

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°139 2006-4



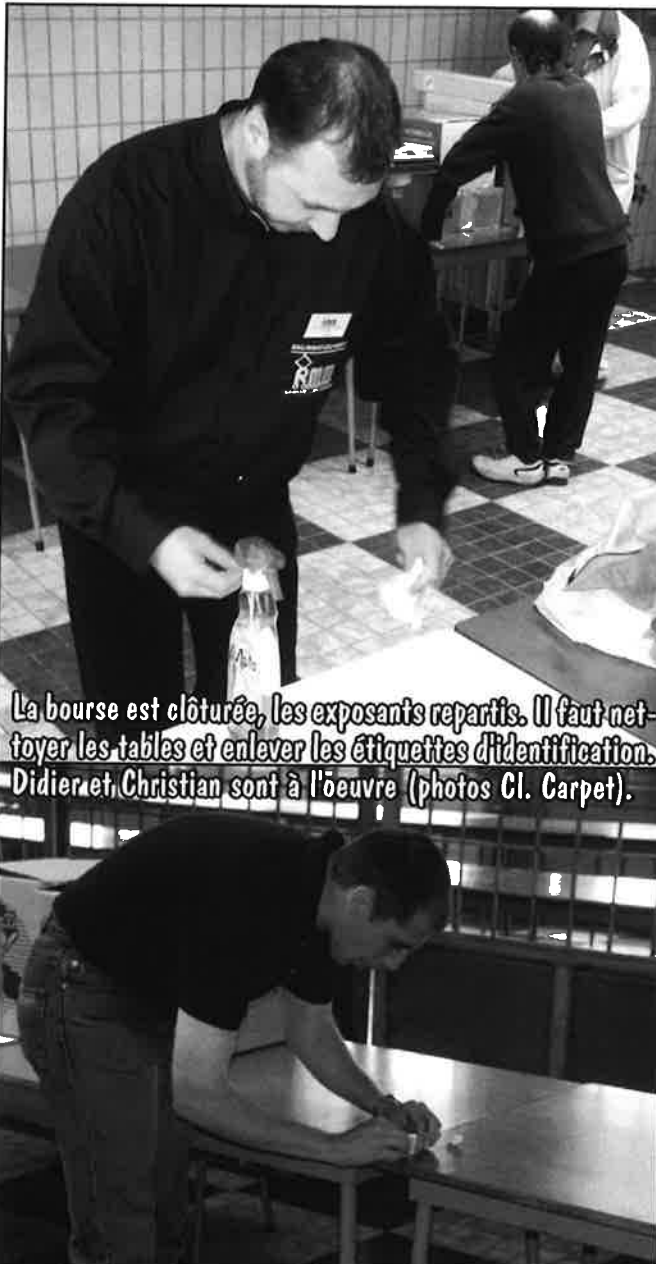
La bourse du dimanche 4 juin est terminée, les locaux rangés. Le Comité est satisfait. Le secrétaire, Luc Parant, est déjà reparti et ne figure malheureusement pas sur le document. De gauche à droite : André, Jean-Pierre, Didier, Philippe, Jean-Claude, Claude.



Les volontaires qui ont eu la gentillesse de rester après la bourse pour la remise en ordre des locaux (parti en toute discrétion, Luc n'est malheureusement pas sur la photo).



La joyeuse équipe de l'Institut Henri Maus s'est jointe au groupe du RMM (photo Claude Carpet).



La bourse est clôturée, les exposants repartis. Il faut nettoyer les tables et enlever les étiquettes d'identification. Didier et Christian sont à l'œuvre (photos Cl. Carpet).



A l'entrée, le club offrait une table pour permettre de tester le matériel acheté : Maxime et Thierry.

La 4ème bourse d'échange
du Rail Miniature Mosan
aura lieu le
dimanche 3 juin 2007

à l'Institut Technique Henri Maus
Place des Cadets à Namur
Renseignements sur le site du club
<http://www.club-rmm.be>



Un détail de la partie centrale de la salle principale de la bourse (le restaurant de l'institut Henri Maus). Contraste : parmi les exposants, on reconnaît les amateurs des professionnels. Les uns ont peu de modèles à vendre, les autres ont une table débordante de matériel (photo Claude Carpet).

Savoir jeter les bases d'un futur voyage du club vers Lahnstein (D), vers Bad Neuenahr et la vallée de l'Ahr



Préparation du prochain voyage RMM dans l'Eifel, la vallée du Rhin et de l'Ahr. De passage à Kastellaun (D), localité située sur la Hunsrückhöhenstrasse, Luc(s), Douglas, Danielle et André à la sortie du magasin ferroviaire bien connu.

"V" comme Victoire ou "V" comme Viesmann ?

Nos lecteurs les plus avisés auront remarqué les indications publicitaires sur les deux sacs fièrement arborés par notre Vice-Président.

Bizarre... Vous avez dit bizarre ? Comme c'est bizarre...

Dans l'histoire on a dit : "brûle ce que tu as adoré et adore ce que tu as brûlé"...

Etrange coïncidence n'est-il pas ?



Même l'excursion en autorail a été testée. Si vous n'apercevez pas le conducteur, André l'a dans l'objectif ! Un voyage convivial, sans chichis, qui réunit des amis autour d'une table simple mais conviviale. (Photos Jean-Claude Botspoel, 7 et 8 juillet 2006).

Agenda : participation du RMM dans une expo ferroviaire locale du 30 mars au 1 avril 2007 avec le réseau modulaire DCC échelle HO à décor US.

Les rames Diesel TEE hollando-suissees devenues Northlander (suite et pas encore fin)

En juillet 2004, je décrivais la situation de ce matériel comme étant la suivante : "Les voitures n'étaient pas hébergées gratuitement à Heilbronn, il y avait une location à payer chaque mois. Au bout d'un moment, on se rendit compte qu'on ne pouvait pas réunir suffisamment de sponsors pour continuer le projet. Les coûts d'hébergement et d'entretien étaient devenus excessifs et il fut décidé, au début de 2004, de mettre en vente les voitures. Toutefois cette vente, qui n'a pas encore eu lieu, est soumise à un engagement formel de l'acheteur de les préserver."

L'association hollandaise qui désire faire ce rachat a finalement pu bénéficier du soutien de divers sponsors et surtout de la fondation royale "Prins Bernhard Cultuurfonds". La convention de transfert de propriété a été signée le 27 avril 2006 et le retour du matériel s'effectuera dès que possible.

Reste à le restaurer et à reconstruire les motrices. A suivre donc.

Michel Marin



Château d'eau "belge" réalisé en HO par Alain Bauwin

Information :
 Besoin d'une roue dentée ?
 Problèmes particuliers liés à la mécanique fine ?

Jean-Marie TISSOT

Technicien diplômé
 Gradué en électromécanique et automatismes
 Professeur de mécanique générale
 Professeur d'horlogerie ancienne
 Rue des Mésange, 1; 5360 Natoye.
 083-21.20.45. et 0475-41.12.20.



Festival vapeur d'été sur un réseau à l'échelle 2m :
 Locomotive du RhB (photo Etienne Labar).

Voyage de préparation à l'excursion RMM de mi-septembre à Gutenbach (D) et à la visite de l'usine Faller.
 Posent devant ce sublime paysage : Luc, Michel et André. Mais qui Nounours remplace-t-il ?
 (photo Gérard Jochum, 24 juillet 2006 à 10h)



A Bruxelles, on fait fort : un tram circule sur deux voies en même temps

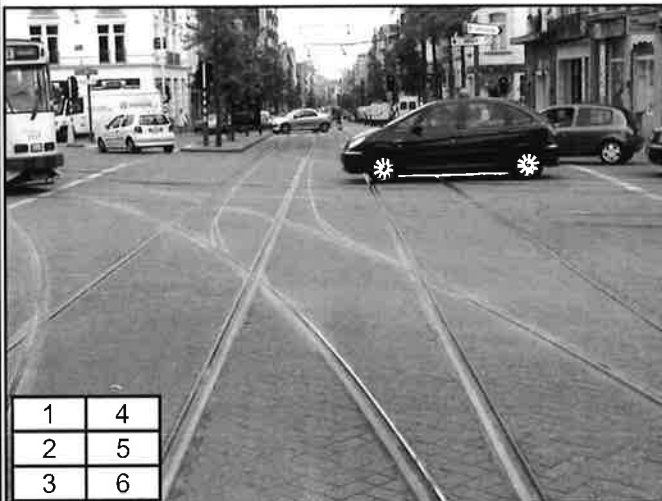
Ce mardi 16 mai 2006, avenue Brugmann, un tram type T3000 de la ligne 91 vers Poelaert a battu tous les records en utilisant les deux voies parallèles en même temps. Le T3000 est un véhicule à traction électrique composé de 5 éléments articulés, le pantographe est situé sur l'élément central. Soumis au code de la route, le tram roule à droite.

La lecture des photos s'effectue d'abord en colonne de haut en bas, puis en colonne de gauche à droite.

Explications

Photo 1 : Nous sommes Avenue Brugmann, direction "centre". Au passage du tram, un aiguillage (à l'avant-plan à droite) pour tourner à gauche dans l'Avenue Albert a changé de position (pour un cause encore inconnue ce 27 mai) entre le 2ème et le 3ème bogogie. De ce fait, la partie arrière du tram est allée vers la gauche jusqu'au déraillement (voir les traces sur la chaussée).

Photo 2 : Le tram a traversé l'ensemble du carrefour





sans que la conductrice ne réalise la situation anachronique de son véhicule. La cabine de conduite étant restée sur la bonne voie et le pantographe sous la caténaire, le tram pouvait tranquillement poursuivre sa route, ce qu'il faisait...

Photo 3 : Les roues du 3ème boggie rencontrent les rails de la voie de service vers l'avenue Churchill et se replacent dans la voie à contresens (suivre les traces).

Le photographe s'est retourné par rapport aux photos 1 et 2, il est alors dos au centre-ville, l'avenue Churchill est à gauche de la photo et l'avenue Albert à droite.

C'est, paraît-il, un voyageur qui est allé demander à la conductrice "si c'était normal que le tram soit déporté vers la gauche" !!!

Les photos 4, 5 et 6 (colonne de droite, page précédente) montrent la position du tram sur les deux voies...

Nous avons dépassé le carrefour, nous restons avenue Brugmann et le photographe regarde à nouveau vers le centre-ville, vers la place Poelaert.

Comment revenir à une situation normale ?

Que faire ? Lever et riper pour remettre sur la bonne voie ? Non, il y a plus simple, à quelques centaines de mètres en aval se trouve une liaison entre les deux voies. On va l'utiliser.

Photos 7 et 8, (ci-contre) Précédé du personnel de la STIB à pied, le tram en roule vers la liaison "Ma Campagne" (près du carrefour formé par l'Avenue Brugmann et la Chaussée de Waterloo).

Photo 9 (ci-contre) : La liaison est visible devant le tram, l'aiguillage est placé vers la droite pour le troisième bogie qui retrouvera la voie normale.

Comme le tram roulait en site propre au centre de l'avenue Brugmann et qu'il n'y avait aucun autre venant en sens inverse, cet "incident" n'a provoqué aucun dommage aux usagers de la route mais fera la "une" des actualités.

Texte Guy LAHAYE, photos Luc Peeters.

NDLR : On en parlera encore longtemps à la STIB et... entre hommes dans les chaumières. Contrairement aux voies à écartement métrique de l'ancienne SNCV, les tramways de la Société des Transports Intercommunaux Bruxellois roulent sur un réseau de voies à l'écartement normal du chemin de fer.



Le bibliothécaire a perdu son trousseau de clés du RMM...
Certaines de celles-ci sont marquées du chiffre "7" gravé
et le porte-clés est jaune.
Si l'un des lecteurs les retrouve, elles seront les bienvenues...

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

Suite des FFN 136 à 138

Détail par types de locomotives de l'effectif au 31 décembre 1946 (3.341 machines)

Locomotives propres à la SNCB (3.298 machines)	
Type	Nombre
1	34
5	4
6	5
7	73
8	29
9	42
10	49
11	21
12	6
14	27
15	46
16	59
18	17
19	3
20	10
22	34
24	12
25	10
26	78
29	300
30	42
31	158
33	8
35	4
36	93
38	147
40	68
41	212
44	316
48	34
49	5
50	5
51	106
53	318
57	62
58	38
60	16
62	5
64	132
66	39
69	13
71	6
72	2
76	5
77	4
80	1
81	426
88	2
89	5
90	25
91	5
92	6
93	57
94	6
96	14
97	24
98	10
99	20
Total	3.298

Locomotives "Prises de guerre 1944-1945" (43 machines)			
A la Deutsche Reichsbahn		A la SNCB	
Baureihe (BR)		Type	Nombre
BR 50 (8) et BR 44 (1)		25	9
BR 52 Kon		27	3
BR 89		59	1
BR 38		64	1
BR 39		67	1
BR 55		81	14
BR 56		82	2
BR 58		83	2
BR 57		90	10
Total			43

25 locomotives type 30 (type 31 non transformé) transformées en 1946 et retrouvant l'appellation "type 31"		
Type 30	Type 31	Mois de transformation
001	007	Décembre
004	019	Novembre
013	031	Septembre
016	040	Septembre
020	048	Juillet
021	049	Octobre
027	067	Novembre
030	075	Janvier
032	077	Décembre
034	084	Septembre
036	093	Juillet
039	102	Octobre
048	117	Décembre
052	128	Juin
054	130	Juillet
057	135	Mai
062	141	Août
064	143	Décembre
066	149	Avril
067	150	Mars
070	157	Mars
077	169	Octobre
078	170	Janvier
083	186	Juin
086	192	Juillet

Comme nous l'avons écrit dans notre précédent numéro, ce sont 3.490 locomotives reprises à l'effectif de la SNCB qui ont été mises hors-écritures entre le 1 janvier 1946 et le 20 avril 1967.

Vous possédez soit un ou plusieurs modèles de nos "inoubliables" vapeur, soit une très belle collection de photos de ces dernières et vous aimeriez peut-être connaître l'année qui les a vues disparaître du paysage ferroviaire de notre pays ?

Au cours de ce numéro, et des suivants, nous allons suivre l'évolution de l'effectif de 1946 à 1967, soit pour nous modélistes, les époques IIIa (1946-1956) et IIIb (1956-1970).

Rappelons cependant que certaines locomotives ne furent renumérotées que sur papier, c'est-à-dire uniquement dans leur "carnet historique" et n'assurèrent plus aucun service.

Notons également que la date de "mise hors-service" d'une locomotive ne correspondait pas à sa date de "mise hors-écritures". En effet, une période d'un mois à plusieurs mois, voire de plusieurs années pouvait séparer ces deux dates.

Bilan de l'année 1946

Durant cette année, la SNCB a ajouté à son effectif 626 locomotives : 299 construites aux Etats-Unis et au Canada, 79 construites en Belgique, 247 rentrées d'Allemagne et une locomotive de la Deutsche Reichsbahn dégagee à Losheimergraben et considérée comme "prise de guerre 1944-1945". Elle a mis hors-écritures 28 locomotives : 9 cédées suivant convention à la "Société nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois" (CFL), 1 vendue à un charbonnage, 15 autres dont certaines endommagées par faits de guerre et jugées irréparables et 3 locomotives considérées comme "prise de guerre 1944-1945" et prises par erreur en écritures.

Elles a procédé à la transformation de 25 locomotives du type 30 (type 31 non transformés) qui ont rejoint l'effectif du type 31.

28 locomotives mises hors-écritures en 1946

25 locomotives propres à la SNCB								
Type	Nombre	Numérotations successives			Au cours du mois de	Dernière remise d'affectation		Rem.
		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	
6	1	3311	605	6.005	avril	Berchem	FCV	
8	1	3350	800	8.001	avril	Jemelle	LJ	
14	3	2560	1410	14.010	avril	Kortrijk	FC	
		2544	1414	14.014	avril	Hasselt	FHS	
		2562	1424	14.024	avril	Tienen	FTL	
16	1	3971	1611	16.011	avril	Brugge	FR	
26	9	-	-	26.012	mai	Bertrix	MBX	(A)
		-	-	26.013	mai	Bertrix	MBX	(A)
		-	-	26.014	mai	Latour	MUT	(A)
		-	-	26.015	mai	Latour	MUT	(A)
		-	-	26.016	mai	Bertrix	MBX	(A)
		-	-	26.042	juin	Bertrix	MBX	(A)
		-	-	26.044	juin	Bertrix	MBX	(A)
		-	-	26.045	juin	-	-	(A)
-	-	26.046	juin	-	-	(A)		
41	1	4207	4207	41.107	juin	Haine-Saint-Pierre	GT	
44	5	3179	4499	44.099	décembre	Merelbeke	FKR	
		3571	4571	44.171	décembre	Trois-Ponts	FNO	
		3602	4602	44.202	décembre	Muizen	FYM	
		3827	4606	44.206	janvier	Gent-Zeehaven	FGNF	
		3851	4711	44.311	décembre	Tienen	FTL	
53	1	4906	5673	53.373	décembre	Haine-Saint-Pierre	GT	
64	1	6559	6559	64.159	décembre	Berchem	FCV	
81	1	8478	8478	81.378	juin	Landen	FLD	
87	1	-	8728	87.001	août	Renory	RY	(B)

Remarques :

(A) Dix locomotives type 26 furent cédées à la "Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois" (CFL) créée le 17 avril 1946 par une convention entre le Grand Duché de Luxembourg, la France et la Belgique. Neuf locomotives furent cédées en 1946, la dixième (26.043) ne le fut qu'en octobre 1947. Elles y formèrent la première partie de la série 56 des CFL, numérotées 5601 à 5610. Les locomotives 26.045 et 26.046 furent livrées directement aux CFL au départ de l'usine de construction (Cockerill).

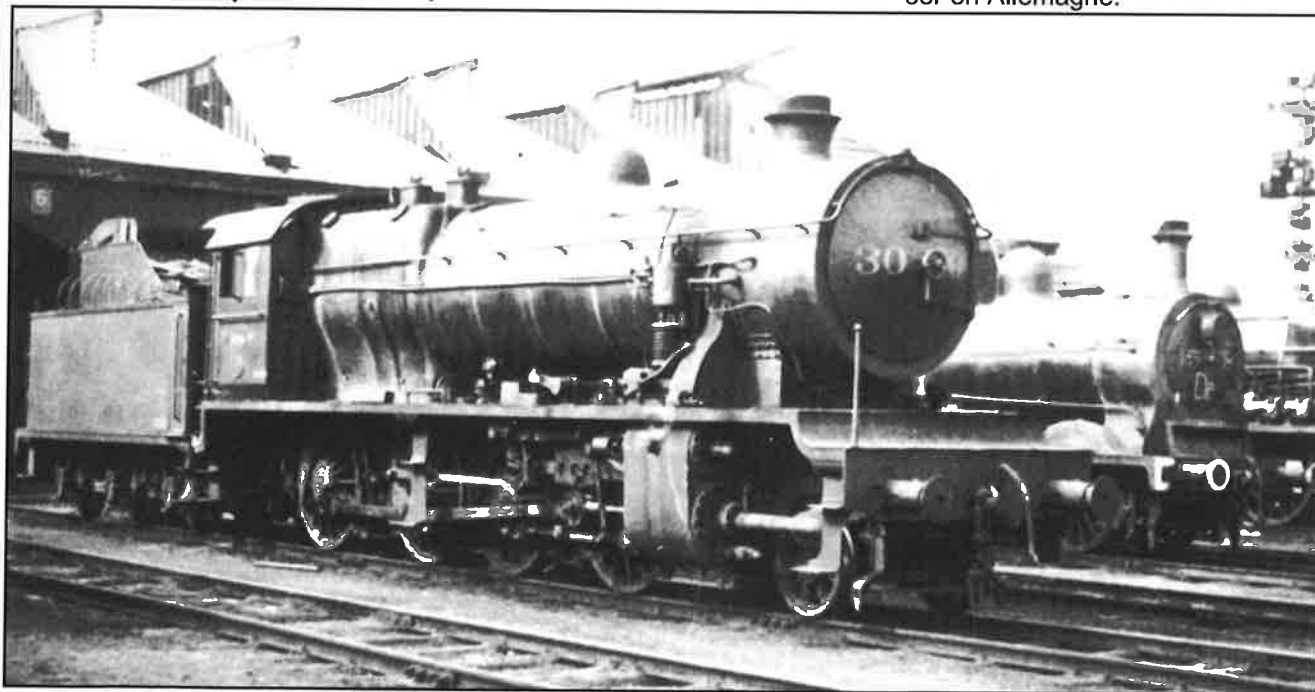
(B) Locomotive n°128 de la "Compagnie du Nord belge" reprise à l'effectif de la SNCB le 10 mai 1940 (numérotation SNCB à partir du 5 février 1941), vendue aux charbonnages de Monceau-Fontaine pour y devenir la MF 53.

3 locomotives

"prise de guerre 1944-1945"

En octobre 1945, le "Transportation Corps" de l'armée américaine avait emmené à l'atelier central de Salzinnes pour grande réparation trois locomotives allemandes : deux BR 50 (1098 et 1729) et une BR 94 (1361). La SNCB les considéra comme locomotives "prise de guerre 1944-1945" et inclua dans le type 25 les deux BR 50 (2522 et 2523) et dans le type 98 la BR 94 (9849). Elles furent reprises dans la liste des locomotives à renuméroter pour le 1 janvier 1946. Elles ne portèrent jamais leur nouveau numéro car les américains les récupérèrent au début de janvier 1946 pour les utiliser en Allemagne.

Locomotive type 30, 3096, photographiée à la remise de Leuven en 1942. Elle est l'une du type 31 non encore transformé lors de l'invasion de mai 1940. Sur l'ordre de l'occupant, elle furent remises en service telles quelles sous l'appellation "type 30". Elle sera renumérotée 30.096 le 1 janvier 1946. Transformée à l'AC Salzinnes en juillet 1946, elle redeviendra une type 31 sous le n°31.192 (photo K.J.Harder).

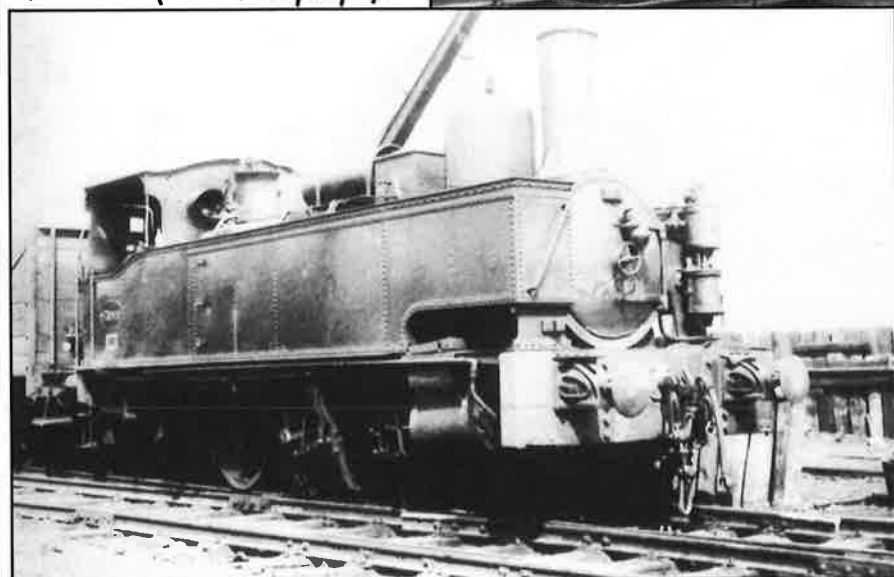
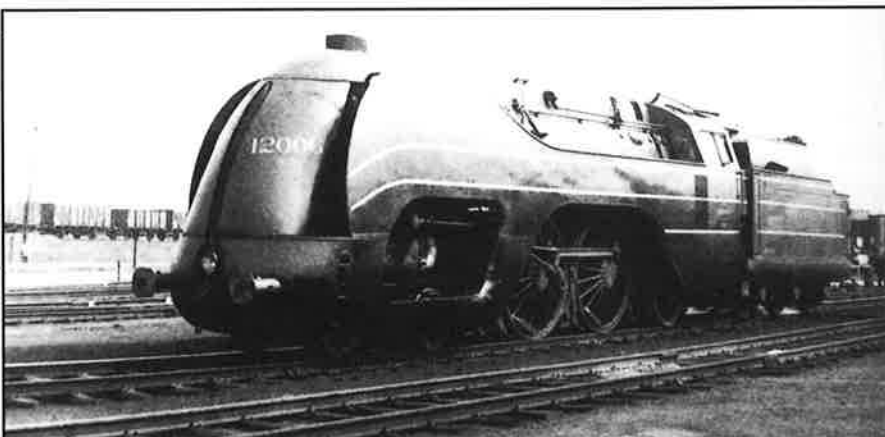


626 locomotives rejoignent l'effectif en 1946

378 locomotives provenant des constructeurs américains (299) et belges (79)

A l'effectif au cours du mois de	Types					
	25		26		29	
	Nombre	Numéros	Nombre	Numéros	Nombre	Numéros
Janvier	-	-	8	008, 009, 010, 055, 056, 057, 058, 059	13	002, 003, 004, 005, 007, 009, 014, 015, 017, 018, 019, 024
Février	-	-	7	011, 012, 013, 025, 026, 027, 028	14	008, 010, 011, 012, 013, 016, 020, 021, 022, 023, 025, 026, 027, 036
Mars	1	005	9	014, 029, 030, 031, 060, 061, 062, 075, 076	16	028, 029, 030, 031, 032, 033, 038, 040, 043, 045, 052, 058, 060, 061, 062
Avril	-	-	11	015, 016, 032, 033, 034, 035, 036, 037, 064, 077, 078	20	034, 037, 039, 054, 059, 063, 065, 069, 074, 076, 078, 082, 085, 088, 089, 091, 093, 103, 104, 105
Mai	-	-	9	017, 018, 038, 039, 040, 041, 042, 063, 079	41	041, 042, 044, 046, 047, 048, 049, 050, 051, 053, 055, 056, 057, 064, 066, 067, 068, 070, 071, 072, 073, 075, 077, 080, 083, 086, 087, 090, 092, 094, 095, 096, 097, 098, 099, 100, 101, 102, 106, 164, 166
Juin	1	006	11	019, 020, 021, 043, 044, 045, 046, 047, 048, 080, 081	18	079, 081, 084, 107, 108, 110, 112, 114, 116, 117, 118, 120, 165, 174, 175, 176, 177, 178
Juillet	-	-	5	022, 023, 049, 065, 082	64	109, 113, 119, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 130, 132, 135, 139, 144, 148, 149, 151, 152, 157, 159, 160, 161, 162, 163, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 188, 190, 221, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 241, 242, 243, 244, 245, 247, 248, 249, 250, 251, 253, 255, 256, 257
Août	-	-	5	066, 067, 068, 083, 084	62	111, 115, 129, 131, 134, 136, 137, 138, 140, 141, 142, 145, 147, 153, 154, 155, 156, 158, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 186, 189, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 206, 222, 223, 224, 240, 246, 252, 254, 258, 259, 260, 261, 262, 267, 269, 284, 286, 289, 290, 291, 292, 299, 300
Septembre	1	007	4	024, 069, 070, 085	51	133, 143, 146, 150, 185, 187, 191, 192, 205, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 263, 264, 265, 266, 268, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 285, 287, 288, 292, 294, 295, 296, 297, 298
Octobre	-	-	3	071, 072, 086	-	-
Novembre	1	023	2	073, 087	-	-
Décembre	1	008	-	-	-	-
Total par type	5		74		299	

La 12.006 de la remise de Schaerbeek, photographiée le 9 août 1947. Elle est la dernière type 12 ayant repris en service après la Libération. Elle est sortie de G.R. des Ateliers Métallurgiques de Tubize, le 17 juin 1946. En plus de la visière de cheminée provisoire, notons l'emplacement inusité de la nouvelle numérotation peinte de part et d'autre de la fente du bouclier (Photo A. Nymeyer).



Lors de la reprise de la Compagnie du Nord-belge le 10 mai 1940, la SNCB acquit 2 locomotives de la série 121 à 132. Il s'agissait des machines 128 et 131 qui furent désignées type 87 et numérotées 8728 et 8731 à partir du 5 février 1941. Si la 8731 est sortie d'écritures en mai 42, la 8728 était toujours présente à la renumérotation du 1 janvier 1946 où elle a reçu le numéro 87.001. La photo de J. Quanjier nous la montre à la remise de Rénory (RY).

247 locomotives rentrées d'Allemagne en 1946

Types	A l'effectif au cours du mois de	Locomotives	
		Nom- bre	Numéros
31	janvier	1	005
38	mars	1	063
40	janvier	1	069
41	janvier	1	161
44	février	1	050
	mars	1	199
	juillet	1	011
		3	
53	janvier	2	122, 238
	mars	1	009
	mai	2	002, 144
	août	1	064
		6	
62	janvier	3	004, 005, 006
	mars	2	010, 012
		5	
64	janvier	14	003, 041, 050, 051, 058, 069, 081, 109, 123, 129, 152, 156, 159, 166
	février	3	018, 112, 161
	mars	5	062, 070, 098, 122, 130
	juin	5	015, 019, 089, 106, 131
	juillet	44	002, 011, 012, 013, 014, 021, 022, 023, 025, 027, 028, 038, 039, 044, 049, 054, 061, 073, 074, 076, 077, 079, 082, 083, 086, 093, 096, 097, 101, 108, 115, 119, 120, 125, 127, 133, 141, 147, 150, 151, 153, 163, 164, 165
	août	12	030, 034, 036, 059, 067, 072, 095, 099, 104, 110, 114, 146
	septembre	2	006, 167
	décembre	1	053
		86	
71	février	1	008
	juillet	1	025
		2	
72	juillet	1	004
81	janvier	43	009, 011, 020, 045, 050, 065, 068, 105, 116, 121, 138, 165, 193, 201, 232, 243, 250, 251, 256, 258, 263, 272, 279, 281, 294, 310, 325, 338, 343, 360, 367, 368, 373, 400, 413, 421, 437, 487, 508, 512, 519, 522, 549
	février	4	208, 257, 317, 500
	mars	1	136
	juin	1	166
	juillet	26	003, 051, 062, 141, 169, 170, 212, 249, 255, 283, 286, 295, 339, 346, 350, 351, 382, 436, 460, 461, 464, 488, 509, 524, 565, 568
	août	10	015, 097, 298, 354, 410, 447, 507, 528, 558, 559
		85	
90	janvier	2	011, 022
	mars	1	018
	avril	3	004, 010, 031
	juillet	1	025
		7	
93	janvier	3	010, 050, 076
	mars	4	027, 033, 064, 067
	juillet	9	037, 042, 044, 045, 046, 066, 073, 074, 080
	août	1	031
		17	
96	janvier	1	008
	février	1	028
	mai	1	021
	juillet	3	001, 017, 025
		6	
97	janvier	1	043
	mars	1	050
	mai	2	021, 033
	juin	1	005
	juillet	7	010, 014, 015, 019, 036, 044, 046
	août	2	001, 008
	septembre	1	034
		15	
98	janvier	1	031
	février	3	016, 019, 043
	mars	2	008, 045
	avril	1	006
	juin	1	005
	août	1	029
	septembre	1	040
		10	

1 locomotive "Prise de Guerre 1944-1945"

Il s'agit de la locomotive BR 50.2700 de la Deutsche Reichsbahn dégagée de la ligne 45 à Losheimergraben en janvier 1946 et prise en écritures par la SNCB sous l'appellation type 25 n°25.022.

De Miljoenenlijn

Le dimanche 9 juillet, une petite délégation des "Hornby's Boys" (du R.M.M.) s'est rendue dans le Limbourg hollandais (à quelques encablures de Maastricht), pour assister à un festival vapeur, organisé sur la ligne historique, communément appelée "Miljoenenlijn" dont la gare principale est sise à Simpelveld.

Ce joli réseau, dont une grande partie est posée dans un écrin de verdure qui nous rappelle un peu le Condroz, est magnifiquement conservé et offre de multiples possibilités de promenades et de spectacles ferroviaires. Situé à environ 150 km de Namur, il peut offrir à lui seul une bel objectif pour une journée de détente accessible à tous, amateurs de trains ou simples promeneurs.

Site web: <http://www.zlsm.nl>



La gare de Simpelveld, le 31 décembre 2004



Ci-contre :
Le poste d'aiguillage.

Ci-dessous :
Une vue d'ensemble des lignes en gare de Simpelveld, le 31 décembre 2004.



Un peu d'histoire

Le 23 octobre 1853 fut inaugurée la liaison Maastricht-Aix-la-Chapelle, la plus ancienne ligne trans-frontalière des Pays-Bas.

Afin de désenclaver certaines parties du Limbourg, il fut décidé en 1919 de construire une ligne entre Schaesberg et Kerkrade-Centrum, passant par Simpelveld. Douze années s'écoulèrent avant le début des travaux et la ligne fut seulement inaugurée le 15 juin 1934. Pour une longueur de 12 km, elle coûta 12 millions de florins, une somme considérable pour l'époque ; c'est pour cette raison qu'on la nomme la "Miljoenenlijn". C'est le relief relativement accidenté de la région qui engendra de tels coûts.

Après des années de déficits comblés par de multiples injections d'argent, la ligne est définitivement fermée le 29 mai 1988. Le 30 mai 1992, c'est la liaison directe Maastricht-Aix-la-Chapelle qui connaît à son tour une fermeture définitive.

Le 24 mars 1988 est créée la "Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij" (Z.L.S.M.) chargée de sauver une partie de la ligne. Le réseau touristique fut inauguré le 8 septembre 1995. A ce jour, cette société gère toujours le réseau avec l'aide du gouvernement et de la province du Limbourg. Ce vaste projet a également reçu des aides européennes.

Le matériel vapeur

La Z.L.S.M. dispose actuellement de cinq locomotives à vapeur.

La E 1090

Elle fut construite en 1911 par la firme Nydqvist & Holm à Trollhättan en Suède. Entre 1908 et 1920, 130 exemplaires de ce type (0-8-0) furent construits.

Cette machine fit partie de la réserve stratégique suédoise jusqu'en 1972. Elle fut acquise par le réseau en 1994. Actuellement elle fait l'objet d'une grande révision et la chaudière doit être remplacée.

La B 1289

La 1289, de type 4-6-0, fut également construite par Nydqvist & Holm à Trollhättan en 1916. Elle appartient à la réserve stratégique suédoise de 1970 à 1992. Elle fut acquise en 1994. Quelques travaux de mise au point ont été nécessaires et la machine devrait être opérationnelle dans le courant de cette année.

La B 1220

Identiques à la 1289 (cependant construite en 1914), elle fut utilisée pour la première fois sur le réseau en 2001. C'est elle qui assurait les voyages ce week-end de juillet 2006.

Elle se présente dans une livrée gris claire... une fort belle machine !



La B 1220 dans son atelier, le 31 décembre 2004



Hervé en grande conversation avec le conducteur de la B 1220 (Photo Etienne Labar).



La B 1220 en manœuvres.

En juin 1945 elle fut incorporée dans les chemins de fer néerlandais et stationnée à Rosendaal.

Avec l'arrivée de la traction diesel, les "sadeltank" furent progressivement mises hors service à partir de 1953.

De 1962 à 1975, elle fut affectée aux mines "Julia" et "Laura" à Eygelshoven, ensuite à la SSTT ("Stichting Stoomtrein Tilburg Turnhout").

Après avoir servi comme monument, elle arriva à Simpelveld le 23 octobre 1998. D'importants travaux de restauration sont entrepris et les organisateurs espèrent qu'elle pourra prendre son service dans le courant de l'année 2007.

La E2 1040

Type 2-8-0 construite également en Suède, elle fut achetée en 1998. La restauration fut immédiatement entreprise et elle fit son premier trajet en mars 2000. Au printemps 2005 elle connut des problèmes de surchauffe et la chaudière fut endommagée. Cependant ces derniers furent rapidement solutionnés et la machine est à nouveau opérationnelle.



La E2 1040 (photo du 31 décembre 2004)

"Stoomtreindagen" des 8 et 9 juillet 2006

Ce week-end était organisé un festival vapeur rehaussé par une bourse et par la présentation de quelques réseaux dont un parcouru par des locomotives à vapeur vive (l'une d'entre-elles fonctionnait au charbon !) et télécommandées, à l'échelle G,... une merveille !

Des locomotives appartenant au ZLSM, seule la B 1220 assurait le service. Cette machine suédoise en livrée grise à vraiment belle allure.

Trois autres locomotives invitées assuraient régulièrement les navettes entre les différentes gares.

J'allais oublier qu'un "Schienenbus", avec deux remorques attelées, reliait Simpelveld à Schin.

La 8826

Construite par Hunslet (G.B.), de type 0-6-0T, elle fut envoyée en France en février 1945, pour le service de guerre.

Ce type de machine est appelé "sadeltank". En effet, le réservoir d'eau en forme de selle surmonte la chaudière.



La n°52 3879 du Veluwsche Stoomtrein Maatschappij

Présentation des locomotives invitées

(documentation Etienne Labar)

Les locomotives du VSM :
Veluwsche Stoomtrein Maatschappij,
ligne musée Apeldoorn - Dieren (NL)

Loco 52 3879

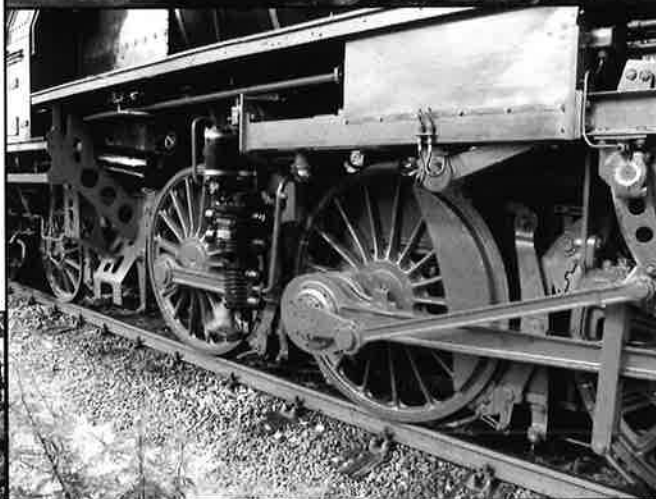
(photo dans le bas de la page précédente)

Locomotive de guerre type "Decapod" (2-10-0) série 52 ex-CF Autrichiens ÖBB. Date de construction 1944 par la Wiener Lokomotivfabrik AG. Elle appartient au VSM depuis 2003.

Loco 23 071

Type "Prairie" (2-6-2) série 23 de la Deutsche Bundesbahn (DB) construite entre 1950 et 1959 à 105 exemplaires 23 001 à 105 par Esslingen, Henschel, Jung et Krupp. La locomotive 23 105 fut la dernière locomotive à vapeur construite pour la DB.

La 23.071 a été construite en 1956 par Jung. Elle est préservée au VSM depuis 1978.



La loco du Stoom Stichting Netherlands,
dépôt-musée situé à Rotterdam

Loco 65 018

Type "Berkshire" 2-8-4 série 65 de la Deutsche Bundesbahn (DB) construite à 18 exemplaires seulement par la firme Kraus Maffei de Munich entre 1951 et 1955.

La 65 018 dernière de la série a été retirée du service le 28 décembre 1972.

Elle est préservée par le SSN depuis 1981 et a été entièrement révisée fin des années '90 par l'atelier DB de Meiningen.

site web : <http://www.stoomtrein.org/nl/index.html>



Diverses vues de la 65 018 du Stoom Stichting Nederlands en visite lors de la fête de la vapeur du Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij.





Détail de l'embellissage de la 65 018

site web :

<http://home.wxs.nl/~takken/locomotieven/locomotieven.html>



Voiture Pullman "Etoile du Nord"

J'espère que la lecture de cet article vous donnera l'envie de passer une belle journée dans le Limbourg hollandais, méconnu et pourtant si proche.

Texte et photos : Paul Delescaille.



Voiture Pullman "Bréda"

Les voitures du ZLMS

- 7 voitures K1A 1^{ère} classe (crème/pourpre);
- 3 voitures K3B 2^{ème} classe (vertes);
- 1 voiture K1AD 1^{ère} classe-fourgon (verte);
- 1 voiture K1BD 2^{ème} classe-fourgon (crème/pourpre);
- 1 voiture Pullman 1^{ère} classe "Etoile du Nord";
- 1 voiture Pullman 2^{ème} classe "Breda".

Un site Internet, découvert pour vous par Michel Marin, celui du "Modelbahnschau MO 187" de Bad Driburg

<http://www.mo187.de>



Loco RhB et voiture voyageurs sur un réseau à l'échelle 2m (photo Etienne Labar).



O30T des Côtes du Nord à l'échelle 2m (photo Etienne Labar).

1956 - 2006 : 50ème anniversaire de l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg

Suite de FFN 137 et 138

Installations fixes, signalisation et télécommunications

Chapitres écrits par M. Devillers, Ingénieur en Chef; M. R. Godin et M. Maenhout, Ingénieurs Principaux; et M. Verberckx, Ingénieur à la Direction de l'Electricité et de la Signalisation de la SNCB.

C'est en février 1953 que fut prise officiellement la décision d'électrification de la ligne du Luxembourg.

Si l'on savait que le tronçon de Bruxelles à Namur, étudié au préalable par les services de l'Exploitation, devait être remanié, on admettait au contraire que la ligne 162, allant de Namur à la frontière grand-ducale pouvait être électrifiée sans en modifier le sectionnement et les

Enfin, en février 1954, une profonde modification des aménagements de la gare de Namur était nécessaire.

Du point de vue des services relevant de la Direction de l'Electricité et de la Signalisation, l'électrification de la ligne du Luxembourg ne posait pas de problèmes techniques qui n'eussent pas été résolus au cours des dernières électrifications, vers Ostende et vers Liège. Mais le désir d'exploiter en traction électrique à partir d'octobre 1956, toute cette ligne à rénover, à laquelle s'ajoutaient l'antenne Gembloux - Jemeppe - Ronet et la ligne d'Ottignies à Louvain, justifiait la mise en oeuvre du maximum de nos moyens.

Le tronçon compris entre Bruxelles (QL) et Ottignies, et son antenne jusqu'à Wavre, furent équipés les premiers et les trains électriques y circulent depuis le 15 janvier 1956.

Les chapitres ci-après font apparaître l'ampleur des travaux exécutés pour réaliser l'ensemble du programme précisé au cours des derniers mois de 1953 et au début de 1954.

Installations fixes

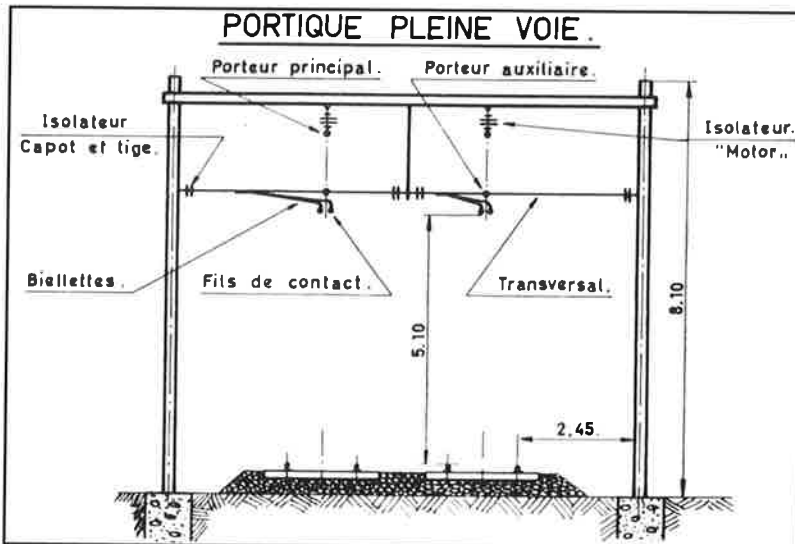
Ligne de contact

L'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg et de ses compléments, la ligne de Louvain à Ottignies et de Gembloux à Namur par Jemeppe et Ronet (à mettre en service au début de 1957) a nécessité

l'équipement électrique, en territoire belge de près de 270 km de voie double.

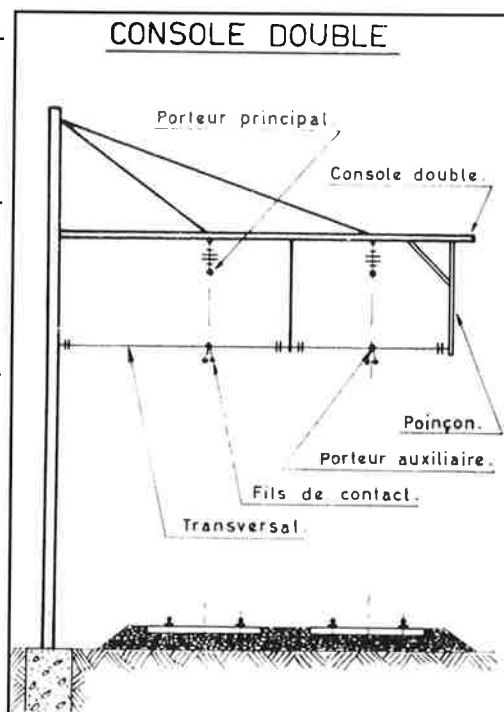
Sont également électrifiées des zones très étendues des gares principales le long de ces lignes (Bruxelles QL, Ottignies, Gembloux, Namur, Ronet, Ciney, Marloie, Jemelle, Libramont, Marbehan, Stockem et Arlon) et une ou deux voies de garage dans une quinzaine de petites gares intermédiaires.

Les lignes de contact et leurs supports sont pratiquement identiques aux équipements de la ligne Bruxelles - Liège : ils bénéficient de toutes les améliorations que l'expérience a permis d'apporter aux installations similaires des premières électrifications : Bruxelles - Anvers, Bruxelles - Charleroi et Bruxelles - Ostende.

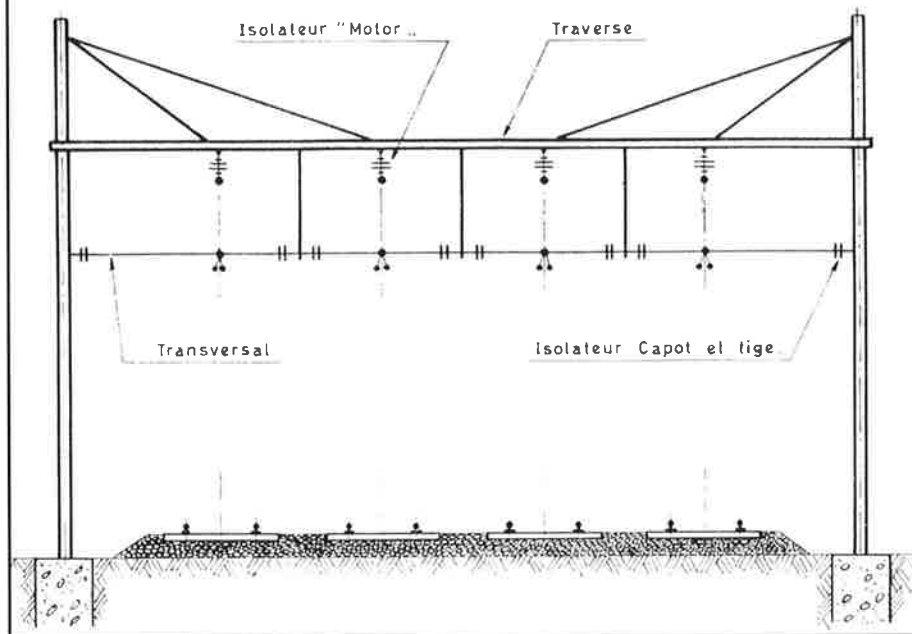


aménagements de gares. Dresser la ligne caténaire, approprier les installations de sécurité à la traction électrique, mettre en câbles enterrés les lignes téléphoniques aériennes, semblaient a priori être les seuls travaux à entreprendre. Une période de trois ans paraissait suffisante pour achever les études, commander le matériel et exécuter les travaux dans des conditions normales.

En réalité, un examen plus approfondi fit bientôt apparaître l'intérêt de travaux complémentaires dans de nombreuses gares de la ligne où devraient pouvoir s'effectuer des garages directs ou s'amorcer des circulations à contre-voie. Le maintien à peu près intégral des signaux existant n'était plus possible, et le réseau des lignes caténaires se compliquait.



PORTIQUE HAUBANNE.



Résumons brièvement les principales caractéristiques :

Type de lignes de contact

- En pleine voie : caténaire compound (deux câbles porteurs et deux fils de contact) de 360 ou 330 mm².
- Dans les gares : caténaires simples (un câble porteur et un ou deux fils de contact) de 160 ou 260 mm².
- Dans les faisceaux de garage : ligne de tramway (un ou deux fils de contact) de 100 ou 200 mm².

Type de support

- En pleine voie : portiques rigides composés de deux poteaux et d'une traverse en poutrelle Grey.
- Dans les gares : supports à consoles pour une ou deux voies et portiques rigides haubanés, avec supports intermédiaires éventuels.

les très nombreuses pièces qui constituent le "Petit Matériel", les plus petites et les plus délicates d'entre-elles sont en cuivre ou en bronze, les plus épaisses et les plus lourdes sont en fonte ou en acier galvanisé : ainsi sont-elles protégées contre la rouille.

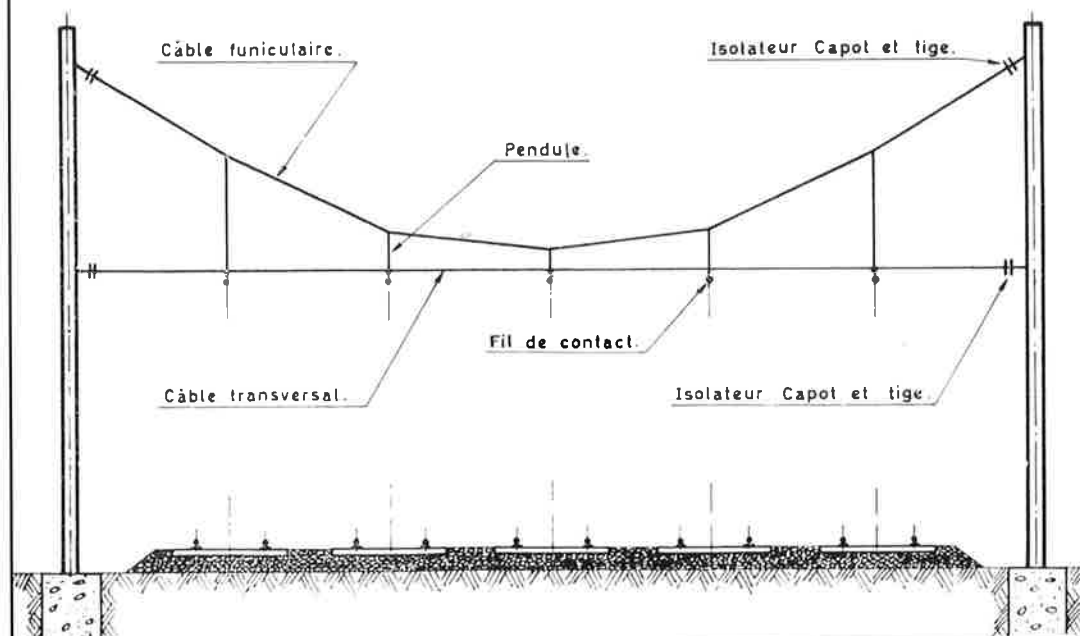
Sectionnements et alimentations

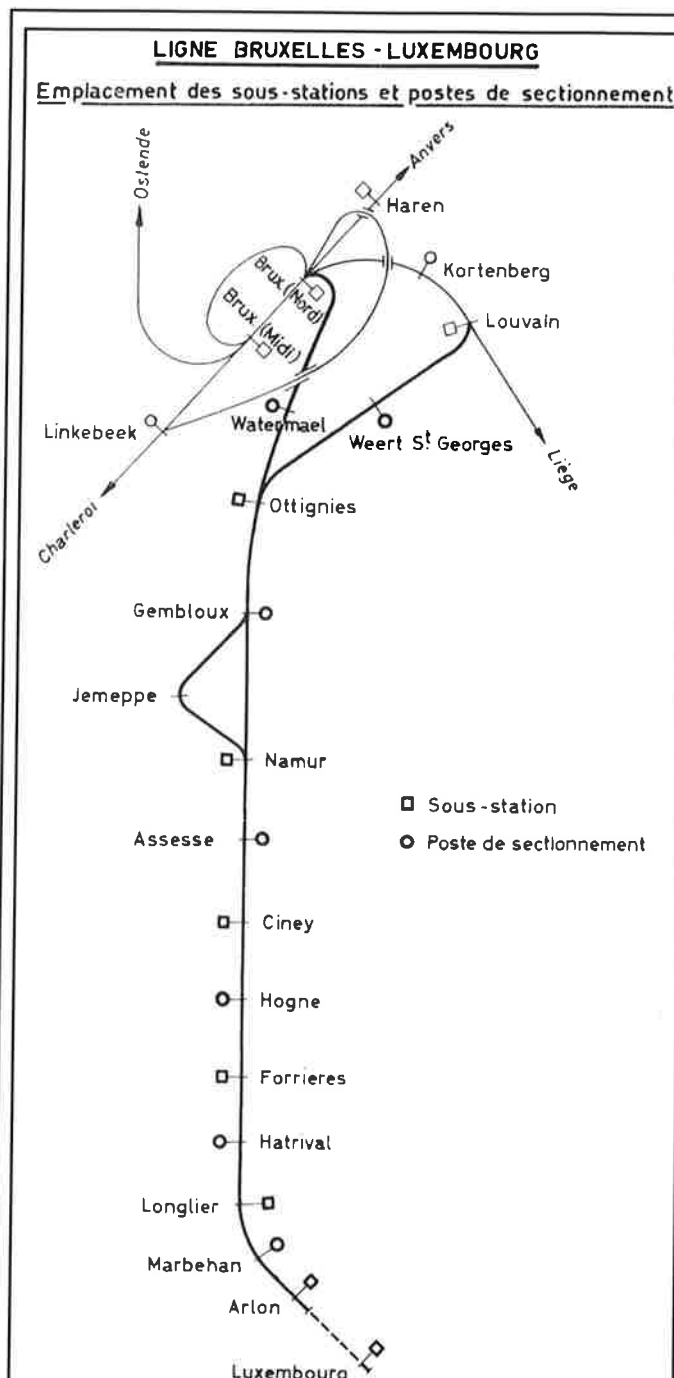
Les sectionnements électriques, permettant les mises hors tension partielle pour travaux ou entretien, sont des "sectionnements à lame d'air", qui peuvent être franchis à pleine vitesse et des "isolateurs de section", utilisés dans les gares.

Sur la ligne du Luxembourg, la SNCB a mis au point et généralisé un nouveau type de "sectionnement à lame d'air" ne nécessitant pas de poteaux d'ancrage et de ce fait, beaucoup plus économique.

Les alimentations des divers tronçons de caténaire et les shuntages de ces sectionnements sont réalisés au moyen d'interrupteurs (sectionneurs à coupure en charge) à commande à distance en voies principales et à commande manuelle dans les gares.

PORTIQUE SOUPLE "TRAMWAY".





Les sectionneurs à coupure hors charge ne sont plus utilisés qu'exceptionnellement pour alimenter des tronçons très courts.

Quelques dimensions de la caténaire

- Encombrement de la caténaire : 1,65 m.
- Poids au mètre courant de la caténaire "compound" : 4kg.
- Distance entre supports en alignement : 63 m. Dans les courbes, cette distance est réduite en fonction de la courbure de la voie.
- Hauteur des fils de contact : 5,10 m en pleine voie; 5,55 m aux passages à niveau; 6,00 m dans les grandes gares.
- Hauteur des poteaux de portiques en pleine voie : 8,15m.
- Distance poteau-rail : normalement 2,45 m (minimum 1,5 m).

Sous-stations et postes de sectionnement

Le courant de traction à 3.000 V continu est fourni à la caténaire de la ligne du Luxembourg par six sous-stations propres, situées à Ottignies, Namur, Ciney, Forrières, Longlier et Arlon et par la sous-station de Bruxelles-Nord, qui intervient également dans l'alimentation de la Jonction et des lignes d'Anvers et de Louvain.

La sous-station de Luxembourg étant prévue sans installation de réserve, celle d'Arlon alimentera la ligne en secours jusqu'à Luxembourg.

Le choix des emplacements a été dicté par :

- le désir de situer les sous-stations aux principaux noeuds ferroviaires et près des grandes gares;
- la nécessité de ne pas les espacer de plus de 40 km environ;
- les possibilités de trouver au voisinage de la ligne des terrains de surface suffisante, accessibles par route.

Alimentation en haute tension des sous-stations de traction

Les cinq premières sous-stations sont alimentées à la tension 70.000 V; celle d'Arlon à la tension 64.000 V. Les lignes d'alimentation sont normalement aériennes. Toutefois, par suite de la difficulté de tirer une telle ligne en pleine ville, l'alimentation de la sous-station de Namur est réalisée en câbles souterrains sur quelques centaines de mètres.

Comme pour la plupart des autres sous-stations de la SNCB, les alimentations des sous-stations d'Ottignies, Namur, Longlier et Arlon sont constituées par une ligne double; ces lignes viennent respectivement des postes d'Auvelais, de Salzennes, de Villeroux et d'Aubange.

L'alimentation des sous-stations de Ciney et Forrières est particulière : Ciney est raccordé par une ligne simple au poste de Bois-de-Villers, et Forrières à celui de Villeroux; le secours est constitué par une troisième ligne, simple également, normalement hors charge, qui réunit Ciney et Forrières : la mise en parallèle de Bois-de-Villers et Villeroux n'est toutefois pas prévue.

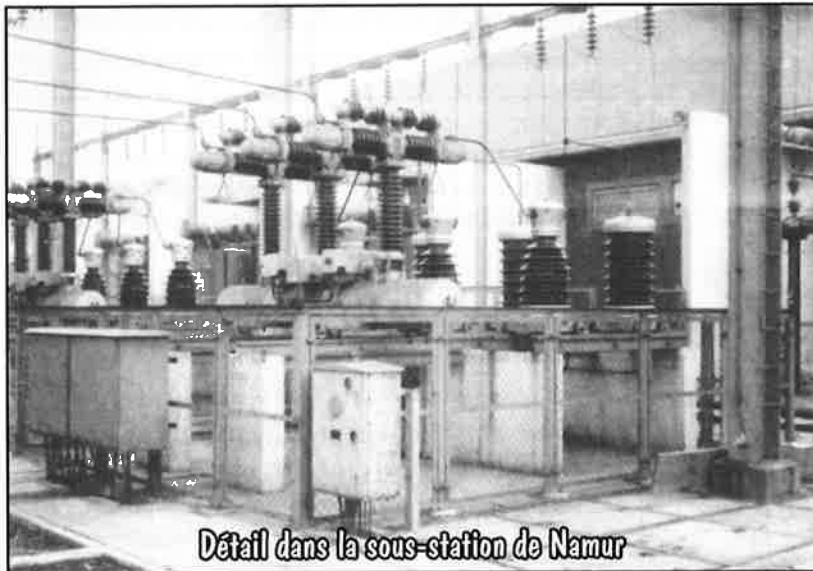
Appareillage des sous-stations

D'une façon générale, ces sous-stations, légèrement améliorées et simplifiées par rapport à celles de la ligne d'Ostende, sont identiques à celles de la ligne de Liège.

Les installations de la ligne de Luxembourg bénéficient également de l'expérience acquise par les électrifications précédentes qui a permis de réaliser des économies sensibles, tout en assurant une égale sécurité d'exploitation.

Dans ces sous-stations, la transformation du courant primaire alternatif triphasé en courant continu 3.000 V se fait à l'aide des groupes transformateurs-redresseurs à vapeur de mercure d'une puissance nominale de 3.000 kW et capables de débiter 7.000 à 8.000 kW en pointe de courte durée.

Ces groupes sont au nombre de trois (dont un de réserve) dans chaque sous-station; un quatrième groupe sera toute fois installé à Namur pour l'alimenta-



Détail dans la sous-station de Namur



Un des isolateurs à la sous-station de Namur

tion de la ligne Namur - Charleroi en cours d'électrification. A Ottignies et Namur, où la tension primaire est susceptible de varier dans une assez large mesure, les transformateurs de ces groupes sont munis d'un dispositif de réglage en charge automatique de la tension; ce réglage n'est pas prévu dans les quatre autres sous-stations, la tension primaire devant y être plus constante.

Postes de sectionnement

Sensiblement à mi-distance entre les diverses sous-stations, sont établis des postes de sectionnement; leur rôle est de mettre en parallèle, par disjoncteurs automatiques, les deux caténaires allant vers chacune des deux sous-stations voisines : cette mise en parallèle permet de réduire les chutes de tension et les pertes d'énergie en ligne.

Les postes, identiques à ceux de la ligne de Liège, sont situées à Watermael, Gembloux, Assesse, Hogne, Hatrival et Marbehan. Un septième poste est en outre installé à Weert-Saint-Georges à mi-distance entre Louvain et Ottignies.

La presque totalité du matériel utilisé dans les installations fixes de traction électrique, lignes de contact, sous-stations et postes de sectionnement, est de provenance belge et le montage a été confié à des firmes belges.

La signalisation

Signaux

Les signaux lumineux de jour et de nuit, du type que connaissent déjà les voyageurs qui empruntent les lignes de Bruxelles à Charleroi, à Anvers, à Ostende ou à Liège, ont remplacé les anciens signaux à palettes entre Bruxelles et Namur et sur de nombreux tronçons au-delà de Namur. Quelques signaux à palettes ont été complétés par un indicateur lumineux en vue d'autoriser ultérieurement les circulations rapides à contre-voie.

Postes de signalisation

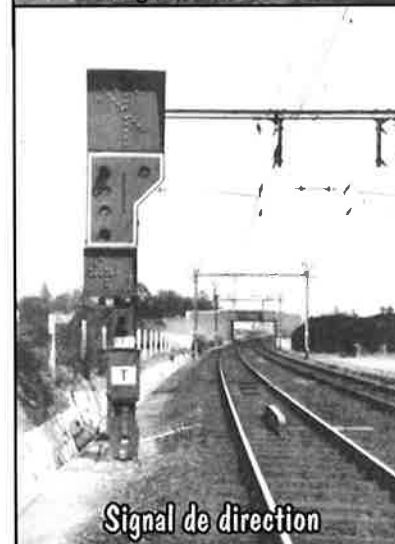
En dehors des tronçons reliant Bruxelles QL à Mont-Saint-Guibert, Rhisnes à Namur et Marloie à Jemelle,

où fonctionne le bloc automatique, tous les signaux sont commandés, ainsi que les aiguillages, par des postes de signalisation. Dans tous ces postes, les sécurités ont dû être adaptées au nouveau mode de traction. Mais au surplus, septante postes à commande électromécanique et huit postes à commande électrique ont subi des modifications importantes liées à celles des aménagements qu'ils desserviront.

Trente bâtis d'enclenchements électromécaniques ont été remplacés par d'autres, soigneusement préparés par les Ateliers ES d'Etterbeek.



Signal avertisseur



Signal de direction

Tandis que le poste électrique de Bruxelles QL subissait pendant de longs mois les profondes transformations dictées par le bouleversement continu de la gare, un poste moderne du type "tout relais SNCB" concentrait les opérations du complexe La Hulpe-Genval; en même temps, Namur voyait disparaître le plus vieux poste de signalisation électrique du réseau, le dernier de son type, mis en service en 1914, à la veille de la guerre !

Là aussi, un poste très moderne procédant de la même technique que celui de La Hulpe, mais beaucoup plus important, permet-



Signal mécanique modernisé

taut de suivre, dans ses multiples phases, le nouvel aménagement d'une extrémité de la gare, qu'il pourra desservir toute entière lorsque les circonstances le justifieront.

Dans un domaine un peu moins familier aux voyageurs, s'édifie en ce moment le bâtiment qui abritera, dans quelques mois, le poste de triage de la



Signaux de manoeuvres, situés à fleur de sol



Signal d'arrêt simple

nouvelle gare de Stockem, près d'Arlon.

Enfin, une douzaine d'équipements de signalisation automatique pour passages à niveau ont été appropriés en fonction de la traction électrique et des circulations à contre-voie.

En dehors de quelques entreprises de pose de câbles, tous

les travaux ont été exécutés par le personnel des services de la signalisation. Toutes les études avaient été confiées aux fonctionnaires techniques intéressés qui ont assuré la surveillance des chantiers et en ont assumé, avec le personnel de maîtrise, toutes les responsabilités.

Et ce n'est pas la moindre de nos satisfactions de n'avoir eu à déplorer jusqu'ici aucun accident grave au cours des travaux délicats et simultanés, conduits sans entraver l'exploitation.

Alimentation des signaux

Par tous ces circuits de sécurité rénovés, par ses nombreux circuits de voie isolée et et par l'usage de signaux lumineux de jour et de nuit, la signalisation adaptée au nouveau mode de traction exige une alimentation aussi sûre que possible.

Dans les zones d'utilisation réduite, où la plupart des signaux à palettes ont été conservés, seize groupes de secours moteurs-alternateurs de faible puissance sont prêts à se substituer au réseau local en cas de défaillance.

Ailleurs, l'énergie électrique est normalement dispensée sous forme de courant alternatif par un réseau de près de 200 km de câbles à 600 ou 1.000 volts et par des armoires de transformation. Chacun des divers tronçons de ce réseau est alimenté par deux sources distinctes auxquelles participent les sous-stations de traction.

Télécommunications

Les travaux effectués dans le domaine des télécommunications ont constitué l'application, sur une grande échelle, des techniques déjà mises au point lors des électrifications précédentes.

Ces travaux ont donc consisté en pose et jointage d'un câble téléphonique pupinisé (*), en montage de dispositifs à ondes porteuses et de stations de répartiteurs, en montage d'un bureau de dispatching modernisé et en établissements de circuits spéciaux à quatre fils pour l'alarme et la régulation des sous-stations de traction. Enfin, les anciennes lignes aériennes ont été démontées.

(*) D'après le dictionnaire "Larousse", le verbe "pupiniser" n'existe pas.

Pupinisation : introduction de distance en distance, dans les lignes téléphoniques, de bobines d'auto-induction pour améliorer la transmission de la parole. "Auto-induction" synonyme de "self-induction".

Le câble téléphonique pupinisé (*) part de Bruxelles Nord et aboutit au B.R. de Kleinbettingen (Grand-Duché) où il est relayé par un câble analogue posé par l'Administration des CFL. En général, le câble est enterré dans le sol à 60 cm de profondeur; toutefois, là où la nature rocheuse du sol ou les circonstances locales s'y opposent, il est posé des caniveaux en béton : environ 175.000 pièces de béton ont dû être mises en oeuvre dans ce but.

Le câble proprement dit s'étend sur 165 sections de charge de 1.310 m et comporte en son centre un noyau de conducteurs destinés à l'acheminement de communications par ondes porteuses entre noeuds ferroviaires importants (Bruxelles, Namur, Libramont, Arlon, Luxembourg), ainsi que plusieurs couches de conducteurs destinés aux communications entre cabines de signalisation, entre gares, entre bureau de dispatching, et postes en ligne, etc.

Le câble posé par les CFL de Kleinbettingen à Luxembourg a une composition analogue; de même, le câble Luxembourg - Bettembourg - Thionville comporte en son centre un noyau de conducteurs pour ondes porteuses semblables à ceux contenus dans notre câble.

Quatre stations terminales et quatre stations de répéteurs à ondes porteuses ont été mises en service entre Bruxelles et Kleinbettingen. En liaison avec le matériel installé à Luxembourg (G-D) et à Thionville, ces équipements permettront également l'acheminement facile des communications avec le Grand Duché, l'Est de la France et Bâle, facilitant ainsi l'acheminement du trafic sur la grande artère internationale qui va de la Suisse à la mer du Nord.

Des stations de répéteurs, au nombre de six pour les circuits pupinisés spéciaux de dispatching, d'alarme et de régulation des sous-stations, ont également été mises en service.

Signalons en passant que pas moins de 233 postes d'alarme, échelonnés en long des voies de 650 en 650 mètres entre Bruxelles et Namur, et de 1.300 en 1.300 mètres entre Namur et la frontière, ont été équipés. Ces postes d'alarme sont du type hermétique en fonte légère et fixés sur potelets en béton.

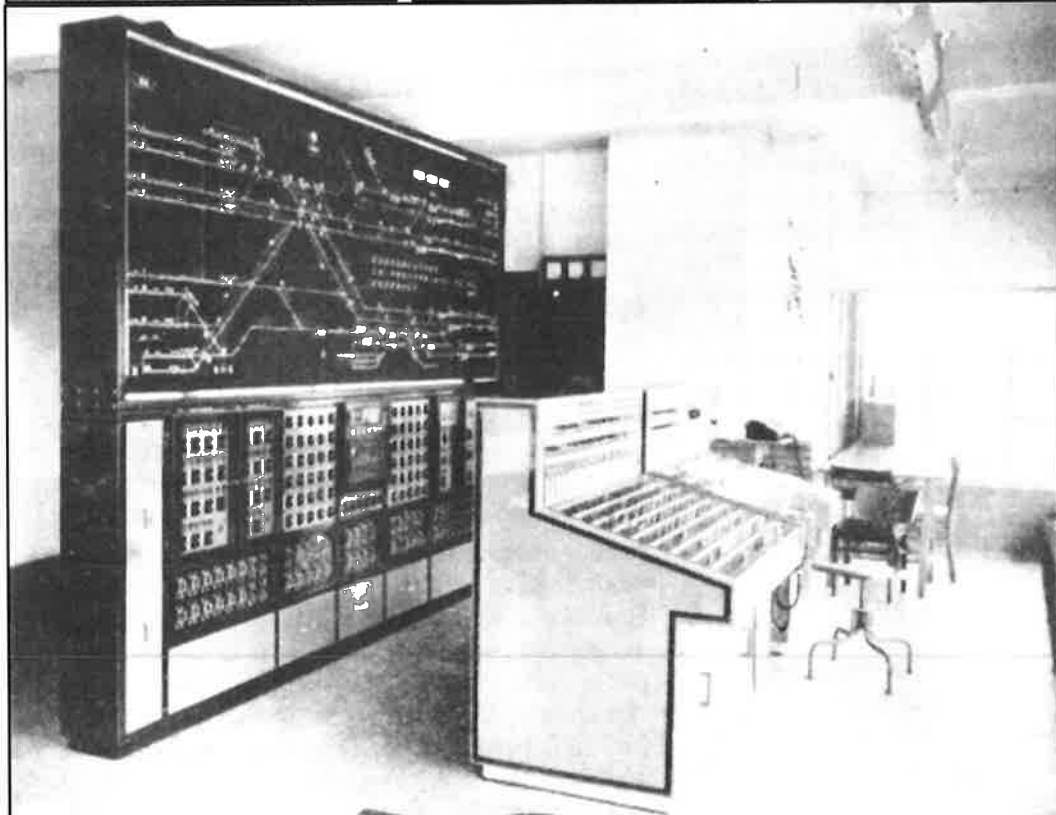
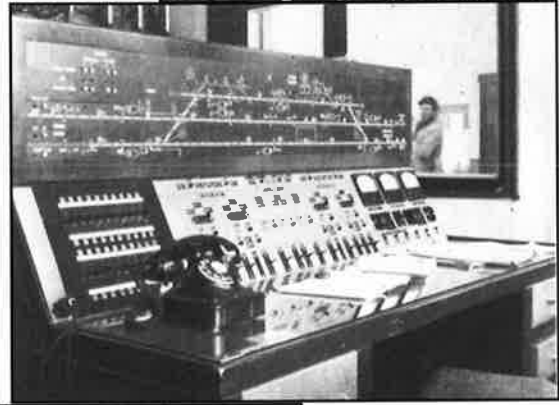
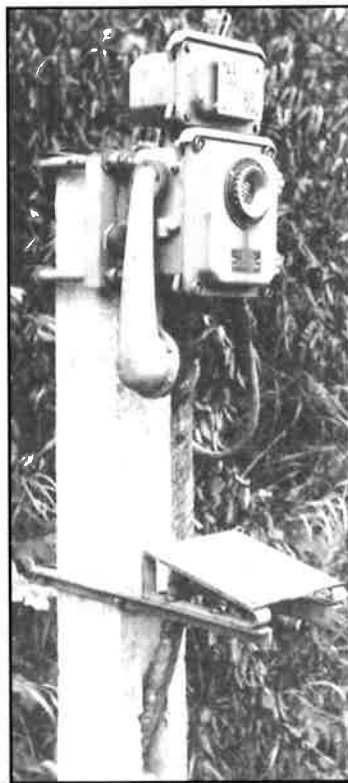
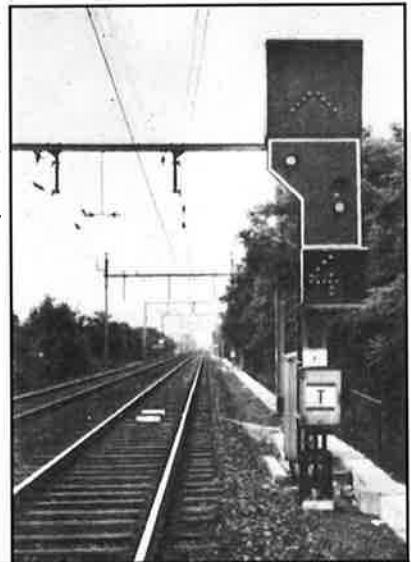
Le bureau de dispatching de Namur a été complètement modernisé : les locaux ont reçu une disposition nouvelle et plus rationnelle, quatre nouvelles tables à haut-parleurs et microphones incorporés, avec sélection par boutons-poussoirs des postes en ligne, sont venues remplacer

les anciens équipements à clés rotatives, micros plas-tron et caques d'écoute.

Les systèmes de transmission télégraphiques ont également dû être adaptés à la mise sous câbles.

Enfin, ultime étape des travaux, les anciennes lignes aériennes, représentant grosso-modo 4.000 km de circuits bifilaires, ont été démontées et les poteaux supports de bois abat-tus.

(Article à suivre dans FFN 140).



En haut à droite : signal de reprise de voie normale (feu clignotant).

Au centre, à gauche : signal de prise de contre-voie.

Au centre : poste téléphonique

Au centre, à droite : pupitre de commande de la cabine de la zone de Genval-La Hulpe.

En bas : poste de commande de la cabine 1 de Namur.

(Photos SNCB).

1966 - 2006 : 40ème anniversaire de la fin de la traction vapeur à la SNCB

Nous venons d'apprendre que la commémoration de la fin de la traction vapeur dans notre pays sera liée à celle des 150 ans de l'inauguration de la ligne 50 entre Bruxelles et Gent via Ternat - Denderleew - Aalst et Schellebelle.

A cette occasion, trois trajets aller et retour en traction vapeur seront organisés entre les stations de Ternat et de Schellebelle.

Afin d'être bien rodée pour cet événement, notre 29.013 et ses équipes de conduite (habituelles et futures) ont

été invitées à effectuer, début juillet et durant trois jours, des trajets de rodage entre Vilvoorde et Leuven par les lignes 27 et 53 pour aller, 36 et 27 pour le retour.

Moyennant une petite rétribution, le public avait été admis à prendre place dans les voitures du type K composant la rame.

De plus, le ticket donnait droit à la visite de l'ancienne remise de Leuven où sont entreposés du matériel et de nombreuses pièces rappelant notre riche passé ferroviaire.



Le personnel du dépôt de Leuven examine la situation et réfléchit aux moyens à mettre en oeuvre pour débloquer la situation.



Notre ami Paul Pastiels espère un déblocage rapide de la situation afin de respecter l'horaire du retour au départ de la gare de Leuven.

Notre 29.013, quant à elle, était invitée à virer sur la plaque tournante avant d'être dans le sens pour effectuer le voyage de retour. Afin d'assurer un bon fonctionnement de cette dernière, le choix d'une position équilibrant le poids de la locomotive s'avère nécessaire. Cette opération ne fut pas bien exécutée. La locomotive était trop en avant et après un petit mètre de rotation, il y eut arrêt. Il fallut donc faire appel au personnel du dépôt pour débloquer la situation afin de permettre à la 29.013 d'effectuer son voyage de retour.

*Texte et photos
de Michel
HERBIET,
5 juillet 2006.*

"Model realistic tall grass" ou l'art d'agrémenter vos prairies en herbages hauts

En mai 2006, les revues de modélisme nous ont présenté un nouvel accessoire intéressant : le "sèmeur d'herbe". Il convenait de répercuter ces textes. L'un est traduit et librement adapté par Jules Falque d'un article paru dans la revue américaine de modélisme ferroviaire : "Model Railroader", en pages 74 à 76, auteur : Peter Ross (NZ) : l'expérience d'un modéliste des antipodes; l'autre est basé sur un article de LocoRevue n°706 : "L'essayer c'est l'adopter", auteur Yann Baude (F).

NDLR : Nous aurions pu écrire cet article de bout en bout, mais nous avons préféré laisser des modélistes d'autres pays nous parler de leur expérience et principalement Peter Ross.

"La plus grande partie de l'île Sud de la Nouvelle Zélande, où j'habite, reçoit peu de pluie et connaît des été très chauds. On y voit de grandes plaines herbeuses et aussi des champs cultivés. Au long des voies de chemins de fer, l'herbe peut être haute et sèche.

Comment pouvais-je réaliser cet environnement de manière convaincante ? L'usage de la "Static Grass" était ma réponse.

Avez-vous déjà remarqué qu'en approchant l'écran de votre téléviseur vos cheveux peuvent se dresser sur votre tête ? Cette particularité a été adoptée par NOCH pour créer un appareil de projection d'herbe : le "Grass Master".

Pour être utilisée sur votre réseau, l'herbe artificielle a besoin, pour se dresser, d'une charge électrique. Cette charge oblige les fibres à se lever et prendre une position verticale, lors de l'épandage sur un lit préalablement



endu de colle blanche moyennement diluée à l'eau (moitié-moitié). Préalablement, il existait l'appareil Verner, distributeur de flocage à effet électromagnétique. Depuis lors, la firme Noch livre le "Grass Master".

Note complémentaire de la rédaction de FFN

Le principe de l'appareil de diffusion électrostatique Noch "Grass Master" décrit dans le présent article réside dans la production d'un courant de haute tension au départ d'une simple pile de 9 volts.

L'échange de flux d'électrons s'effectue depuis le fond de la torche jusqu'à la prise "de terre" qui est piquée dans la surface à garnir. La dispersion du courant "de masse" s'effectue dans la colle diluée à l'eau. Le flocage sec en paillettes contenu dans le réservoir de l'appareil de dispersion chute par gravité lors des tapo-



tements sur ses bords. La haute tension crée l'effet électrostatique qui attire verticalement les brins d'herbe vers le haut les dressant ainsi comme des brins d'herbe naturelle lui conférant ainsi un surprenant réalisme.

C'est le même principe de fonctionnement que les peintures électrostatiques : l'objet à peindre reçoit une électrode, le pistolet distributeur l'autre. La peinture projetée, spécialement conçue pour cet usage, est alors attirée vers l'objet à peindre sans se disperser dans l'atmosphère. Le premier usage est l'enrobage de tuyaux. Le dépôt de certains métaux comme le chrome sur des surfaces en acier (anciens pare-chocs de voitures) s'effectuent dans des bains où la pièce réceptrice reçoit une électrode l'autre est à la masse du bain, il s'agit alors du phénomène d'électrolyse.

Notons au passage que l'électricité statique est l'ennemie des décodeurs et de toute pièce d'électronique en général.



Donc, lorsque nous utilisons cet appareil, pas de pièces électroniques dans l'environnement immédiat.

Débuter avec l'herbe courte

Commençant mon expérimentation, mon premier souci fut de trouver un flocage adéquat. Plusieurs firmes fournissent un tel produit. Mon choix s'est porté sur le "Woodland Scenics".

Je savais que l'application de l'herbe courte est relativement facile. Aussi, commençais-je par la peinture, en vert-brunâtre de la surface "à herber".

Pour garnir d'herbe, je plantais le fil de masse de l'appareil dans la surface à couvrir, celle-ci est enduite de colle. Puis, je promenais gentiment mon appareil distributeur, de manière douce et régulière, le tenant à

quelques centimètres du sol à garnir. Rapidement, j'obtenais une prairie bien fournie.

Avant de poursuivre la garniture herbeuse de mon paysage, j'avais à résoudre le problème de la protection des bâtiments, haies, clôtures et autres infrastructures existant sur le réseau, afin de ne pas les "herber". Je constatais que mieux vaut planter les bâtiments et structures après l'application de l'herbe. Je devais donc revoir ma méthode. Une solution est de poser un écran protecteur en papier fort. Une autre, meilleure, est de couvrir avec du papier essuie-tout humecté, à enlever avant séchage. Cette deuxième technique s'avère utile et pratique, surtout le long des haies, clôtures, routes, là où l'on désire une herbe plus longue ou plus courte, plus verte ou plus sèche.

L'utilisation de caches en papier installées devant la grille de diffusion permettra de réduire la surface de dispersion (photo page précédente).



Décoration d'une petite surface entre voies (photo Y. Baude).

Utilisation de l'herbe haute

Après mes premiers essais, j'étais assez content du résultat, mais n'en étais pas quitte pour autant. Bien que l'aspect général était satisfaisant, j'avais besoin d'une végétation plus haute, là où le pré n'est jamais fauché ni entretenu et présente un aspect irrégulier. Avec l'expérience acquise, l'usage de l'herbe haute me parut aisé.

Un des avantages de l'applicateur électrostatique réside dans le fait que vous pouvez oeuvrer en couches successives. La fibre Woodland Scenics mesure environ 1/16ème de pouce (1,587 mm), mais je couvre certaines surfaces avec de l'herbe à 1/4 de pouce (6,35 mm). La charge électrostatique, non seulement maintient les fibres à la verticale, mais aussi l'une contre l'autre, de bout en bout.

Lorsque je tentais d'appliquer des couches supplémentaires, une difficulté apparaissait : la colle répandue au moyen d'un "spray" faisait apparaître des gouttes ou des agglomérats de colle, nuisibles au résultat final.

Une meilleure solution devait être trouvée. Je me tournais alors vers l'aérographe, au minimum de pression possible. Le réservoir rempli de colle diluée à l'eau 50/50, avec ajout une goutte de détergent vaisselle, ce qui supprime tout inconvénient.

Après application de la couche initiale et un séchage relativement court, je répandais une nouvelle couche de colle d'une distance minimale de 12 cm. Je semais une autre couche de "Static Grass", laissais sécher, puis recommençais l'opération autant de fois qu'utile.

Il vaut mieux travailler sur des zones pas trop grandes. Par le travail alterné de deux zones contiguës, vous autorisez le séchage de la première, avant de passer à la suivante.

Trouver et utiliser les différentes teintes d'herbes

Après avoir compris et réussi la technique de pose d'herbes longues, mon dernier soucis fut de trouver les tons corrects.

La "Woodland Scenics Grass" se présente en verts de différents tons, qui ne ressemblent aucunement à de l'herbe sèche brûlée par le soleil. La couleur du flocage de la firme "Wild Honey" est trop pâle et celle de "Harvest" est trop dorée. Je démarrais avec le vert moyen de "Woodland Scenics", et continuais avec le vert léger de "Wild Honey". La couche finale employait le "Harvest Gold" pour donner un ton chaud.

A certains endroits, j'épandais du gris moyen, pour la variété. Ce procédé donne un bon résultat, pour un effet d'ondulation : les dépressions sont plus vertes et les crêtes sont plus sèches.

Touche finale

Après l'application d'une nouvelle couche de colle, j'utilisais de place en place des flocages fins pour simuler des mauvaises herbes, des graminées et voire même des fleurs sauvages.

L'auteur nous détaille aussi un tableau en neuf points qu'il estime important pour une réussite parfaite :

- Ne travaillez jamais des surfaces uniformément plates. Des ondulations de terrain ajoutent au réalisme.
- Peignez la surface de base en vert-brunâtre, plus brun si vous utilisez de l'herbe sèche.
- Placez le fil de terre le plus près possible de la zone à travailler.
- La première couche d'herbe peut être étendue soit sur peinture (à l'eau) fraîche, soit sur la couche de colle diluée.
- Laissez sécher la colle quelques minutes avant d'étendre la première couche de flocage.
- Utilisez une séquence logique de couleurs. Même l'herbe sèche peut encore être verte à sa racine, donc utilisez d'abord un ton plus sombre.
- Pour éviter l'uniformité, employez plusieurs longueurs d'herbes.
- Vérifiez au fur et à mesure de l'application du flocage et faites les ajustements nécessaires.
- Terminez par des flocages de divers tons pour simuler les graines et les épis des graminées et les fleurs sauvages.

Produits

Les produits Noch, Heki, Woodland Scenics ou GPP, sont parfaitement adaptés pour effectuer ces travaux agricoles. Chez GPP, les fibres existent en 1,2 et 6,5 mm de long et en plusieurs références comme vert clair, vert d'été, chaume, etc.

MOROP : compte rendu de la 98ème session de la Commission technique, Beaune (F) 19-21 mai 2006

OJ 1.... Les participants présents à Beaune sont salués par Hermann Heless. L'industrie est représentée par MM. Bräuniger (ROCO) et Seewald représentant de TILLIG.

Il y a 23 participants et 18 voix valables pour les votes : APAC, Arge Spur O, BDEF, CDZ, DMJU, Febelrail, FFMF, FIMF, GEMME, MAVOE, MBM, NVBS, PZMKiMK, SMCR, SMV, SVEA/ASEA, VOEMEC, ZMOS/ZZMOS. L et P sont représentés avec mandats par Michel Broigniez. Le quorum requis pour les votes est atteint.

OJ 2.... Contrôle du compte-rendu. Le compte-rendu de Hønefoss est accepté.

OJ 3.... L'ordre du jour est déterminé comme suit : Un point 7a est ajouté, il concerne la réunion DCC de Göppingen. Avec cette modification, l'ordre du jour est ainsi défini et accepté.

OJ 4.... NEM 104 : La NEM 104 terminée à Mechelen en mai 2005 a été oubliée lors de l'AG 2005. Cet oubli devra être rattrapé lors de l'AG 2006 de Kosice.

OJ 5.... NEM 303: Le projet 03/06 du groupe de travail BDEF est disponible. Les échelles à partir de II sont ajoutées. Le tableau des dimensions pour plateaux de tampons est modifié. M. Krauth explique les raisons et les buts de ces modifications. Il a encore fait remarquer les erreurs du projet :

- les plateaux de Ø 500mm ne sont pas supportables,
- d'autres formes de plateaux,
- en cas de petits rayons, il manque des données pour pouvoir circuler à tampons joints.

Il propose de revoir le projet et de le présenter à nouveau en automne. Le groupe AGBM / BDEF est chargé de cette révision.

OJ 6.... NEM 110, 310 et 311. : M. Krauth expose les développements antérieurs. Les contacts avec l'industrie n'ont rien apporté de positif, ni de réactions quelconques.

Les grandes échelles de jardin posent des problèmes suite à une systématique différente. Afin de ne pas surcharger les normes avec des remarques ou des notes de pied de page, il est proposé comme solution de faire des feuilles additionnelles NEM xxx.1. Un problème semblable se pose pour l'écartement de 45 mm parce que les valeurs actuelles tombent hors de la systématique des NEM. D'autre part, il existe un souhait de normalisation selon le prototype pour cet écartement, ce qui est souvent décrit comme "grossier" par rapport à la norme fine.

L'origine de cette situation est fondamentalement due aux différences de forme des boudins de roues des réseaux Märklin. En réalité, les choses sont identiques pour l'écartement de 6,5 mm. Dans ce dernier cas il n'y

a pas de demandes de modifications par manque d'autres constructeurs. Idem pour l'écartement de 16,5 mm de Märklin car il y a la NEM 340.

M. Krauth propose de mettre les 3 écartements Märklin dans une annexe propre, qui comme les trains de jardin serait numérotée dans ce cas NEM xxx.2

De cette manière on fera de la place pour l'écartement de 45 mm dont on pourra inclure les valeurs dans les normes de base. M. Flach propose une autre alternative: inclure les écartements Märklin dans la NEM 340 avec un autre titre. Cela donnera le moins de travail et de problème car les modifications de la NEM 340 seront incluses sans discussions, puisque les valeurs sont déjà connues. De plus il ne faudra pas attendre les nouvelles NEM 110/310/311 parce qu'elles demanderont encore un certain temps avant d'être terminées. Le groupe AGBM du BDEF refera un nouveau projet. A titre d'information, M. Krauth propose un projet de NEM 115 "voies à plusieurs files de rails". Il n'y a pas de demande officielle pour ce projet. Les utilisateurs de ce système devront d'abord être mis en relation. M. Hug fait remarquer que le guidage des roues des écartements étroits dans les cœurs de croisements peut donner lieu à des déraillements.

OJ 7.... NEM 314 : Le projet 05/2006 du 15/05/2006 a été distribué en réunion. Malgré que ce projet ait été terminé à temps, il n'a pas été envoyé au dirigeant de la CT.

Il n'y a pas de modification de texte ni des valeurs, ce qui ne nécessitera pas de traduction ni d'explications. Par rapport à mai 2005, le projet contient :

- les modifications et/ou remarques faites à Mechelen concernant les axes à pointes et les supports de ceux-ci.
- présentation différente des dessins.

Il fut à nouveau discuté de l'intérêt de cette norme par l'industrie vu le grand nombre de constructeurs qui sont en dehors de la norme. La norme pourrait être une "recommandation" vu qu'elle n'a pas apporté l'uniformisation ni l'échange des essieux. Pourra-t-elle influencer la modification de la fabrication des boîtes d'essieux et des châssis ? Rien n'est moins sûr !

Le dessin est critiqué car les angles sont trop petits et mal présentés. Avec les modifications de texte (NDLR: en allemand) ce projet est accepté par 18 / 0 / 0.

OJ 7a.. Réunion DCC chez Märklin à Göppingen
M. Trèves décrit cette réunion comme intéressante, il y a eu pas mal de décisions.

Le protocole DCC a 20 ans et sera modernisé. Nouveau décodeur de vie (un par canton).

- adresses neutres pour tous engins,
- liaison du signal de commande, aussi sur les zones de ralentissement, sifflet, abaissement des pantographes

ainsi que d'autres fonctions,

- plus de modification nécessaire du signal par cantons (bidirectionnel),
- agrandissement du paquet de signaux des télégrammes DCC pour des fonctions étendues.

Certification des composants électroniques pour le protocole DCC,

- Le centre de test est en construction, encore peu connu et peu fonctionnel, les essais sont faits manuellement.
- 20 centres d'essais seraient nécessaires, plusieurs commandes sont faites.

Les autres buts pour la NMRA seraient :

- la définition dans le cadre technique du passage de la recommandation vers une norme impérative.
- développement d'une interface de 8 à 21/22 pôles. Voir aussi OJ 10.

OJ 8.... NEM 601 : M. Dahl commente la situation de son projet 02/06 de la NEM 601.

M. Dahl constate l'évolution du domaine du DCC et la différence d'exploitation entre l'Europe (style régulateur) et les USA (style conducteur).

M. Dahl fait allusion à une revue allemande de 2000 sur le sujet.

Il est convenu que les modifications de la NEM 601 sont concluantes car cette NEM est mieux compréhensible et atteint mieux son but. La version comporte 6 pages mais est difficilement réductible.

La NEM 601 aura le statut de recommandation.

OJ 9.... NEM 658 : Le but de la norme est à nouveau discuté et dépasse en partie les intentions de l'auteur. La question se pose de savoir si l'industrie s'intéresse à modifier le connecteur 8 broches parce que le connecteur 21/22 broches prendra le pas sur celui à 8. La question est de savoir si c'est le MOROP qui doit s'occuper à trouver des solutions qui seront destinées principalement aux fonctionnalités des fabrications. M. Seewald fait remarquer que Tillig ne modifiera pas ses productions. M. Bräuniger fait remarquer que les décodeurs de fonctions à placer dans les engins moteurs des petites échelles réduiront d'autant de façon non négligeable le poids. Il est finalement proposé d'inclure le contenu de ce projet dans une feuille additionnelle NEM 650. Dans ce cas il sera possible d'ajouter d'autres exigences pour la connectique des interfaces.

OJ 10.. Proposition d'une interface à 21 broches

Cette interface existe déjà pour le système Märklin/ESU. La reprise pour le système 2 rails = n'est pas possible sans autre, car il y a déjà 6 contacts pour les moteurs Sinus.

M. Seewald commente les tendances du courant continu: TILLIG et Fleischmann travaillent avec Digitrax. Les résultats devraient être pris en compte dans le groupe de travail DCC.

En cas de nouvelles définitions d'une interface, il faudra s'assurer que les plus petits décodeurs puissent être utilisés. La prise en compte du système AC n'est pas nécessaire.

La question est posée de savoir si le MOROP doit s'investir. M. Trèves est prié de suivre l'évolution et d'indiquer le moment où le MOROP devra entrer en jeu.

OJ 11.. NEM 355 ... 357 : Il est constaté maintenant seulement une différence de hauteur au milieu de l'attelage. De toutes manières les NEM 655 et 657 sont dans les tolérances de la norme impérative NEM 656. Il ne faut donc pas nécessairement faire des modifications, mais une concordance serait souhaitable. La NEM 658 (pour le TT) est aussi touchée par cette différence.

Le problème devra être mis au clair avec les constructeurs, en particulier Fleischmann. Il sera demandé par la même occasion si la tolérance de +1 mm est correcte. Une pareille précision de la tolérance est difficilement acceptable comme cote de fonctionnement.

OJ 12.. NEM 800 : Il a été discuté si les changements actuels dans les chemins de fer européens, entre autres: nouvelles inscriptions des véhicules, engins moteurs traversant toute l'Europe, des installations de sécurité électroniques avec des changements visibles ou non des signaux, retrait de signaux sur le terrain, etc. nécessitent une nouvelle époque VI ou seulement une nouvelle période dans les feuilles spécifiques des pays. La longueur de +/- 20 ans depuis le début de l'époque V parle pour une nouvelle époque VI.

L'introduction d'une nouvelle période VI avec un recouvrement de 2005 – 2010 est votée à **13 / 4 / 1**.

OJ 13.. NEM 9xx : A la demande de la FFMF pour les modules en H0 et 0, M. Krauth rappelle le schéma de numérotation des NEM 9xx que M. Bert avait reçu de M. Flach avant la séance. Comme la définition du 3^e chiffre n'est pas très convaincante, la Commission Technique devra rediscuter de ce problème.

Le système de numérotation sera mis à disposition sur le site Internet du MOROP afin que chaque association puisse trouver sa numérotation.

OJ 14.. Collection des NEM, différentes éditions et erreurs : Ce point est discuté en commun avec le CD car la C.T. n'est pas seule concernée.

Il est constaté que des erreurs dans la collection "électronique" sont difficilement évitables. Pour les anciennes NEM, la version papier imprimée sera la référence. Même les nouvelles normes ne sont pas exemptes d'erreurs. Afin de minimiser ces risques erreurs, il avait été décidé à Mechelen d'envoyer pour relecture la version FR à Guy Bridoux et la version DE à M. Flach. Cela facilitera aussi le travail du SG qui recevra de ces 2 personnes des normes finies. Les NEM mises en vigueur à Honefoss n'ont pas suivi cette procédure, il est donc rappelé de se tenir à cette façon de travailler. *NDLR : mes excuses pour cet oubli bien involontaire de votre serviteur !*

Les fautes rédactionnelles des NEM existantes seront également relevées par les personnes citées ci-dessus et seront corrigées lors de révisions. Les erreurs importantes seront corrigées dès que possible.

La CT a un besoin urgent d'acquiescer la possibilité de faire les dessins des NEM elle-même, principalement

pour corriger les erreurs et modifications des NEM existantes. Personne n'a de possibilité pour le moment, mais M. Hug essaiera de trouver quelqu'un en Suisse qui fera le travail pour la CT. M. Flach cherchera aussi une possibilité afin que la CT fasse le travail sans devoir recourir à des tierces personnes.

OJ 15..Lieu et dates de la prochaine réunion :

La session d'automne se tiendra les 3 et 4 septembre 2006 pendant le 53^e congrès à Kosice (SK).

OJ 16..Divers : Des erreurs ont été signalées dans la NEM 680 par un certain M. Brandt via le SG. M. Dahl a répondu à l'intéressé que :

- la NEM allait être contrôlée,
- si nécessaire elle sera révisée,
- que cette NEM a été produite avec les données de MM. Doehler et Haas (Selectrix)

Comme Märklin ne continue plus avec ce système TRIX, faut-il encore retravailler cette NEM ?

M. Krauth a critiqué par écrit les NEM 121 et 202. M. Hug accepte ces critiques justifiées qui auraient pu être évitées par une relecture. Les erreurs seront traitées selon l'OJ 14 ci-dessus. Un petit groupe sera constitué à Kosice (Heless, Flach, Bridoux et ceux qui auront trouvé des erreurs) afin de faire le point.

M. Hug répond aux critiques sur la manière et la lenteur de travail de la CT que dans une assemblée qui doit s'exprimer en plusieurs langues c'est quasiment inévitable. La CT ne peut en tout cas pas être taxée d'inefficace. Le travail de la CT est malheureusement très mal (re)connu dans le public en dehors du MOROP.

Séance commune CT - CD, rapport fait par MM. J. Berghäuser et M. Broigniez :

Il est rappelé que les formalités et délais d'inscription aux réunions MOROP sont à respecter strictement. L'expérience vécue avec l'organisation de cette réunion de Beaune est un bel exemple de non respect des règles ET de l'organisateur, s'il en fut. Des changements et / ou retards dans les inscriptions DOIVENT rester exceptionnels.

Un nouveau dirigeant de la CT doit être élu. M. Heless ne se représentant plus, le CD propose M. Hans Hug comme successeur. M. Hug accepte, mais seulement pour le temps d'une période pendant laquelle il faudra

former un nouveau successeur. Il faudra donc trouver la personne adéquate pour ce faire.

Pour le poste de SG (secrétaire général) aucune solution n'a été trouvée. Quand à la rédaction du *MOROP-Inform*, elle sera reprise par M. Berghäuser.

Il est encore rappelé que des textes venant des AA sont toujours attendus avec impatience.

Les finances 2005 du MOROP sont positives, cependant de nouvelles sources de revenus doivent être trouvées. Le CD étudiera la possibilité d'obtenir des subventions de la communauté européenne.

Suite au non paiement des cotisations et le fait qu'aucun contact ne peut plus être établi avec la fédération espagnole, cette AA sera proposée à l'exclusion lors de la prochaine AG. Certains clubs espagnols (surtout celui de Barcelone) regrettent cette situation.

Le représentant d'une association de Grande Bretagne a prit contact avec le MOROP en vue d'une probable affiliation.

Les "nouvelles" directives de congrès ont été revues et seront présentées à la prochaine AG de Kosice.

Les réunions MOROP suivantes seront :

2007 printemps : Fredericia (DK). Congrès : Regensburg/Ratisbonne (D)

2008 ... printemps : Pays-Bas. Congrès : pas de proposition.

2009 printemps : Gansk/Danzig (PL). Congrès : Tchéquie.

2010 printemps : Suisse. Congrès : Mügelin (D), [sous réserve].

Et pour conclure la réunion, tous les participants remercient vivement M. Jack Trèves pour la bonne organisation et le programme annexe très intéressant.

Rédacteur : Karsten Flach (SMV)

Relecture et corrections (D) : H. Heless, directeur de la Commission Technique.

Traduction et présentation : Michel Broigniez.



Fourgon SNCB, sur le site du CFV3V à Treignes
21 juillet 2006 (photo Patrick Maes).

Les excursions R.M.M.

15 au 17 septembre 2006 : GUTENBACH (D) visite du réseau du club de Hausach et de l'usine Faller.

4 et 5 novembre 2006 : LANHSTEIN (D) visite de l'exposition de modélisme organisée par le club local.

30 mars au 1 avril 2007 : exposition de modélisme ferroviaire de BAD NEUEAHR (D), participation du réseau modulaire H0 US.

Trois organisations du vice-président André Delsemme. Inscriptions obligatoires lors des réunions du club.

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

(Informations réunies par Jean-Claude Botspoel, Thierry Follebouckt, 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 3e dimanches du mois (en principe) : WOLUWE-SAINTE-LAMBERT : bourse du jouet au Shopping Center.

Tous les 2e 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 visite 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/clic.htm> L'actualité ferroviaire en ligne : <http://www.wallorail.be>

Les photos présent au RMM lors des réunions hebdomadaires et mensuelles : <http://users.skynet.be/photosdurmm/>

Des photos de trains belges sur "zone trains belges" : <http://users.skynet.be/zonetrainbelge/>

Août 2006

11	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
12 et 13	KALDENKIRCHEN (D) : Locomotives à vapeur et trains historiques. Au départ de Rotterdam les locomotives 23 023 et 65 018 du SSN. http://www.stoomstichting.nl
12 au 15	EGHEZEE (B) : modélisme dans le hall sportif avec le réseau N du RMM.
18	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu : réunion de vacances
18 au 20	UTRECHT (NL) : http://www.spoorwegmuseum.nl
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.
27	BERCHEM : Bourse internationale de trains, organisée par Veiligen Vercauteren. Salle Alpheusdal, Filip Williotstraat 22. 09h30>15h. http://www.veilingenvercauteren.be

Septembre 2006

1	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : Grands rapides dénommés, toutes nationalités, époques II, III et IV.
1 au 4	FOREST (B) : rencontres vapeur de la CAV - PTVF. http://www.ptvf.be
2 et 3	BEEKBERGEN (NL) : Sur la ligne Apeldorn - Beekbergen - Eerbeek. http://www.stoomtrein.org
2 au 8	KOWICE (SLO) : 53ème congrès du MOROP. http://www.morop.eu
3	HOESELT (B) : bourse du Hoeseltse Treinclub, Kultureelcentrum "Ter Kommen". http://www.hoeseltsetreinclub.be
3	EDEGEM (B) : vente aux enchères de Collectors Bank à l'Hôtel ter Elst. http://www.collectorsbank.be
3	RUHRTALBAHN (D) : parcours nostalgique avec locomotives à vapeur sur le Ruhrtalbahnhof. http://www.ruhrtalbahnhof.de
3	OSNABRÜCK (D) : 3ème fête de la locomotive à vapeur dans la gare de marchandises. http://www.osnabrueck-tourism.de
8	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
8	CFR Rixensart : Photos de M. De Deurwaerder : "Les lignes ferroviaires secondaires métriques en France de l'an 2000."
9 et 10	RUDDERVOORDE (B) : exposition du "Modelspoor Atelier Oostkamp". http://users.telenet.be/spoorgroep
9 et 10	"Open Monumentendag" (NL) : journée des monuments. Diverses lignes musées y participent. http://www.openmonumentendag.nl
10	VILVOORDE : StaaZaal, de Brauwerestraat. 09h>13h.
10	BEST (NL) : bourse, St. Josephstraat 1. http://www.hermano.nl/modelspoor.htm
15	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
15 au 17	Voyage RMM : GUTENBACH (D) (Forêt Noire) : visite de l'usine Faller (vendredi ou samedi). Voyage organisé par André Delsemme, inscriptions indispensables.
16	GOES (NL) : "Werkgroep 1501" et la fondation "Klassieke Locomotieven" organisent un parcours en train vers la Zélande avec visite au SGB. http://www.werkgroep1501.nl/
17	MERKSEM (B) : bourse d'échange ferroviaire au Fort de Merksem. 09h>13h.
22	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : voyageurs SNCF, CFL, époques IV et V.
23	HEINKENSZAND (NL), près de Goes : bourse Congresszaal, "De Stenge", stengeplein 1. 10h>15h30.
23 et 24	MARIEMBOURG (B) : festival vapeur sur les sites du CFV3V.
23 et 24	MORTSEL (B) : "Modelspoor 2006" exposition du MTD, Van Peborghlei 15b. 10h>18h. http://www.mtdtreinenclub.be/
30	FOREST (B) : grande fête de la vapeur au parc du Bempt. 10>18h. http://www.ptvf.be

Octobre 2006

1	FOREST (B) : grande fête de la vapeur au parc du Bempt. 10>18h.
---	---

6	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : voyageurs DB, époques IV et V..
13	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
13	CFR Rixensart : vidéo de Claude et Alain Defêchereux : "En ligne en compagnie des conducteurs sur les lignes SNCB".
20	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
21 et 22	MECHELEN (B) : 3 ^{ème} grande exposition de modélisme ferroviaire organisée par Train Miniature Magazine. Au "Nekkerhal".
27	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.
Novembre 2006	
3	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : voyageurs + marchandises, tractions diesel et électrique, toutes nationalités, époques III.
4 et 5	Voyage RMM : LAHNSTEIN (D) : exposition de modélisme ferroviaire. Voyage organisé par André Delsemme, inscriptions indispensables.
5	BEST (NL) : bourse, St. Josephstraat 1. http://www.hermano.nl/modelspoor.htm
10	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
10	CFR Rixensart : Conférence de Jean-Louis Logeot (Directeur SNCB District Centre), "Les cabines de signalisation : fonctionnement et principes".
14 au 16	MADRID (E) : 4 ^{ème} édition de "Rail Forum International" au Palacio de Congresos : Rail and Urban Transport Professionals. http://www.railforum.net/
17	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
18 au 26	Fédération Française de Modélisme Ferroviaire : semaine du train miniature. http://www.ffmftrain.org/
24	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.
26	VILVOORDE : Staarzaal, de Brauwerestraat. 09h>13h.
Décembre 2006	
1	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : marchandises, toutes nationalités, époques IV et V.
1	CFR Rixensart : vidéo de Claude Defêchereux : "Mes images ferroviaires au Canada".
8	Réunion réseaux + circulations sur les réseaux + modélisme.
10	MERKSEM (B) : bourse d'échange ferroviaire au Fort de Merksem. 09h>13h.
15	Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
22	Réunion réseaux, travaux sur le N modulaire "Athus-Meuse" et H0 "US". Circulations à thème sur le réseau H0 "Mosan" : voyageurs CFF, ÖBB, FS, époques IV et V.

Il se balade depuis cent ans au rythme des quatre saisons.

Il grimpe pour nous emmener par un chemin bucolique aux portes d'un monde secret de pierres et d'eau, le monde souterrain des grottes de Han.

1
Balade - 29'08

2
L'AR 93 - 14'14

3
Deux baladeuses - 8'36

4
Ambiance hivernale - 6'11



5
Bonus - 3'22

Avec les archives de Paul De Backer et Tramania asbl

Musique : Jean-François Maljean © Adasong Productions

Prise de vue et montage © Rail Memories vidéo 2006



HAN-SUR-LESSE


LE TRAM DES GROTTES A CENT ANS

RAIL MEMORIES VIDEO
Division de BLUE MOON S.A.
27 avenue des bains
L 5610 MONDORF-LES-BAINS
Email : bluemoon@oxatts.com

DVD

1



Location, échange, copie, reproduction partielle ou totale, projection publique sont formellement interdits.

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 (2006) du Rail Miniature Mosan :

Président, *représente le réseau H0 "US"* Jean-Claude Botspoel
 Vice-président, *représente le réseau H0 "Mosan"* André Delsemme
 Secrétaire Luc Parant
 Trésorier, *représente le réseau N "Athus-Meuse"* Didier Delfosse
 Communication(s), Secrétaire adjoint Jean-Pierre Lobet
 Médiateur Philippe Bruniaux
 Rédac'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 Quoitin,
 et Didier Delfosse.
 Bibliothèque Claude Carpet,
 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 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 : president@club-rmm.be

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

Secrétaire Luc Parant Rue des Viaux 11 5100 NANINE.
 Tél : 081.24.64.45. (bureau) Courriel : secretaire@club-rmm.be

Trésorier Didier Delfosse Rue de Furnaux, 26 B 5640 METTET
 Tél bur : 065.58.31.68 GSM : 0477.65.64.86 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. 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

Photos de la 3ème bourse du RMM organisée à l'Institut Technique Henri Maus à Namur..... Couverture 2 et page 1
 Préparation du voyage à Bad Neuenahr et Gutenbach..... pages 2 et 3
 Programme des réunions du R.M.M. et agenda des activités ferroviaires "d'ailleurs" pages 27 et 28

Modélisme

L'appareil à semer l'herbe de Noch pages 22 et 23
 MOROP : compte rendu officiel de la 98ème réunion de la Commission Technique pages 24 à 26

Rétrorail

1946 - 2006 : 60ème anniversaire de la renumérotation des locomotives de la SNCB pages 6 à 9
 1956 - 2006 : 50ème anniversaire de l'électrification de la ligne Bruxelles - Luxembourg pages 15 à 20

Documentation

Le Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij (NL) pages 10 à 14

Actualité ferroviaire

A Bruxelles, on fait fort : un tram circule sur deux voies en même temps..... pages 4 et 5
 1966 - 2006 : 40ème anniversaire de la fin de la traction vapeur en Belgique..... page 21

ferro flash Namur n°139 (2006-4)

Ce quatrième numéro de l'année 2006 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 articles ou toute autre collaboration : Alain Bauwin, Paul Delescaille, Jules Falque, Etienne Labar, Guy Lahaye, Michel Marin 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 1985, un exemplaire de Ferro Flash Namur est déposé à la Bibliothèque Royale Albert 1er, section du Dépôt Légal, Boulevard de l'Empereur, 4; 1000 Bruxelles.

Page de couverture : "De Miljoenenlijn". Réseau du Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij" (Z.L.S.M.). Journées festives des 8 et 9 juillet 2006 : la locomotive n°23 071 tracte une rame de cinq voitures voyageurs (photo Paul Delescaille, juillet 2006).

Page de couverture intérieure : La 3ème bourse ferroviaire du RMM organisée à l'Institut Technique Henri Maus.