats était gérée par les British-Railways pour le compte commun des Chemins de fer britanniques et belges.

*Michel HERBIET*

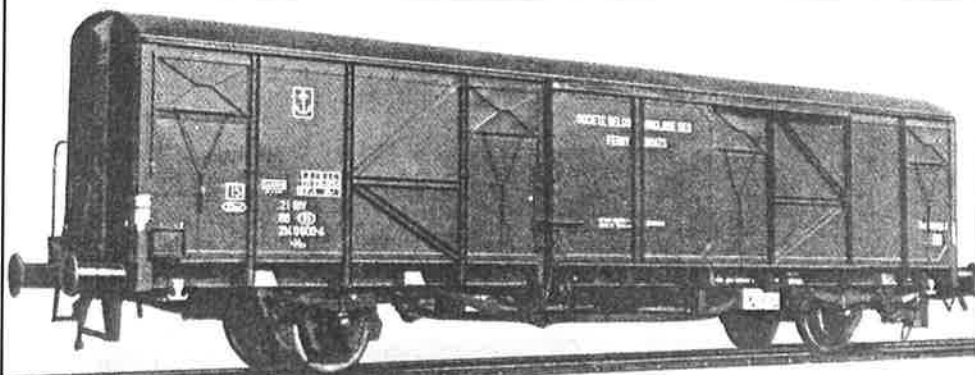


Wagon 21 88 204 0 132-9 d'une capacité de 36,15m<sup>3</sup>

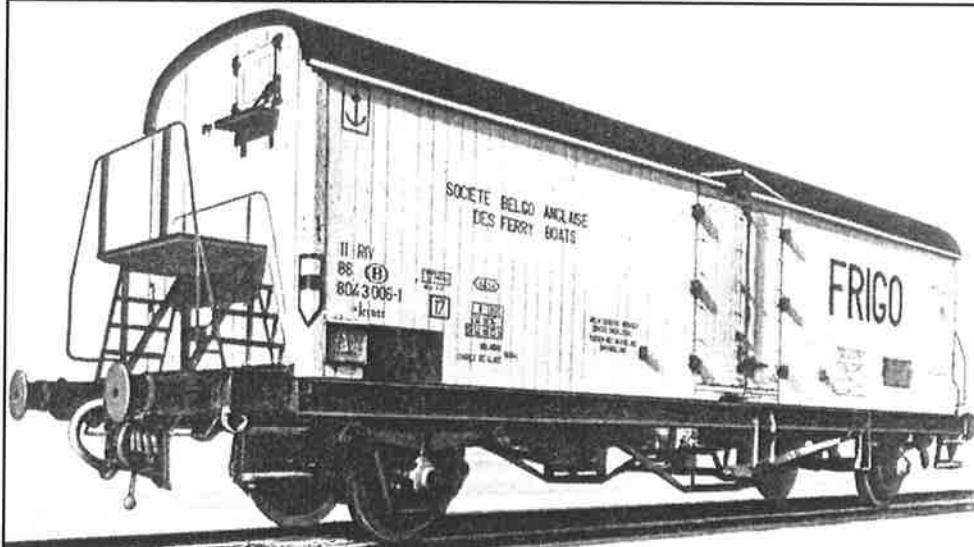




**Wagon d'une capacité de 36,15 m<sup>3</sup> avant la numérotation UIC de 1968. (Photo L.F. Fontaine, parue dans la Vie du Rail n°872 du 25-11-0962).**



**Wagon 21 88 214 0 600-4 d'une capacité de 66,20 m<sup>3</sup>. (Photo SNCB)**



**Wagon réfrigérant 11 88 804 3 006-1 (Photo SNCB).**

## Exposition du 40ème anniversaire du Rail Miniature Mosan

**Samedi 22 et dimanche 23 octobre 2005  
de 10h à 18h**

# En voiture de Viroinval à Bourgmairie avec le CFV3V

## Le CFV3V et le musée de Treignes.

La ligne transfrontalière Mariembourg-Vireux, ouverte en 1854 par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Entre Sambre et Meuse et devenue plus tard la ligne 132, a été désaffectée par la SNCB en 1963 pour le trafic voyageurs et en 1977 pour le trafic marchandises. L'Association du Chemin de Fer des 3 Vallées (CFV3V), fondée en 1973, fait circuler depuis 1976 du matériel ferroviaire belge et étranger, patiemment restauré par ses membres bénévoles, sur les 15km de voies reliant Mariembourg à Treignes. Depuis 1994 un grand hall, édifié sur le site de Treignes, abrite un atelier de restauration et le musée mettant en valeur une impressionnante collection de matériels roulants de différentes nationalités et époques, patiemment récupérés aux quatre coins de l'Europe. On peut également y découvrir des expositions temporaires et thématiques qui proposent des collections de modèles réduits ainsi que d'objets et de documents relatifs à l'histoire des chemins de fer témoignant de plus d'un siècle de notre riche passé.

## Extrait du «Journal de Trignolles» du vendredi 1<sup>er</sup> avril 2005.

«Anticipant sur le nouveau contrat de gestion de la SNCB, le CFV3V a entamé la réactivation de l'axe transfrontalier Mariembourg-Vireux. Avec le soutien de l'Union Européenne et de la Région Wallonne unissant leurs efforts dans le cadre de l'Objectif 2 rural, le CFV3V a procédé durant l'hiver 2004-2005 à la rénovation de la gare de Viroinval et du tronçon de ligne la reliant à la halte de l'entité voisine de Bourgmairie. Le 25 février 2005, Toine Culot, maireur de Trignolles, a officiellement inauguré ce petit bout du futur réseau qui à n'en point douter contribuera à relancer l'activité industrielle jadis florissante dans la région des Fagnes.»

Dans un communiqué rectificatif publié le lendemain, Mr Roger Maegerman, Président du Musée de Trei-

gues, nous a fait savoir que, dans le cadre des travaux d'aménagement en faveur de l'amélioration du confort d'accueil des visiteurs et de la création d'attractions complémentaires, il a inauguré le 25 février 2005 un nouveau réseau Märklin installé à l'entrée du musée et dont le thème évoque la région de Viroinval.

## Märklin au Musée de Treignes.

Märklin Belgique a été présent sur place dès l'ouverture du musée en 1994. A cette époque un premier réseau, d'abord réalisé pour la télévision belge et montré ensuite sur quelques expositions, avait été offert au musée.

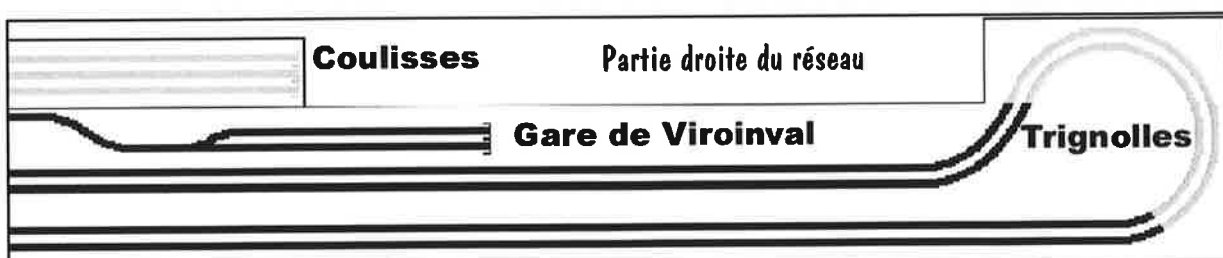
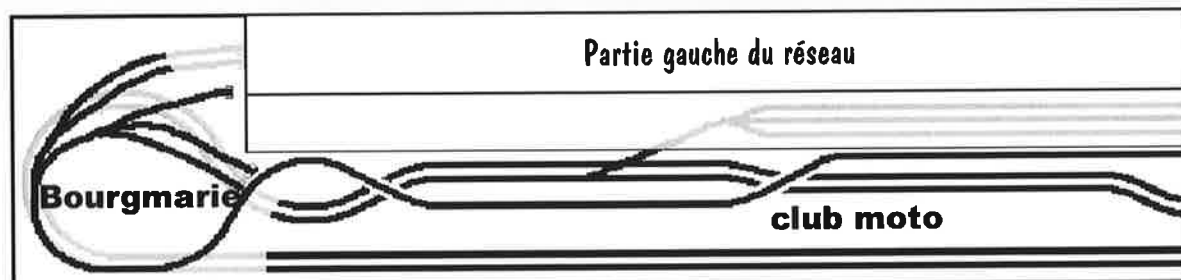
Un deuxième réseau spécifiquement conçu pour le musée y a été installé juste avant l'ouverture de la saison 1997.

Après 8 années de bons et loyaux services, ce réseau a été remplacé à l'aube de la saison 2005 par un nouveau réseau dont la conception a été profondément influencée par l'expérience accumulée au cours des onze années précédentes.

## Des directives à la réalisation.

En octobre 2003, Mr Roger Maegerman, a formulé une série d'exigences quant à l'aspect général du nouveau réseau, exigences qui ont été complétées par les souhaits du personnel du musée assumant la mise en oeuvre du réseau au quotidien. Ces différentes exigences ont induit les contraintes pratiques suivantes : Bourgmairie.

- le décor du nouveau réseau évoquerait les paysages de la région de Treignes ;
- le niveau de base du décor serait abaissé à 90 cm du sol pour que les personnes à mobilité réduite se déplaçant en chaise roulante bénéficient elles aussi d'un angle de vue agréable sur le réseau;
- le tracé de voie serait presque entièrement visible, d'une part pour faciliter les interventions en cas d'in-





cident de circulation, d'autre part pour calmer l'impatience des petits (ou même des plus grands ... qui ne sont pas modélistes avertis !) qui attendent de voir ressortir immédiatement un train qui vient de disparaître en tunnel .... et refusent obstinément de poursuivre la visite du musée;

- il n'y aurait pas de circulation en gare fantôme et le plan de voies principal serait presque entièrement horizontal, pour éviter qu'un décrochage en côte ne provoque une descente incontrôlée des wagons suivie d'un déraillement en bas de la rampe ou en gare fantôme;
- le réseau serait construit en voie C dépourvue certes du réalisme de la voie flexible, mais offrant toutefois de meilleures qualités de roulement et une meilleure conductibilité électrique que la voie K;
- un minimum d'appareils de voie serait inclus dans le tracé de voies principales, tout aiguillage étant une cause potentielle de déraillement;
- une mise en œuvre journalière simple et non surveillée du réseau serait assurée en mode conventionnel par les opératrices du musée, et une circulation plus complexe serait réglée en mode digital à l'occasion des journées de grande affluence, telles que le Festival de la Vapeur, par des Märklinistes chevronnés.

Le réseau, financé par la Région Wallonne dans le cadre de l'Objectif 2 rural, a été construit au cours de l'année 2004 par des membres du Märklin Info Team (MIT), groupe de bénévoles issus du Club Märklin Belgique, initialement dans les locaux de Märklin à Nivelles. Ceci impliqua une contrainte supplémentaire: même s'il ne devait être transporté et installé qu'une seule fois, ce réseau serait conçu sur base d'une structure modulaire. Dès février 2004 les travaux furent donc entamés en appliquant les principes suivants :

- 10 modules de 1,22 m de long (largeur standard d'un panneau de Multiplex), soit un réseau de 12,20 m de long ancré sur une structure de poutres de 22 x 7 cm vissées sur des pieds en cornières métalliques de 5cm de largeur;
- 8 modules de 80 cm de large (largeur des Plexis de protection récupérés, et 3 modules découpés dans un panneau standard de 2,44 m), + 2 modules d'extrémités plus larges (respectivement 1,22 m et 1,60 m) pour y inscrire les boucles de retournement;

- ± 50 cm de hauteur de décor de fond entre la voie et le sommet des Plexis (Plexis de 60 cm de haut recouvrant la face avant du réseau sur 10 cm);
- un ovale à double voie, entièrement visible à l'exception des boucles de retournement aux deux extrémités, une longue ligne droite à l'avant des modules, la voie serpentant un peu plus à l'arrière dans la mesure où la voie C le permet;
- une gare de passage principale sans aiguillages implantée à Viroinval;
- une ligne secondaire conduisant à la gare en impasse de Bourgmarié et à sa scierie; cette ligne totalement indépendante de l'ovale principale n'est exploitée que lors des animations durant les week-ends de grande affluence;
- une petite zone industrielle jouxtant la gare de Viroinval, cette commune étant esquissée au moyen de quelques bâtiments belges de la gamme Kibri;
- une gare fantôme en impasse dissimulée derrière le décor de fond, qui n'est utilisée que durant les animations, et qui est raccordée aux deux ovales par une bretelle (un appareil de voie toléré par ovale);
- sur chaque ovale, un bloc système à 4 cantons sécurisant la circulation de 3 trains par ovale durant les animations;
- sur la ligne secondaire une circulation navette gérée de manière complètement automatique en mode digital par un "Memory".

## Le relief.

Ne disposant que de 50 cm de hauteur pour représenter un paysage vallonné dans lequel la voie principale ne s'élève que de 3 cm sur une longueur de plus de 12 m dans un décor de 80 cm de largeur, les constructeurs ont fait preuve d'habileté pour donner au spectateur une véritable impression de relief.

Aux deux extrémités du réseau, les boucles de retournement sont dissimulées sous des tunnels. Côté gauche, il y a en fait trois niveaux: celui de l'ovale de voie sous le tunnel, celui du plateau de la «Scierie de l'Eau Blanche», et au-dessus celui de la «villa Maeger-



Pose et mise à niveau du premier module sur la solide structure porteuse fabriquée par l'atelier du musée



L'équipe est frigorifiée, mais tous les modules sont en place



Cabine de signalisation à Bourgmarié



L'autorail Maybach, en gare de Viroinval, assure la correspondance avec Bourgmarié.



Scierie de l'Eau Blanche à Bourgmarié



Atelier le long de la gare de Viroinval



Maison près de la gare de Bourgmarié

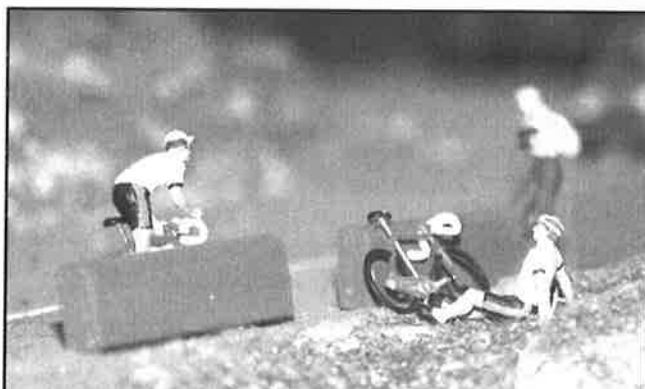


Entrée de la gare en coulisses par la traversée-jonction

man» qui surplombe un deuxième tunnel, sous lequel disparaissent les deux voies en impasse de la gare de Bourgmarié. A l'autre extrémité, deux niveaux seulement. La voie principale s'élève de 3 cm entre le début et la fin de la boucle cachée sous tunnel, mais la route monte en pente raide du passage à niveau jusqu'à

Les photos des pages 10 à 12 : Claude Carpet.





La pente était trop raide en venant la vieille ferme de Trignolles



Pont métallique menant au zoning industriel



Barbecue au Club Moto des 3 Vallées



Scierie de l'Eau Blanche à Bourgmarié



Passage à niveau à Bourgmarié



Rame réversible de M2 en gare de Viroinval



Panneau routier des plus authentiques

«l' vye since di Trignolles» (la vieille ferme de Trignolles), autour de laquelle le relief et la végétation culminent à des hauteurs variées. Et au moins un des coureurs cyclistes indique clairement par son attitude que la pente était trop raide pour ses jambes ...



**Le château d'eau du zoning industriel de Viroinval.**

Entre ces deux sommets culminant aux extrémités du réseau, il y a des hauts et des bas. D'abord la face avant du décor qui ondule sur toute la longueur du réseau, parfois en remblais sous le niveau de la voie, souvent un peu en surplomb. Derrière la voie rectiligne qui court sur toute la longueur du réseau à 8 cm des Plexis de protection, le relief fluctue à loisir. Le plateau de la gare de Viroinval s'élève de 3 cm au-dessus du niveau zéro. De la scierie de Bourgmarie, la voie secondaire descend lentement vers la gare de Viroinval via une pont à arches sur un talus de 12 cm de hauteur, en créant une ligne de rupture dans le paysage avec la partie arrière de l'ovale principal, précisément là où une bretelle de raccordement conduit à la gare fantôme. Dans la partie centrale du réseau, derrière le clubhouse du «Club Moto des 3 Vallées (CM3V)», la voie secondaire repasse par un pont métallique derrière l'ovale principal, longe le parc industriel et se termine en gare de Viroinval.

Enfin, l'ensemble du relief modelé par l'équipe du MIT a été souligné par un décor de fond, réalisé de main de maître par Olivier Geerinck, qui apporte au paysage une profondeur et une ampleur du meilleur effet.

De cette façon, bien malin celui qui, sans avoir lu cet article, pourrait deviner qu'il y a moins de 15 cm de dénivellation entre la voie la plus haute et la voie la plus basse.

### La technique.

Rappelons nous que la circulation s'opère sur un ovale à double voie et sur une ligne indépendante à voie unique qui se termine à chaque extrémité par des culs-de-sac.

Les ovales répondent aux exigences suivantes :

- sur chaque ovale, un bloc système à 4 cantons;
- durant les animations en mode digital, 3 convois tracés par des locomotives équipées de moteurs à 5 pôles et de l'inertie électronique se succèdent sur chaque ovale, en s'arrêtant et en redémarrant en douceur aux signaux précédés de zones de ralentissement gérées par des modules 72441;
- durant l'année, en mode conventionnel, les sémaphores commandés par des ILS passent au rouge et au vert, sans influencer la marche du train circulant sur chaque ovale. Un détecteur de mouvement du public

démarre la circulation des 2 convois qui s'arrêtent sans ralentir, et toujours au même endroit devant un signal déterminé quand il n'y a plus personne devant le réseau. Des relais 7244 ont été utilisés pour désactiver les modules ralentisseurs. De cette façon, même dans le cas du mauvais fonctionnement de la remise au vert d'un signal, le train ne s'arrête pas, quitte à franchir un signal au rouge. Au contraire, chaque convoi s'arrête régulièrement devant un sémaphore levé bien particulier, puisqu'on a choisi d'utiliser les zones d'arrêt de deux signaux pour arrêter les 2 trains lorsque le détecteur de mouvement l'impose. On réutilise en fait les pôles libres d'un des relais désactivant les modules ralentisseurs, pour alimenter ces zones d'arrêt en courant conventionnel.

Sur la ligne secondaire, la circulation navette est régulée de manière complètement automatique par un memory programmé pour gérer les mouvements de 4 trains entre 6 voies en impasse. Il y a à Bourgmarie 2 voies voyageurs et 2 voies marchandises, et en gare de Viroinval une voie à quai et une voie de débord pour parquer 1 convoi voyageurs et 1 convoi marchandises. Quand un convoi voyageur descend de Bourgmarie, c'est un convoi marchandise qui remonte, et vice-versa. Par contre, quand un convoi voyageur (marchandise) monte vers Bourgmarie, l'autre convoi voyageur (marchandise) redescend. Prenez une feuille de papier, faites un petit tableau à 7 colonnes (une par voie en impasse et une pour la ligne à voie unique), et essayez d'établir le scénario que nous venons d'exposer, en indiquant à chaque ligne du tableau quel convoi passe d'une voie en impasse à la ligne à voie unique ou le contraire. En ce qui nous concerne, il a fallu «un certain temps» pour en venir à bout, en y incluant le positionnement des aiguillages, des signaux, et des relais qui permettent de gérer le trafic ...

### De la construction à l'inauguration.

Débutée à Nivelles en février 2004 dans les locaux de Märklin, la construction s'est terminée en février 2005 à Braine-le-Château à la suite du déménagement de la Direction de Märklin à Saintes (Tubize).

Durant la semaine du 21 au 25 février, une des plus froides de l'hiver 2004-2005, le réseau a été installé dans un musée que son volume rend très difficile à chauffer. C'est donc recouverts de plusieurs épaisseurs de vêtements de travail que les membres de l'équipe du MIT ont œuvré par des températures qui ne dépassaient les 5° C que dans l'axe d'un canon à chaleur, dont le cône de souffle n'était vraiment pas très large ...

Le 25 février 2005 Mr Maegerman inaugura avec Mr Eric Goris, directeur de Märklin Belgique, ce réseau qu'il qualifia «de réalisation à la mesure du cadre prestigieux du musée», et il adressa ses plus vifs remerciements à l'équipe des constructeurs qui en un an y ont consacré plus de 1.500 heures de travail ...

Amis modélistes du RMM (les Märklinistes et les autres) : dans l'équipe de construction a œuvré un





**Équipe de construction du réseau Märklin au grand complet, de gauche à droite :**  
**Debout :** Jean-Pierre BAYET, Gérald LEBRUN, Eric CORIS, Etienne ANDRÉ, Roger MAEGERMAN,  
 Emile MAYNÉ, Jacques DEMESMAEKER;  
**Accroupis :** Jacques NOËL, Jean CORNET, Stéphane FLORKIN.  
**Y reconnaissez-vous un membre errant du RMM ?**

membre errant du RMM, adepte de l'échelle N au sein de notre club.

Il vous donne un petit conseil d'ami : passez donc à Treignes, non seulement pour admirer le réseau, mais aussi pour visiter le musée. Et si vous choisissez correctement l'heure et la date, vous pourrez à nouveau voyager dans un véritable train à vapeur.

*Texte : Etienne André & Jean-Pierre Bayet*

*Photos : Et. André, J. Cornet, J. Noël*

Note de la rédaction de FFN : dommage que l'on ait employé des signaux type "voie M" à "gros moteur" apparent au lieu de le dissimuler au moyen d'une simple découpe dans la table et de ne laisser apparaître discrètement que le mat du sémaphore (DB)...

### Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées (CFV3V)

Caussée de Givet 49, 5660 Mariembourg

Tél et Fax : 060.31.24.40.

Courriel : [cfv3vmariembourg@tiscali.be](mailto:cfv3vmariembourg@tiscali.be)

Site internet : <http://users.skynet.be/cfv3v>

### Le Musée

Plateau de la Gare, 5670 Treignes.

Tél : 060.39.09.48.

Fax : 060.31.24.40.

Courriel : [cfv3v@tiscali.be](mailto:cfv3v@tiscali.be)



Locomotive-tender "André Chapelon" en gare de Mariembourg, le 18 août 2005 (photo A. Detry).

## La semaine du Cheminot

C'est début des années '50 qu'était organisée, au printemps (plus précisément en avril), la "Semaine du Cheminot". Elle avait pour but le financement de leurs oeuvres sociales. Chaque agent portait un petit badge de couleur or dont le centre reprenait le sigle de la SNCB sur un fond teinté de vert. Ce dernier était en

vente dans les gares et proposé aux voyageurs dans les trains par les chefs-gardes et gardes. Quant aux locomotives, elles étaient munies d'un écusson aux couleurs nationales reprenant, en plus du traditionnel sigle de la SNCB, l'inscription bilingue "Semaine du Cheminot - Week van de Spoomannen".



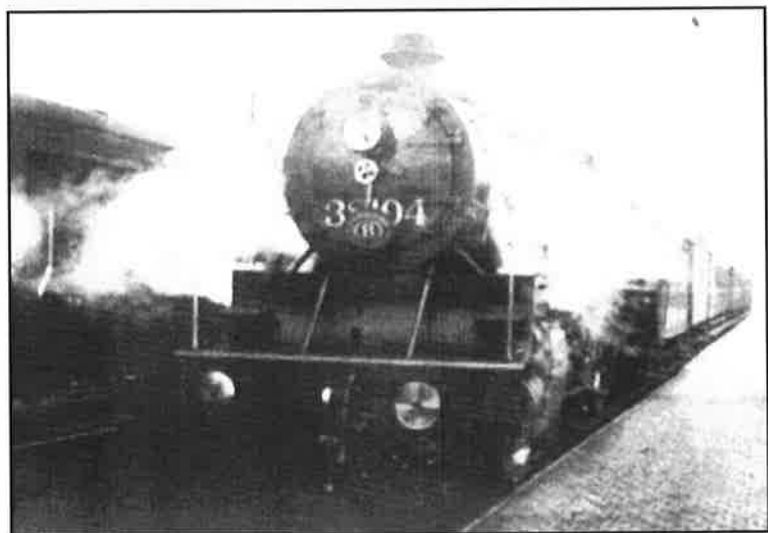
**Octobre 1956 : la locomotive type 10, n°10.007, arborant son écusson de la "Semaine du Cheminot" quitte Liège-Guillemins en tête d'un train Bruxelles - Verviers composé de voitures L (photo SNCB parue dans "Vapeur en Belgique", tome 1, de Phil Dambly).**

### Remarque

Comme cette locomotive (la 10.007, ci-dessus) a été retirée du service le 17 octobre 1955 à la remise de Schaerbeek et y mise hors-écritures en décembre 1956, que plus aucune locomotive à vapeur type 1 ou 10 ne fréquentait la gare de Liège-Guillemins depuis la mise en exploitation électrique le 1 octobre 1955 de la ligne 36 entre Leuven et Liège-Guillemins, il n'est pas possible que cette photo ait été prise en 1956.

Les renseignements fournis à Phil Dambly pour légèrer cette photo s'avèrent faux tant sur le mois que l'année indiqués.

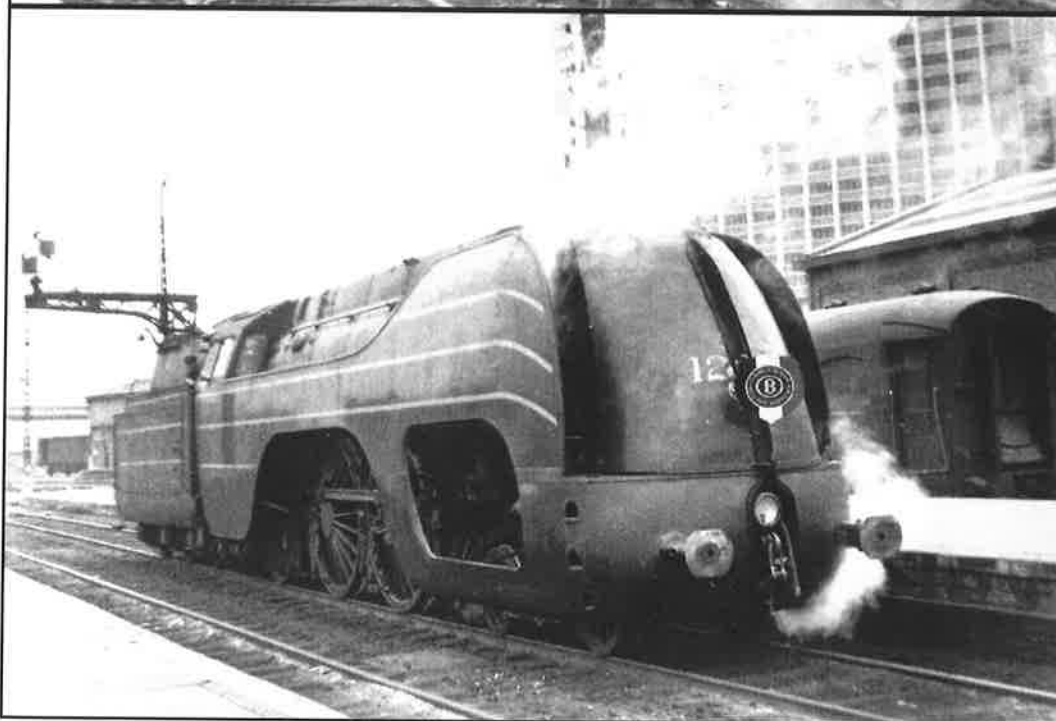
*Michel HERBIET*



**Locomotive type 38.104 de la remise de Taminés (FTM), en attente de départ, en tête d'un train composé de voitures GCI (photo ARBAC, parue dans "Les locomotives à vapeur de l'Etat belge à la SNCB" de A. Dagant).**



**Locomotives type 7 de la remise de Berchem (FCV) et type 12 de la remise de Schaerbeek (FSR), non identifiées, dans l'attente de se placer en tête de trains.**



**La type 7 d'un Lille - Gent - Antwerpen et pour la type 12 d'un Lille - Tournai - Bruxelles.**

**Lille, avril 1956.**

**Photos parues dans "Inoubliable vapeur SNCF" de Pierre Laurent.**

## Liens utiles

Le club de modélisme ferroviaire de Sedan (F) possède son site Internet : <http://perso.wanadoo.fr/cms08/>  
 Rail France : <http://www.rail-france.org>

## Exposition du 40ème anniversaire du Rail Miniature Mosan

**Samedi 22 et dimanche 23 octobre 2005  
de 10h à 18h**





**24 septembre 2005 : La 29.013 de la SNCB effectue, pour compte du PFT, un voyage spécial Ottignies - Jemelle via Fleurus - Avelais - Namur - Ciney.**

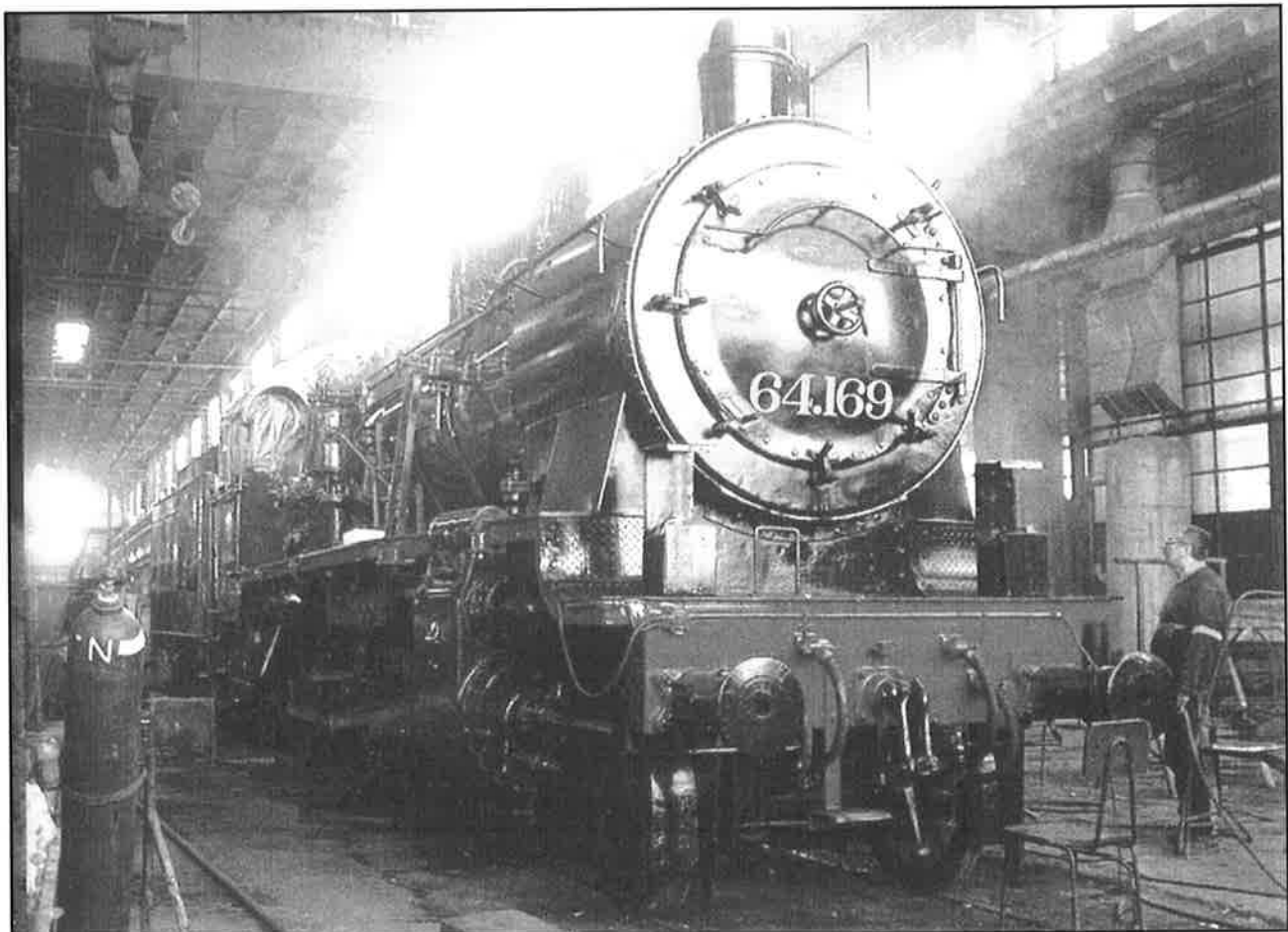


**Photo du haut : passage à Halloy du train spécial affrété par le Centre Scientifique et Technique de la Construction de Limelette (photo Joseph Laurent).**

**Photo du bas : au passage à Rixensart, la 29.013 accouplée à sa voiture de service ex-M2 regagne en fin de journée son dépôt de Schaerbeek (photo Mathieu Crauwels).**

**Photos parues sur le site <http://www.wallorail.be>**

## La P8 rachetée aux chemins de fer roumains par le PFT



**La 64.169, à l'atelier Remarul de Cluj-Napoca en juillet 2005, bientôt en Belgique (photo PFT)**

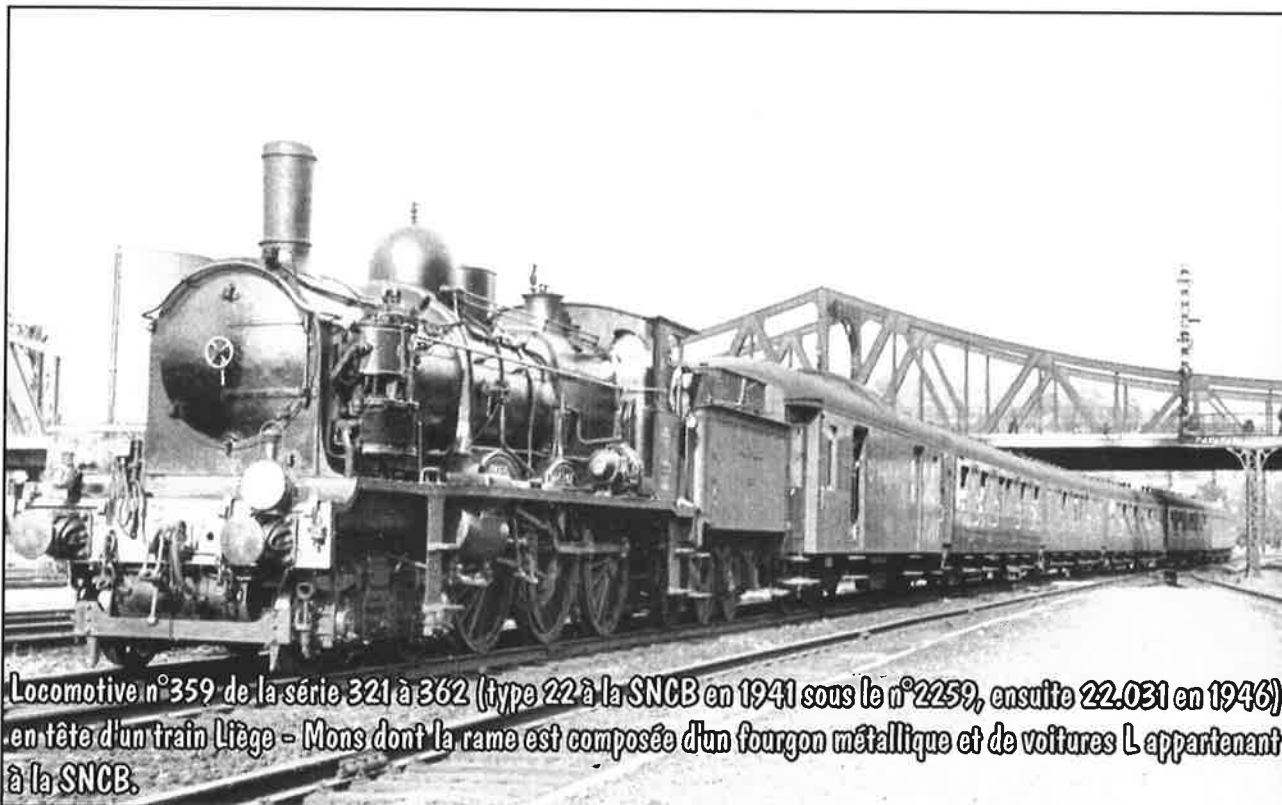
## Souvenirs de la vapeur en Belgique

Suite du FFN 133, pages 12 à 16

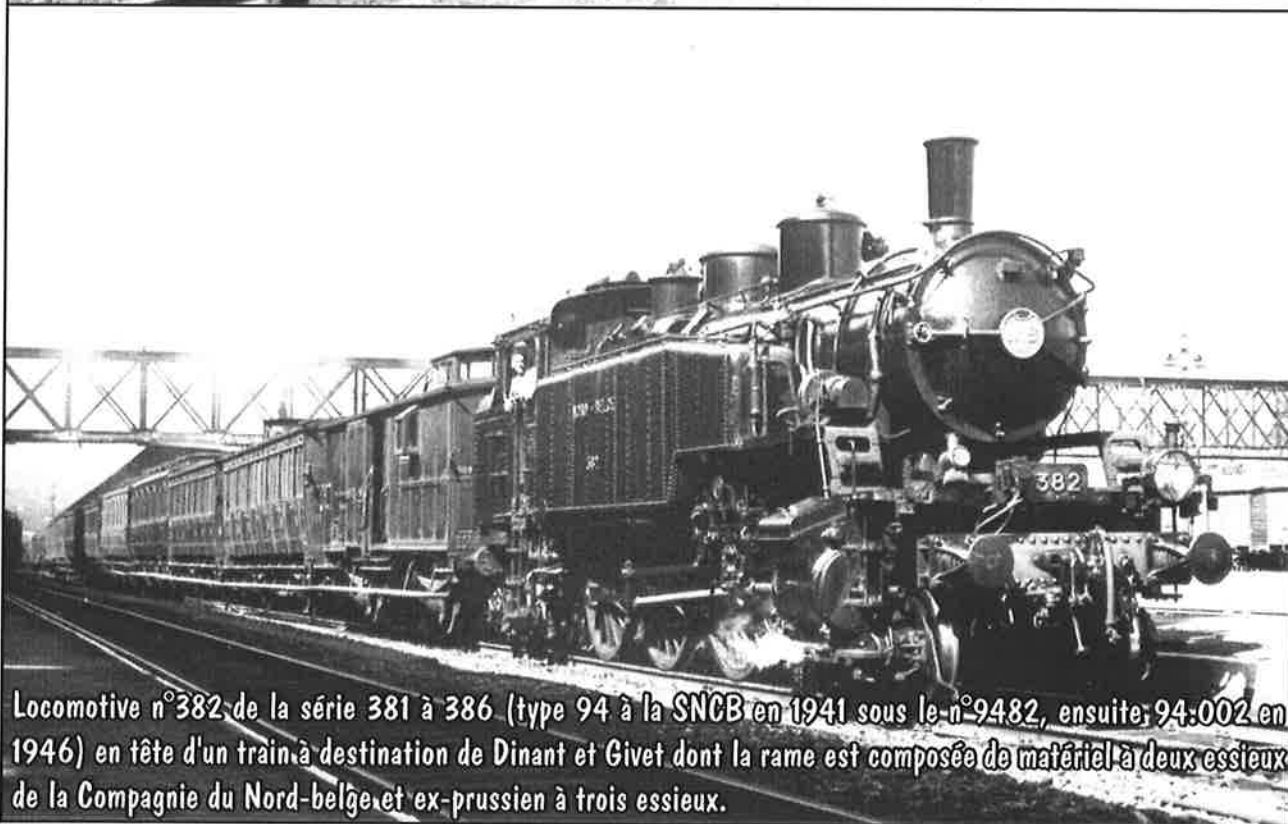
Dans notre article consacré à C.R.L. Coles, ce dernier nous racontait que son compagnon de voyage et lui-même avaient été très intéressés par les locomotives utilisées par la Compagnie du Nord-belge et qu'ils avaient photographié quelques-unes de ces machines en gare de Namur en août 1939.

Nous vous présentons trois photos prises par C.R.L. Coles et parues dans "Vapeur en Belgique", tome 2, de Phil Dambly.

Ces trois photos nous font découvrir deux ouvrages métalliques dont beaucoup de namurois en ont encore



Locomotive n°359 de la série 321 à 362 (type 22 à la SNCB en 1941 sous le n°2259, ensuite 22.031 en 1946) en tête d'un train Liège - Mons dont la rame est composée d'un fourgon métallique et de voitures L appartenant à la SNCB.



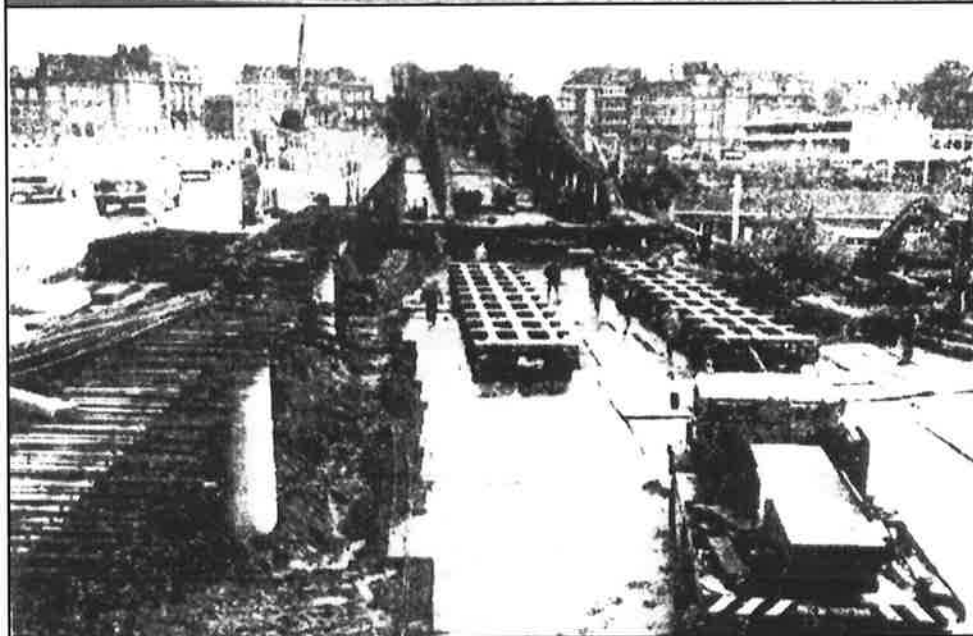
Locomotive n°382 de la série 381 à 386 (type 94 à la SNCB en 1941 sous le n°9482, ensuite 94.002 en 1946) en tête d'un train à destination de Dinant et Givet dont la rame est composée de matériel à deux essieux de la Compagnie du Nord-belge et ex-prussien à trois essieux.



Locomotive n°444 de la série 421 à 455 (type 48 à la SNCB en 1941 sous le numéro 4844, ensuite 48.024 en 1946) en tête d'un train Liège - Paris dont la rame est composée de voitures métalliques à bogies de la Compagnie du Nord-belge. Remarquons la forme galbée de ce type de voitures que possédait également la Compagnie du Nord (en France). Les voitures de la SNCB du type L étaient également galbées, mais légèrement moins.



un parfait souvenir. D'une part, la fameuse passerelle (bas de la page précédente : photo 2) établie à la droite du bâtiment de la gare. Elle surplombait tout le faisceau de voies et rejoignait le Boulevard du Nord. Sa construction datait de 1910, voire 1911 et elle fut démantelée en octobre 1979 pour faire place à un couloir souterrain partant du Boulevard du Nord et aboutissant de l'autre côté de la Place de la Gare après avoir donné accès à tous les quais. D'autre part (photos 1 et 3), le pont métallique



**La passerelle démantelée en octobre 1979.**

**En haut : photo prise quelques jours avant la démolition.**

**En bas : démontage du pont routier en décembre 1981.**

**Photos "Vers l'Avenir".**



dit "Pont de Louvain" qui datait de 1929, remplaçant déjà un ouvrage plus ancien datant de la fin du 19ème siècle, ce dernier ayant succédé à un passage à niveau. Mais le pont de 1929 était devenu inadéquat suite à l'augmentation du trafic routier de la fin des années '70.

Aussi, après construction de la première partie d'un nouveau pont permettant une meilleure circulation des véhicules sur pneus, on procéda à son démontage en décembre 1981 pour permettre la construction de la seconde partie du pont actuellement en service.

## La grande exposition du 40ème anniversaire du Rail Miniature Mosan

Samedi 22 et dimanche 23 octobre 2005  
de 10h à 18h



**SURMENÉ...  
FATIGUÉ...**

**ATTENTION !**

FAITES DONC UNE CURE  
DE DÉSINTOXICATION

**"UNE CURE DE PRINTEMPS"**

EN BUVANT CHAQUE MATIN A JEUN  
UN VERRE DE

**GRANDE SOURCE VITTEL SOURCE HEPAR**  
POUR LES REINS POUR LE FOIE

**...c'est la santé en bouteille**

En vente dans tous les magasins de l'Economat

### La publicité d'une autre époque

La reproduction d'une publicité parue dans notre numéro 133, page 10, pourrait nous faire croire que les cheminots de la SNCF avaient besoin d'un petit "Ricard" pour conserver tout leur esprit.

Osons espérer que cette publicité s'adressait exclusivement au personnel des bureaux et non aux équipes de conduite et de sécurité...

Durant leurs prestations, les machinistes et chauffeurs préféraient un bon verre d'eau tel que nous le suggérait cette publicité des eaux de Vittel datant de la même époque et parue dans "La Vie du Rail".

**Espagne :**  
 probablement un des bâtiments à usage  
 ferroviaire le plus vieux au monde

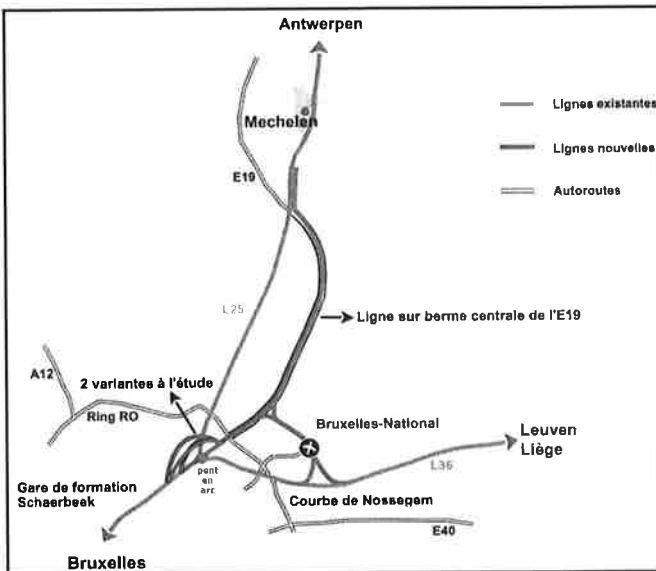
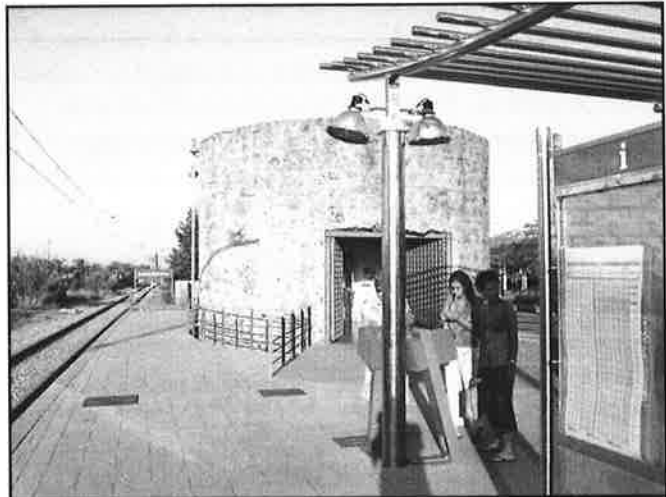
Le point d'arrêt de Santa Susanna situé sur la ligne 1 Aéroport de Barcelone-l'Hospitalet-Mataro-Maçanet a été ouvert il y a quelques années pour déservir le complexe hôtelier de cette station balnéaire de la costa del Maresme.

A défaut d'un nouveau bâtiment, une ancienne tour de garde (construite entre le 15 et 17ème siècle) située à proximité de la voie a été convertie en guichet ferroviaire !

Il est à noter que l'Espagne possède une curiosité identique, la gare de Soller sur l'île de Majorque a été établie dans un ancien relais de diligence du 17ème siècle.

Un article a été consacré au train de Mallorca dans FFN 106 et 107.

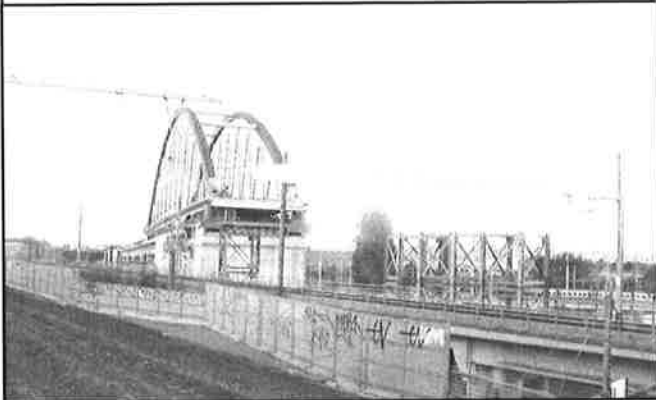
Texte et photos Etienne Labar - Août 2005.



**Le nouveau pont en arc de Schaerbeek**

Du 30/10/05 au 1/11/05, aura lieu la mise en place du nouveau pont en arc à la limite entre la gare de formation de Schaerbeek et Haren (voir carte TUC RAIL). Ce pont permettra aux voies vers Liège (ligne 36) de franchir les voies vers Anvers (lignes 25 et 27). Il prolonge un viaduc en béton et est composé d'un arc en acier et d'un tablier en béton. Il a été construit à côté de son emplacement définitif. Sur la photo on distingue non seulement le pont mais aussi les piliers provisoires qui seront utilisés pour le ripper. La carte montre également la future complexité du nœud ferroviaire de Schaerbeek lorsqu'on y ajoutera les lignes supplémentaires à grande vitesse à l'étude mais dont le financement (par le privé) est déjà assuré.

Texte et photo de Michel Marin



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

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

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

### Bourses et activités revenant régulièrement

Tous les 3<sup>e</sup> dimanches du mois (en principe) : WOLUWE-SAINTE-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2<sup>e</sup> dimanches du mois d'avril à octobre : LA LOUVIERE : circulations par l'Association Vaporiste du Centre, rue G. Boël, Institut technique; 10>18h.

Tous les W.E. et J.F. jusqu'au 6 octobre (uniquement le dimanche et J.F. en juillet et août) : FOREST : circulations du Petit Train à Vapeur, Parc du Bempt, Chaussée de Neerstalle, 323 B; 1190 Bruxelles.

Tous les dimanches (en saison) : LIGNE DU BOCQ (ex-ligne 26) : circulations de l'autorail 4602 du PFT (Dorinne - Spontin - Ciney).

Du 1 avril au 30 octobre du mercredi au dimanche 13>18h, en juillet et août tous les jours 10>12h et 13>18h : JEMELLE, exposition permanente consacrée au rail et à la pierre au Centre du Rail et de la Pierre.

Tous les dimanches du 1 avril au 1 octobre et tous les samedis du 1 juillet au 1 septembre : THUIN, circulation de tramways anciens et vivite du Centre de la Découverte du Vicinal à l'ASVi. <http://www.asvi.org>

Des occasions de faire des photos ferroviaires : <http://users.skynet.be/sky34004/clie.htm> L'actualité ferroviaire en ligne : <http://www.wallorail.be>

Les photos présent au RMM lors des réunions hebdomadaires et mensuelles : <http://home.tiscali.be/jean.mi2/>

Octobre 2005	
14	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
14	CFFL : Film d'images inédites «le carnet d'images d'un bourlingueur du rail» par Michel Liégeois.
15	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
21	CHARLEROI-EXPO : Opération Carrières à destination des élèves de la Terminale d'Humanités et de la 7 <sup>ème</sup> Technique de Qualification. 10h>16h. Entrée gratuite, pas de commerce. <a href="http://www.opcarrieres.be/">http://www.opcarrieres.be/</a>
21	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : MISE EN PLACE DES LOCAUX pour l'expo. Inauguration à 19h.
22 et 23	<b>NAMUR : l'exposition du 40<sup>ème</sup> anniversaire du RAIL MINIATURE MOSAN au Centre Culturel de Géronsart à Jambes (Namur) Renseignements : rmmsecretaire@hotmail.com</b>
28	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
30	SINT NIKLAAS : bourse, salle «Den Hof», Hendrick Hermanplein. 09>13h.
Novembre 2005	
4	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations à thème sur le réseau H0 «Mosan» : trains de voyageurs et de marchandises en traction diesel et électrique, toutes nationalités, époque III.
5 et 6	LAHNSTEIN (D) exposition de modélisme avec la participation du réseau N du RMM. <a href="http://www.mec-lahnstein-koblenz.de/">http://www.mec-lahnstein-koblenz.de/</a>
5 et 6	OUGREE : expo modélisme ferroviaire de l'ALAF. Rue de la Gare, 77. 09>17h. Adultes 2,50€, enfants : 1,50 €.
5 et 6	BRUGGE : Modelspoorvrienden. <a href="http://www.modelspoor.be/">http://www.modelspoor.be/</a>
11	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
18	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Projection vidéo : «Chine, dernières vapeurs, décembre 2004» par M. André Lejeune.</b>
19	MANAGE : réunion d'amateur de l'échelle «0». Circulation de matériel sur le réseau test de Eric Mers et Luc Boreij. Salle «le Préau», Place Edouard Bantigny, à 500m de la gare de Manage. 10>18h. <a href="http://www.0-forum.tk/">http://www.0-forum.tk/</a>
20	SOUFFELWEYERSHEIM (F67) : Espace des 7 Arpents. Bourse uniquement ferroviaire et son environnement. 10>17h <a href="http://www.chez.com/souffel">http://www.chez.com/souffel</a>
25	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
25 au 27	VILLEBON-SUR YVETTE (F91) : Expométrie 2005, rue du Grand Dôme. Vendredi et samedi 10>19h, dimanche 10>18h. Autoroute A1, sortie 9 : ZA de Courtaboef. <a href="http://www.expometrie.com/">http://www.expometrie.com/</a>
26	HOUTEN (NL) : grande bourse de train miniature à l'Euretco-Expo-Center. 10>15h.
27	PONT-A-MARCO (F59) : 6 <sup>ème</sup> bourse de modélisme ferroviaire miniatures automobiles, jouets anciens, maquettes. Salle des Fêtes, rue Germain Delahaye. 09>18h. <a href="http://france.autorails.monsite.wanadoo.fr/">http://france.autorails.monsite.wanadoo.fr/</a>
27	VILVOORDE : bourse.
Décembre 2005	
2	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.
9	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
9	CFFL : conférence de M. Logeot : «L'électrification de la SNCB».
16	<b>Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : Vidéo d'Eric Dricot "Steam Gala 09-2005" visite au "Mid-Hants Railway" (GB).</b>
23	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.



30	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire «Athus-Meuse» et H0 «US». Circulations sur le réseau H0 à décor mosan avec priorité aux «Märklinistes» membres du club exclusivement.
Juin 2006	

Salon International du modélisme ferroviaire

**EXPO**  
métrique  
2005



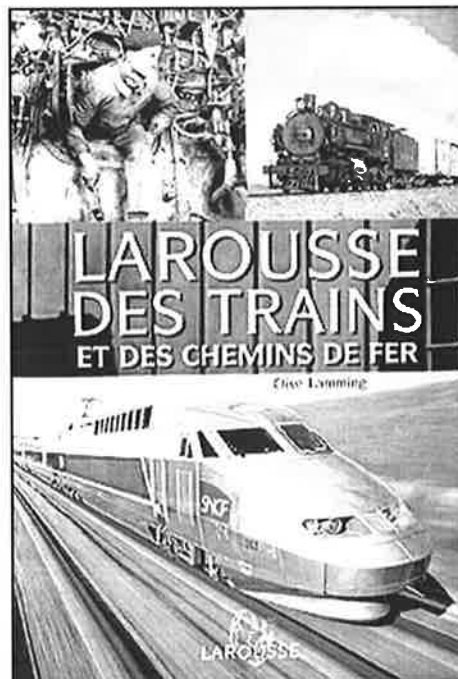

**VILLEBON LE GRAND DÔME**  
rue du Grand Dôme - 91140 VILLEBON SUR YVETTE

**les 25, 26 et 27 novembre 2005**

Villebon-sur-Yvette  
vendredi et samedi de 10h à 19h  
dimanche de 10h à 18h  
entrée 6€

Accès : TGV et RER B et C - gare de Massy-Palaiseau  
navettes bus gratuites gare-expo  
Autoroute A10 sortie n° 9 2A de Courtabœuf  
direction Villejust  
Parking gratuit de 1500 places

Organisation GEMME EXPO - BP 26 93260 Les Lilas tél/fax 01 43 60 31 50 - www.expometrique.com

Dans quelques semaines, la célèbre maison d'édition Larousse va sortir une encyclopédie sur les chemins de fer. Cet ouvrage a été rédigé par Clive Lamming et comporte plus de 10.000 références. La Vie du Rail en a publié deux pages et je dois dire que l'ouvrage semble très intéressant. Naturellement, il aborde le chemin de fer d'un point de vue français et le vocabulaire utilisé n'est pas nécessairement celui de la SNCB.

Une commande groupée RMM permettra d'obtenir un prix "club".

## Exposition du 40ème anniversaire du Rail Miniature Mosan

**Samedi 22 et dimanche 23 octobre 2005  
de 10h à 18h**

# 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 (2005) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* ..... Jean-Claude Botspoel  
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* ..... André Delsemme  
 Secrétaire ..... Guy Lahaye  
 Trésorier, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* ..... Didier Delfosse  
 Communication(s), Secrétaire adjoint ..... Jean-Pierre Lobet  
 Médiateur ..... Philippe Bruniaux  
 Rédac't'chef FFN ..... Claude Carpet

## 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" ..... Jacques Quoïtin,  
 et ..... Didier Delfosse.  
 Bibliothèque ..... Claude Carpet,  
 et ..... Jean-Claude Botspoel.

## Cotisations annuelles.

Membre bienfaiteur ..... 45,00 €.  
 Membre ordinaire \* ..... 30,00 €.  
 Membre junior (- de 18 ans) ..... 15,00 €.

Abonné à Ferro Flash Namur,  
 (uniquement le service Ferro Flash) ..... 18,00 €.  
 Pour l'étranger ..... 22,00 €.

\* 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 : [botspoel@skynet.be](mailto:botspoel@skynet.be)

Secrétaire ..... Guy Lahaye ..... Rue Fostrie, 60 ..... 5530 YVOIR.  
 ..... Tél : 082.61.01.04. .... GSM : 0495.90.45.72. .... Courriel : [rmmsecrétaire@hotmail.com](mailto:rmmsecrétaire@hotmail.com)

Trésorier ..... Didier Delfosse ..... Rue de Furnaux, 26 B 5640 METTET  
 ..... Tél bur : 065.58.31.68. .... GSM : 0477.65.64.86. .... Courriel : [didier.rmm@skynet.be](mailto:didier.rmm@skynet.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 : 071.72.95.61. et 0475.48.62.60.  
 Courriel : [ffn-rmm@skynet.be](mailto:ffn-rmm@skynet.be)

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

Diffusion ..... Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET. Voir "Trésorier" ci-dessus.

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

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

The Rusty Marvellous Mountain Railroad.....	1
Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs" .....	21

## Documentation

Photos en gare de Namur .....	3
-------------------------------	---

## Modélisme

Un taquet d'arrêt.....	4
Comparaison sur la motrice CFL de Piko et celle de Märklin .....	5
Roco nous propose un wagon en H0 au gabarit anglais.....	6
En voiture de Viroinval à Bourgmarié .....	8

## Rétro rail

La Semaine du Cheminot.....	14
Souvenir de la vapeur en Belgique (suite).....	17

## Actualité ferroviaire

Voyage spécial de la 29.013.....	16
La P8 achetée aux Chemins de fer roumains bientôt en Belgique.....	16
Probablement un des bâtiments à usage ferroviaire le plus vieux du monde - Le nouveau pont en arc de Schaerbeek .....	20

# ferro flash Namur n°134 (2005-5)

Ce cinquième numéro de l'année 2005 est en votre possession grâce au constant dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet. Sa diffusion est assurée par Didier Delfosse.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro par des photos, des articles ou toute autre collaboration : Christian Auquière, Jean-Pierre Bayet, Etienne Labar, Jean-Pierre Lobet, Patrick Maes, Michel Marin, Claude Riguelle, Jean-Pierre Van Hoof 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"; Rue Bel Horizon 1; 5651 Thy-le-Château. 071.61.11.12.

Suivant la loi du 8 avril 1965, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert Ier, section du Dépôt Légal, Boulevard de l'Empereur, 4; 1000 Bruxelles.

**Photo de couverture : La 6255 entre en gare de Godinne. Elle est en tête d'un train de travaux. Sur l'un des wagons plats composant le convoi trône une grue. Le signal de contrevoie est allumé au vert : bizarre ! (photo Claude Carpet, 20 septembre 2005).**

**Couverture intérieure : Ciney, le 5 août 2005, la locomotive Diesel 5183 est prête pour assurer, sur la ligne touristique du Bocq (ex-ligne SNCB 128), les voyages des 7 août (brocante de Spontin) et 27 août 2005 (grande parade du matériel préservé par le PFT). (Photo Christian Auquière).**