

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

Ferro Flash Namur

Redonner aux jeunes l'envie du train
Modélisme : la gare de Houyet
Les constructeurs nous informent



Rail Miniature Mosan

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

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

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

Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur _____ : 1.500 fr.

Membre ordinaire _____ : 1.000 fr. *

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

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

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

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

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

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

Ferro Flash Namur

Editeur responsable : Jean-Claude BOTSPOEL, Chaussée Romaine, 15, 5561 CELLES.

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

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

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

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

Editorial

Redonner aux jeunes l'envie du train !

La concurrence des jeux vidéo

Ce n'est pas neuf : les jeux vidéo ont supplanté toutes les autres activités ludiques.

Il est facile de s'en rendre compte en visitant une grande surface grand public spécialisée dans les jouets style "ToysRus".

L'emprise des rayons vidéo est très importante. La place prise par le train est, quant à elle, tout à fait ridicule.

Il reste encore de très grands rayons avec les "Barbies" et accessoires du genre. Toutes les filles ne sont pas forcément braquées sur les combats de Sega et Nintendo.

Inutile de nous leurrer, nous ne saurons jamais supplanter cet attrait de la couleur, du challenge, de l'énerverment, de la tension devant l'écran.

Les distributeurs de trains miniatures se sont faits rares, et, malheureusement, trop souvent peu achalandés.

Ils sont mal connus, ne font pas de publicité et les vitrines anciennes sont peu alléchantes.

Le salon international de modélisme à Charleroi

Ce n'est pas l'exposition "internationale" du modélisme de Charleroi qui redorera le blason terni.

Ces 13 et 14 mai, dans le hall 3 du palais des expositions, les rares visiteurs étaient peu intéressés et les haut-parleurs tonitruants débitaient partout les commentaires des activités sur le plan d'eau.

Une épouvantable fumée de cuisson envahissait tout le hall 3 qui devenait franchement insalubre le dimanche en fin d'après-midi.

La plupart des stands de vente ressemblaient à des échoppes de maraîchers, sans décor, éclairage, affichage aguichant, etc.

Le club de modélisme ferroviaire de Revin était présent avec son réseau H0 modulaire où circulait, entre autres, un autorail Picasso avec remorque. Quand je dis circulait, le mot est impropre. Il fonçait, plus rapide qu'un TGV, avec arrêts brutaux et départs en boulet de canon sur des voies dont les courbes des boucles étaient d'un rayon proche de la voie industrielle...

Le modélisme ferroviaire est un loisir qui apporte plaisir et satisfaction à celui qui le pratique, et laisse, dans le temps, une trace visible de l'oeuvre humaine.

Seigneur, qu'il est bon d'être au RMM où l'on vous prodigue des conseils de modéliste.

A ma remarque sur la vitesse sur son réseau, le "dispatcheur" m'a répondu qu'il était difficile de régler chaque train...

Ce n'est pas cette présentation style "de course de voitures" qui aguichera le visiteur par un réalisme qu'il attend inconsciemment.

Par contre, le visiteur était attiré à l'un des bouts du réseau par la reproduction sommaire d'une ardoisière et du funiculaire qui y travaillait. La vitesse réaliste de l'engin forçait le regard et l'attrait.

Le club de Mons (CFM) était présent avec son grand réseau modulaire H0 en cours de finition.

On pouvait également remarquer dans la section "trains" les magasins "Au Petit Train" de Charleroi, "L'Etoile du Nord" de La Louvière, "Sprimhobby" de Sprimont, une démonstration

des automatismes "Lauer", les "Amis du Zéro", l'association du "train à vapeur de Forest". J'oublie peut-être l'un ou l'autre, mais j'en doute.

Un grand circuit de train "à s'asseoir dessus" tournait tout autour du hall pour 30 francs la course.

Les bateaux, avions et autos se retrouvaient chacun dans leur section. Bref, un "Porte de Versailles" en micro-réduit.

L'armée avait bouché le trou dans un gros quart du hall avec ses véhicules.

La pénurie

J'allais récemment dans un magasin dit "spécialisé dans le train" pour obtenir des feuilles de briques "Vollmer" ou "Faller" en N. Il n'y en avait aucune.

M'inquiétant du problème, je me permets de signaler à l'aimable personne qui me reçoit qu'elle possède le seul magasin dans une agglomération de 400.000 habitants où je puisse trouver ce produit et à cette échelle.

Tant pis, il me faudra patienter deux semaines pour l'obtenir. Ce n'est pas encourageant.

Spécialisons-nous, laissons aux magasins de maquettes de voitures le soin de vendre des voitures et leurs accessoires. Laissons aux spécialistes des trains le soin de ne vendre que du train et faisons-en la promotion.

Une promotion bien orchestrée
C'est la nouvelle politique menée par Märklin Belgium.

Certains commerçants d'ailleurs se demandent s'ils ne vont pas exclusivement se consacrer à cette marque tellement elle soigne son image et sa promotion !!!
A titre d'exemple, la maison "Piérard" à Charleroi ne s'est jamais consacrée qu'à la distribution des productions trois rails de Märklin.

Les autres importateurs vivraient-ils dans un ronron de satisfaction ou sont-ils tétanisés ?
C'est le silence total chez les fabricants du deux rails. On dirait qu'ils n'existent même pas. Où sont le punch du vendeur et le marketing du produit ?

Le marché sera pris par celui ou ceux qui sauront faire leur promotion !
Il en est de même pour tous les produits vendus. De la boisson gazeuse au chocolat en passant par les lessives, les voitures et les fromages.

La pub, rien que la pub, il n'y a que ça de vrai. Un commerçant stockera plus facilement un produit promu à la télévision que n'importe quelle autre marque, quelle que soit la qualité offerte ! C'est d'ailleurs ce que me raconte mon beau-frère qui est épicier.

Savoir promouvoir valablement le modélisme ferroviaire. Faire de la publicité, pouvoir obtenir du temps d'antenne TV dans les émissions pour la jeunesse,

montrer des réalisations, éveiller dans l'esprit du téléspectateur ou du spectateur d'exposition le goût du beau modélisme.

Redonnons "au train" son lustre d'antan et la part de rêve qu'il engendre.
Ce n'est plus le jouet des années 50, c'est un hobby, une passion, **une activité enrichissante.**

Il y a un autre salon "international" à Huy le week-end du 20 mai ?

Il y a multiplicité des salons qui risquent de se transformer en "brocantes" ?

Et bien, c'est peut-être mieux ainsi. De deux maux, choisissons le moindre.

Si tu ne vas pas au train, le train ira à toi !

Le modélisme ferroviaire est un loisir qui apporte plaisir et satisfaction à celui qui le pratique. De plus, il laisse une trace visible dans le temps.

Tout n'y est que bénéfique humain.

Mesdames, un mari modéliste ferroviaire est un mari qui reste à la maison. Il ne court qu'après les trains et ne dilapide pas son argent de poche au cabaret !
Au contraire, il prépare un beau rêve pour son fils, ou pour lui-même une retraite calme. Il ne sera pas un inactif qui attend la mort dans son fauteuil. Il ne sera jamais dans vos pieds. Le retraité idéal, quoi...

Claude Carpet.

Le Rail Miniature Mosan expose en ses locaux les samedi 14 et dimanche 15 octobre

Je cherche toute documentation sur :

la ligne Bastogne - Benonchamp - Kautenbach (G. D. Luxembourg)

Période 1920 - 1940 - Compagnie du Prince Henri
Activités de la ligne - Types de locomotives utilisés

Veuillez contacter R. LEGROS, avenue Bonaparte 42, 1180 Bruxelles. (02.374.84.71.)

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

JUIN

16 : réunion mensuelle du RMM

- Les kits "Walthers" américains adaptables au modélisme belge : exemples de transformations faciles, par Claude Carpet.
- Dias sur le réseau suisse, par Etienne Dehasse.

23 : réunion réseaux

30 : réunion réseaux.

JUILLET

7 : réunion réseaux.

14 : réunion réseaux.

21 : réunion réseaux.

28 : réunion mensuelle du RMM

AOUT

4 : réunion réseaux.

11 : réunion réseaux.

18 : réunion mensuelle du RMM

20 : bourse à Wanze à partir de 9h, salle communale.

25 : réunion réseaux.

SEPTEMBRE

15 : réunion mensuelle du RMM

- Présentation de la grande gamme d'accessoires en métal coulé et photodécoupé, par Paul Bellon de Ranst.

OCTOBRE

14 & 15 : exposition du RMM

20 : réunion mensuelle du RMM

29 : bourse à Steinsel (Luxembourg)

NOVEMBRE

17 : réunion mensuelle du RMM

Nécrologie

Nous avons le regret de vous annoncer le décès de la maman de notre vice-président Jules Falque. L'inhumation a eu lieu le 15 mai au cimetière de Saint-Servais.

Toutes nos condoléances à notre ami Jules.

Une délégation du club a assisté à la cérémonie.

Appel au bénévolat des épouses

Liliane vous attend pour renforcer l'équipe du bar.

Cette année, il est prévu de préparer des petits repas pour l'exposition du mois d'octobre.

Prendre contact avec notre amie Liliane Braibant au 082-64.54.33.

CFV3V

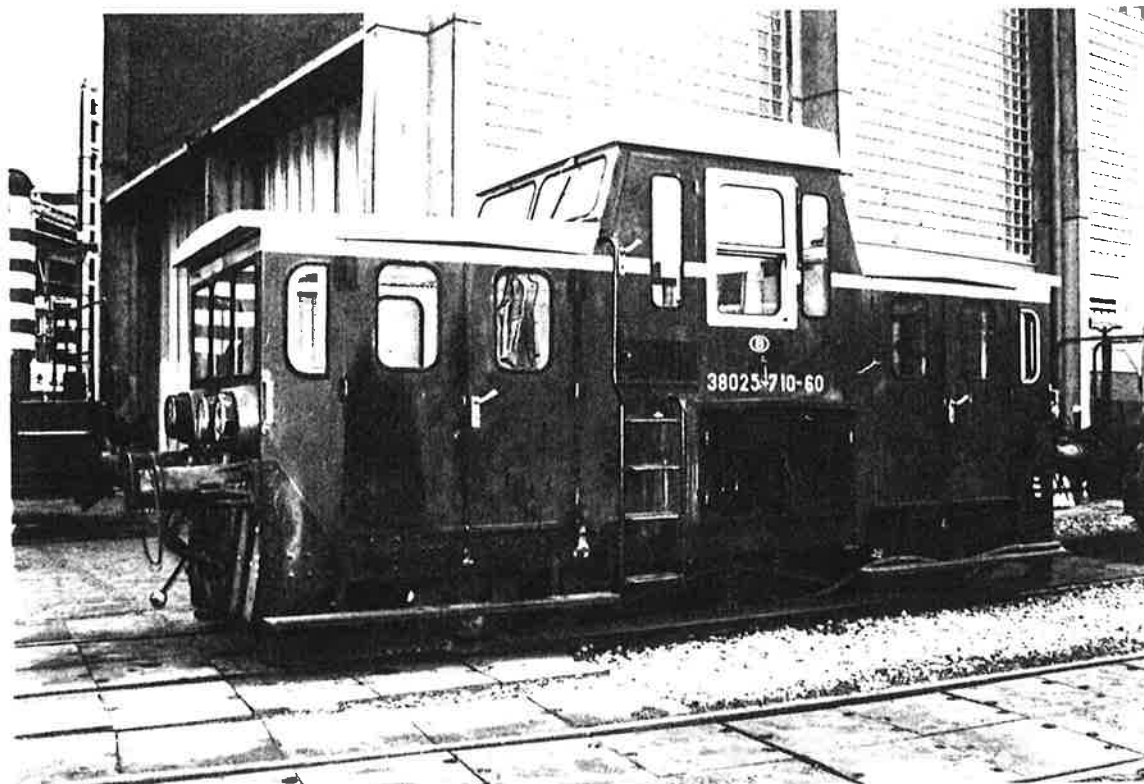
Circulations tous les week-ends jusqu'au 24 septembre sur la ligne Dinant - Givet.

Circulations tous les jours de juillet et août sur la ligne Mariembourg-Treignes, en semaine avec autorail et "vapeur" le jeudi.

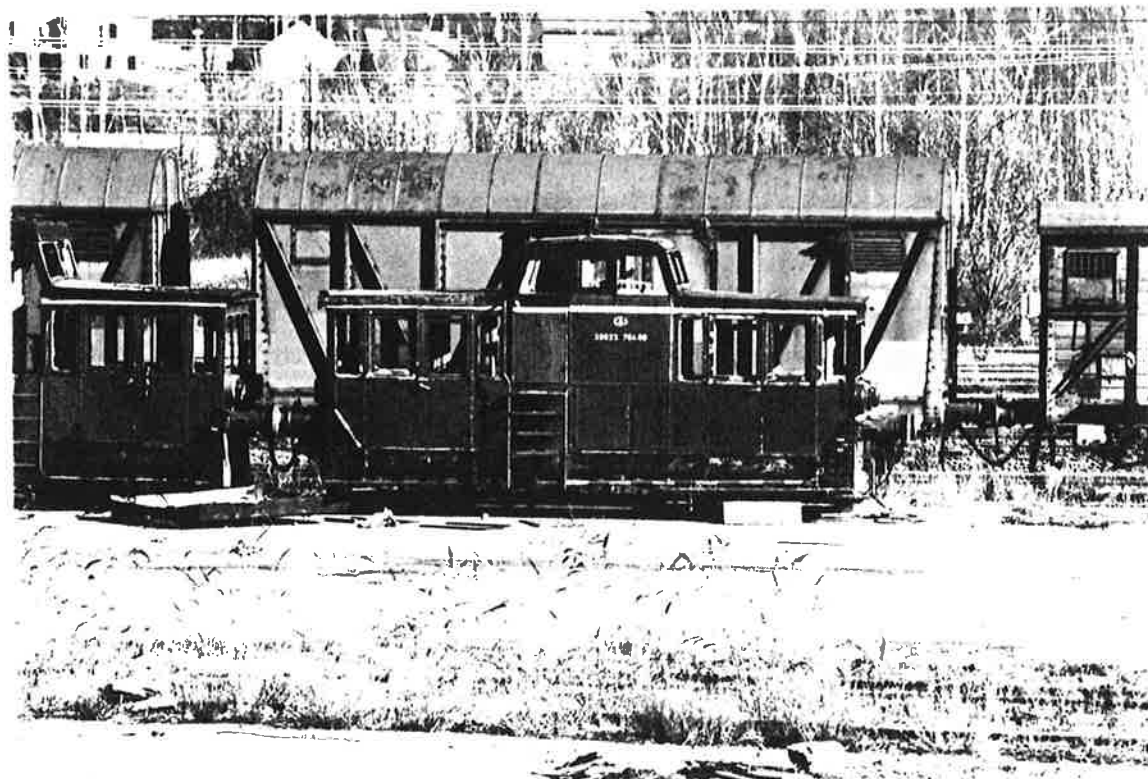
Le Rail Miniature Mosan

expose au centre culturel de Géronsart, Jambes

14 et 15 octobre 1995



La draisine "Bébelle" de la page de couverture est ici vue sur une face latérale (photo Claude Carpet)



*Charleroi-Sud-Quai, située entre Charleroi-Sud et Couillet.
Deux soeurs de "Bébelle" garnies d'un toit en "roofing" dont la 38025 704-60, achèvent de pourrir sur le faisceau de garage le long de la rue de Couillet à Marcinelle. (photo Claude Carpet)*

Les amis nous informent

Entre-Sambre-et-Meuse quand arriva le rail

Un livre de 130 pages, fortement documenté et illustré sur la naissance et l'évolution du rail dans la région.

Par Roger Golard et Paul Lievens
800 francs port compris : 001-1610335-17
livraison après le 15 juillet.

Les "Gros Nez"

Les séries 52, 53, 54

leur histoire, leur technique, leurs particularités, leurs soeurs sur les autres réseaux, leur livrée
Tout ce qui a fait leur renommée réuni dans un ouvrage : 850 francs + port (pour souscription avant 30 juin) aux éditions H.K.
rue des 3 bourdons 31, 4840 Welkenraedt
(paiement à réception de facture)

Musée du transport urbain

avenue de Tervuren, 364 b (1050 Bruxelles)
(dépôt des trams de Woluwe-St.-Pierre)
Ouvert samedi, dimanche et jours feries
de 13h30 à 19h du 1/4 au 31/10/95.

Circulation de trams anciens sur la ligne touristique vers Tervuren à travers la forêt de Soignes jusqu'aux musées du parc du Cinquantenaire.
Chaque dimanche à 9h45 balade insolite sur les lignes du centre de Bruxelles jusqu'au pied de l'Atomium

Renseignements : 02-515.31.08.

Le P.F.T.

Samedi 24 juin : tour de Bruxelles avec la 26.101
Mardi 27 juin : navette Ciney - Spontin pour les écoles.
Samedi 15 juillet : voyage d'été.
Dimanche 6 août : navette Ciney - Spontin avec la 26.101.
Samedi 19 août : l'Athus-Meuse en vapeur.
9 et 10 septembre : journée du patrimoine.

10 photos de matériel sous (feu) la passerelle supportant les signaux mécaniques de Sourbrodt
(voir notre article en page 8)

Prix : 450 francs frais d'envoi inclus.
001-1201789-35 du PFT Bruxelles.

Les trains internationaux en Belgique et leur composition

208 pages : un ouvrage historique car nombre de compositions ont disparu avec l'introduction de l'horaire d'été 1995.

Editions H.K. 1990 fr. + frais de port

Bourse d'échange

17 juillet à partir de 8h
Woluwe Shopping Centre
de Woluwe-Saint-Lambert

C.F.F.L.

"la signalisation ferroviaire
luxembourgeoise"

La plaquette illustre, par le texte et de nombreuses photos, les schémas des situations les plus courantes sur le réseau CFL.

250 francs + port 42 :
avenue de Winterberg, 42 1330 Rixensart.
02-654.05.79.

**Le Rail Miniature Mosan
expose en ses locaux
les samedi 14 et dimanche 15 octobre**

Bruxelles - Tours et Taxis : musée ou "music city" ?

Courrier du Groupe de Travail d'Histoire Ferroviaire

Courrier adressé par Monsieur J. Van Olmen, secrétaire du groupe de travail d'histoire ferroviaire à Monsieur J.M. Raviart, président de la Commission Nationale de Patrimoine Historique de la SNCB.

"A la suite de la réunion informelle qui s'est tenue le 7 juin 1994 dans les bâtiments de Bruxelles - Tours et Taxis et d'un article paru dans le périodique Rail-Revue de janvier 1995, le groupe de travail d'histoire ferroviaire a consacré toute son attention au projet éventuel de création d'un musée national des chemins de fer belges à la gare des marchandises de Bruxelles - Tours et Taxis.

Il nous semble que la disponibilité du site de Bruxelles TT offre l'occasion unique de mettre sur pied un musée des chemins de fer représentatif dans un cadre attrayant, constituant par son ampleur et sa disposition un site historique remarquable.

Nous sommes particulièrement soucieux de ne pas voir disperser la remarquable collection de matériel ferroviaire de la SNCB, représentative de l'histoire de la construction de matériel ferroviaire belge et qui fut préservée par tant de bonnes volontés.

Une collection nationale unique, rassemblée et exposée au même endroit offre beaucoup plus d'intérêt pour le public et possède une valeur historique plus importante qu'une collection répartie dans différents musées locaux. A notre avis, il est primordial de prendre, dès que possible, les mesures nécessaires en vue de donner au projet de réalisation d'un musée national des chemins de fer une forme concrète.

De l'avis des soussignés, un premier pas pourrait être franchi dans cette direction par la fondation d'une ASBL qui assumerait la conduite du projet et la future administration du musée.

Il y aurait lieu de voir qui, en plus de la SNCB, pourrait être membre de pareille ASBL, en pensant à la ville de Bruxelles, à différentes associations d'amis des chemins de fer ou s'intéressant à l'archéologie industrielle à l'instar des autres musées des transports en commun déjà existants.

La SNCB pourrait ensuite, à certaines conditions, mettre une partie du complexe de Bruxelles TT, à la disposition de l'ASBL "Musée des chemins de fer", et céder en prêt certaines des pièces les plus représentatives faisant partie des collections des dépôts-musées de Leuven et de Haine-Saint-Pierre.

Dans un délai assez court, un début modeste pourrait être envisagé et le musée pourrait, par exemple, déjà être ouvert au public pendant quelques week-ends, lors desquels l'organisation de "trains de visite" pourrait être envisagée.

Nous pensons qu'uniquement après un tel départ modeste, la presse, l'opinion publique et les autorités locales pourraient devenir conscientes du rayonnement que pourrait avoir un musée des chemins de fer à Bruxelles TT et que c'est à partir de ce moment que l'ASBL gestionnaire pourrait se consacrer pleinement à attirer des sponsors et recueillir les subsides nécessaires.

Dépendant du succès de ces efforts et des crédits disponibles, la restauration d'une partie du complexe pourrait être envisagée, ainsi que la restauration du matériel roulant et l'aménagement de l'infrastructure d'accueil du public, conduisant ainsi à la réalisation d'un musée national des chemins de fer aussi représentatif que prestigieux.

Toujours à notre avis, les objectifs de l'ASBL "Musée des chemins de fer", devraient aussi comporter une fonction "archives", ce qui donnerait une occasion à la SNCB de remettre une partie de ses archives à l'ASBL afin de les rendre accessibles aux chercheurs.

Enfin, nous pensons que l'importance du site permettrait bien sûr de développer d'autres activités muséologiques liées aux transports et à l'histoire industrielle en général.

Nous espérons donner par cette prise de position, une impulsion qui puisse conduire à la création d'un musée national des chemins de fer à Bruxelles - Tours et Taxis et nous sommes prêts à apporter toute notre collaboration à ce projet.

Avec l'assurance de toute notre considération. "

(s) J. Van Olmen.

Un "Music city" sur le terrain de Tours et Taxis ?

Réponse au courrier d'un lecteur du journal "Le Soir"

" Un méga projet culturel (!) vise à transformer le site de Tours et Taxis en Music city... "

Voilà qui illustre à merveille la lettre d'un lecteur liégeois qui dénonce l'insolence des incultes.

En effet, à l'origine, il avait été question d'y installer une série de musées : musée du chemin de fer, du téléphone, du feu (consacré à l'histoire des sapeurs-pompiers), etc...

Qu'on songe au sort de ces musées dont la plupart (c'est le cas du musée de l'imprimerie et du musée du feu) sont

menacés d'expulsion des locaux qu'ils occupent provisoirement.

Mais voilà, on préfère ériger un nouveau temple au culte de la civilisation hamburger-coca sur fond de décibels hurlant le hard et le rap !

On peut toujours espérer que ce projet-là restera lettre morte comme tant d'autres et que quelque responsable politique ou autres aient à cœur de voir Tours et Taxis devenir un véritable centre culturel et non pas un Music city...

Il est vrai que cela ne remplirait pas le tiroir caisse des insolents de l'inculture ! "

(s) John Bergeret.

La passerelle de Sourbrodt

La SNCB n'a pas jugé de conserver à titre historique l'extraordinaire passerelle de Sourbrodt.

Elle a été démolie le 7 avril 1995.

Pour perpétuer son souvenir, le PFT publie une série indissociable de 10 photos couleurs au format 10 x 15 consacrée à la passerelle supportant les signaux mécaniques. Voir l'annonce en page 4.

Suit le détail des photos proposées :

- AR 4602
- HLD 201.001 (de la Vehnbahn)
- HLD 5538
- HLD 8406 (avec éperon chasse-neige)
- HLD 5927 du PFT
- HLD 6047 avec une rame de voitures M1
- HLD 5514 (jaune)
- HLD 5521 (verte)
- HLD 5525 (jaune)
- HLD 210.077, 201.001 et 212.144

La gare de Namur à la bonne heure...

Par un souci d'exactitude, la gare de Namur aura une technologie de pointe pour ses horloges.

Une horloge atomique, située en Allemagne à Mainflingen, diffuse des "tops" de synchronisation via les ondes.

Le récepteur n'a plus qu'à accorder en permanence les cadrans afficheurs quelles que soient les circonstances.

Finis les discordances dans les différentes horloges des quais.

Cet affichage peut être "logique" par signes digitaux ou "analogique" par le cadran à aiguilles. Le nombre d'afficheurs est illimité.

Une belle innovation dans une gare fort fréquentée.

Le nouvel indicateur de la SNCB est arrivé

Le nouvel indicateur de la SNCB est sorti de presse. Valable du 28 mai 95 au 1 juin 96, il ne comporte plus que les relations du service intérieur (150 francs).

En effet, pour le service international il faut acquérir un nouvel indicateur (100 francs) beaucoup plus complet en

ce qui concerne les lignes qui ne passent pas en Belgique. Ainsi, vous y trouverez en plus du Bruxelles - London, le London - Glasgow ou le Hamburg - München. Une belle innovation uniquement valable jusqu'au 23 septembre. ARI-disc s'est étoffé en conséquence.

Les journées du patrimoine historique ferroviaire des 13 et 14 mai 1995

Une heureuse initiative

Organisées pour la première fois par la SNCB, les journées du patrimoine historique ferroviaire avaient pour but de montrer au grand public non seulement le matériel conservé pour le futur musée du chemin de fer, mais également celui utilisé de nos jours et celui appelé à circuler dans un proche avenir.

Trois lieux d'exposition étaient ouverts au public et de nombreux trains spéciaux (dont un tracté par notre toujours jeune 29.013) en permettaient une visite aisée.

Musée des chemins de fer à la gare de Bruxelles-Nord

On pouvait y découvrir le chemin de fer belge à toutes les époques.

La grosse attraction était cependant la visite au quai 1 du prototype de la voiture I11 d'un confort très étudié.

Abri du patrimoine historique de Leuven

Egalement bien connu des fervents de la traction vapeur lors des portes ouvertes du mois de septembre, cet abri

nous présentait toutes les locomotives à vapeur conservées par la SNCB.

Manquaient cependant à l'appel les 18.051 et 64.045 toujours en subsistance au musée de Treignes du CFV3V. La grosse attraction était l'autorail simple diesel 608.05, peint en deux tons de vert et muni d'un seul phare central. En état de marche, cet autorail a été très bien restauré par l'atelier d'Antwerpen-Dam.

Abri du patrimoine historique de Haine-Saint-Pierre

Il nous a été permis d'admirer un vaste parc de locomotives diesel, de locomotives électriques, d'autorails et de voitures.

Une note du bureau SNCB 01.412 section 50 nous remise à l'entrée permettait d'identifier le matériel présenté (?).

Nous vous donnons ci-après copie de cette note.

[Ici le rédac'chef doit dire qu'il n'y a rien compris mais il espère que les spécialistes pourront lui fournir des explications qui seront certainement les bienvenues pour tous les lecteurs.....]

Services Généraux
Relations Extérieures
Bureau 01.412
Section 50
Tél.: 911-3027
Réf.: 1.9 M.T./M.T.
SITUGT28.DOC

BRUXELLES, le 13 mai 1995.

Abri pour matériel historique de Haine-Saint-Pierre Situation des voies sous abri

Voie 19	"CFV3V" - HLV MF.32 + AR M.2 + HLV 020c.v. + HLR 2 ess. + HLR I.S. + HLV CA.04 + HLV SA.02 + Lorries avec cabine HLV .
Voie 17	"CFV3V" - HLV MF.62 + HLV ÖBB n° 52 3314 + "AC I Bascoup" HG GO n° 943/901 + HG n° 40 88 958 4126-5 + Grue n° 40 88 958 4142-2 .
Voie 15	"PFT-TSP" - 2 bogies AR 46 en réserve + AR 4613 + HG n° 46 88 957 2042-2 + Rem. AR n° 732.10 + HV M1-A5B4 n° 43046 .
Voie 14	HV GO n° 947/722 (16319) + "VS-O-E" - HV WL n° 3489 + HV M1-B8D n° 49035 .
Voie 13	HT GO n° 073/4 + "VS-O-E" - HVs WP n° 4104 + WP n° 4121 .
Voie 12	HG GO n° 947/203 (154046) + "VS-O-E" + HVs WL n° 3907 + WR n° 29/4 + Tracteur vB n° 515 .

Voie 11	libre	// HG GO n° 948/110 + Rem. AR n° 734.05 + HV M1-B8 n° 42002.
Voie 10	HG n° 40 88 958 2012-9	// HG n° 42 88 136 4699-2 + Pw-CP n° 99565 + HV L-B10 n° 32011 .
Voie 9	Grue manuelle de Tournai	+ HG E.B. n° 83971 // HVs K1-A4B5 n° 23001 + N-B7D n° 39101 .
Voie 8	HLE 2912	// HLM 8319 .
Voie 7	Rampwagon	// HG GO n° 116.00905 + HV L-B10 n° 32074 + HGs GO n° 948/111 + GO n° 948/252 .
Voie 6	HG GO n° 174.00106-6	// Tracteur VB n° 803 + HG GO n° 948/189 + Pw-D n° 77012 + HV GO n° 943/814 (93064) .
Voie 5	HG n° 46 88 957 2547-0	// HG n° 46 88 957 2202-2 .
Voie 4	Pw-GCI n° 19141 + Pw-GCI n° 19138	+ HLV n° A 621/204 (ex- 29.164) .
Voie 3	Tracteur VB n° 510	// HV K1-B11 n° 22004 + AM 002 Postale .
Voie 2	Groupe soudure n° 017	// HV GO n° 947/239 (85401) + Rem. AR n° 732.09 + AM 002 de 1939 .
Voie 1	libre	// HV K1-B7D n° 29009 + HVs I2-B11 n° 12106 .

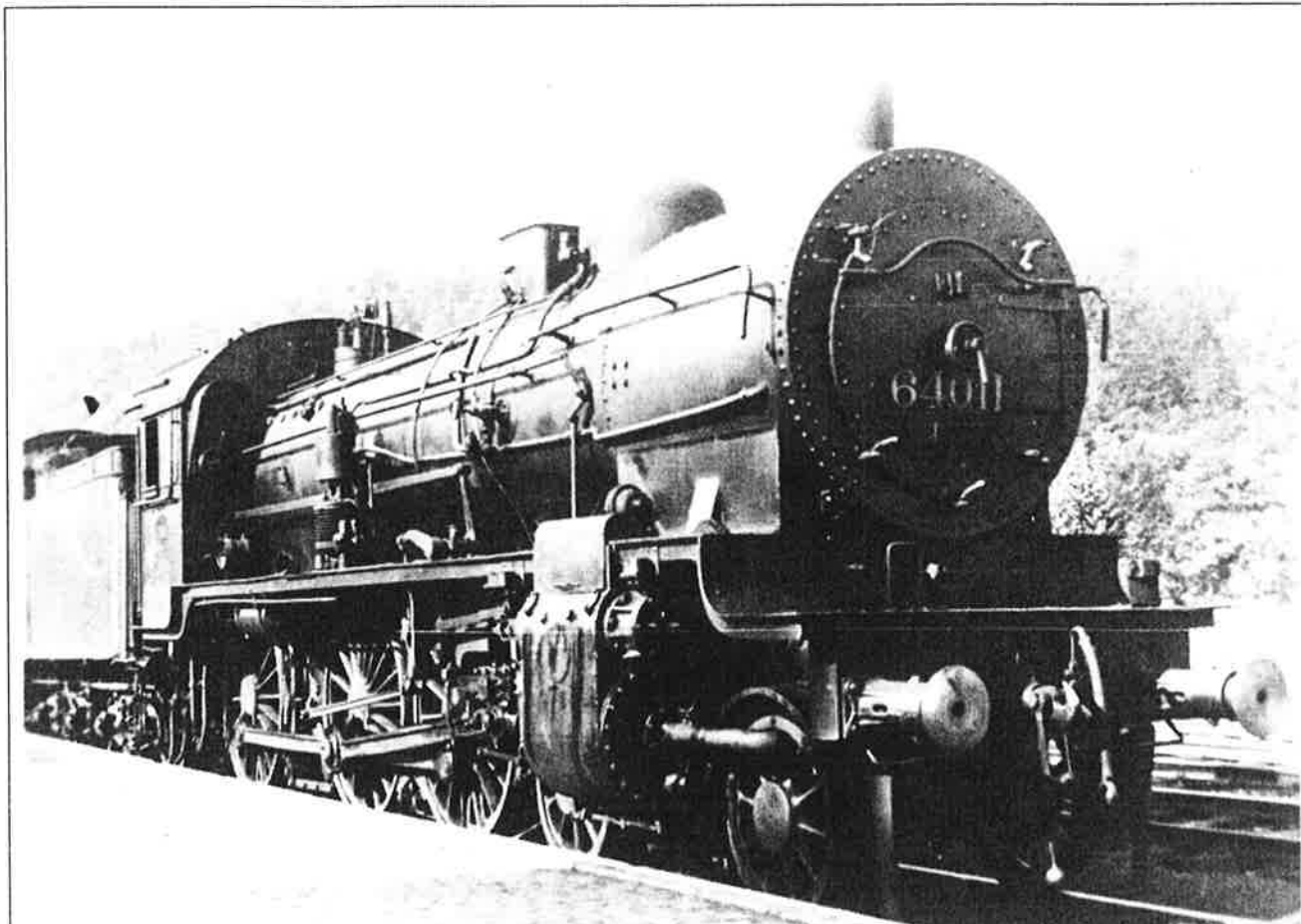
Situation des voies extérieures

Voie 25	hors service, en cours de démontage .	
Voie 24	hors service, en cours de démontage + "AC I Bascoup" + n° 40 88 958 4124-0 .	
Voie 23	HG n° 46 88 957 2397-0 + Pw-GV n° 79804 + HV M1-B8Dx n° 49093 + M1-A5B4 n° 43108 + Pw-Ds GO n° 943/840 (17005) - "PFT-TSP" - HG n° 46 88 957 2046-3 + Pw-CP n° 99574 + HV K1-A9 n° 21044 .	
Voie 22	HV's "Nord-Belge" - N-B11 n° 32402 + N-B7D n° 39103 + HVs L-A4B4 n° 33010 + L-B6D n° 39026 + L-A4B4 n° 33019 .	
Voie 21	HV GO n° 947/109 (96501) + HG GO n° 116.00906 + HG n° 21 88 576 2385-8 + Hgs commerciaux à décharger.	
Voie 20	HG's n° 21 88 578 2382-5 + n° 80 88 992 0419-9 + n° 80 88 982 0213-6 + GO n° 948/305 (FAZ) + HG's n° 42 88 330 1940-2 + n° 40 88 957 3009-6 + n° 42 88 514 0048-4 + n° 42 88 520 9205-8 + n° 42 88 520 9219-9 + n° 01 88 502 5935-1 + n° 42 88 609 4001-7 + n° 01 88 135 6064-8 + n° 21 88 238 0057-6 + 42 88 079 9030-7 + HG citerne n° 40 88 958 7006-6 + HG n° 41 88 615 3328-3 + HG surbaissé n° 82 88 994 0000-0 + HG GO n° 947/796 + HG's n° 01 88 575 9119-4 + 21 88 076 6005-3 + 21 88 073 0905-7 + 21 88 511 0146-7 + 31 88 992 2017-8 + GO n° 948/345 (FEO) .	
Voie 19	libre .	
Voie 17	libre .	
Voie 15	libre .	
Voie 14	AM 039 + 027	
Voie 13	libre .	
Voie 12	libre .	
Voie 11	libre .	
Voie 10	Pw-Ds n° 17102 + HVs I3-Bc n° 14C24 + I3-Bc 14027 + HLDE 5404 .	
Voie 9	libre .	
Voie 8	libre .	
Voie 7	HVs M1-BDx n° 49108 + M1-B n° 42094 + M1-AB n° 43078 + HLDE 6041 .	
Voie 6	libre .	
Voie 5	libre .	
Voie 4	libre .	
Voie 3	HV's L-A5D n° 38010 + L-A8 n° 31105 + HLDE 5910 .	
Voie 2	libre .	
Voie 1	libre .	
Voie Mono	HV's K1-B7D n° 29014 + K1-B11 n° 22014 + L-A8 n° 31101 + L-A5D n° 38013 + Pw-Ds GO n° 943/839 + HVs I1-B11 n° 12071 + HV's "Nord-Belge" N-B9 n° 32303 + N-B11 n° 32404 + N-B7D n° 39104 .	

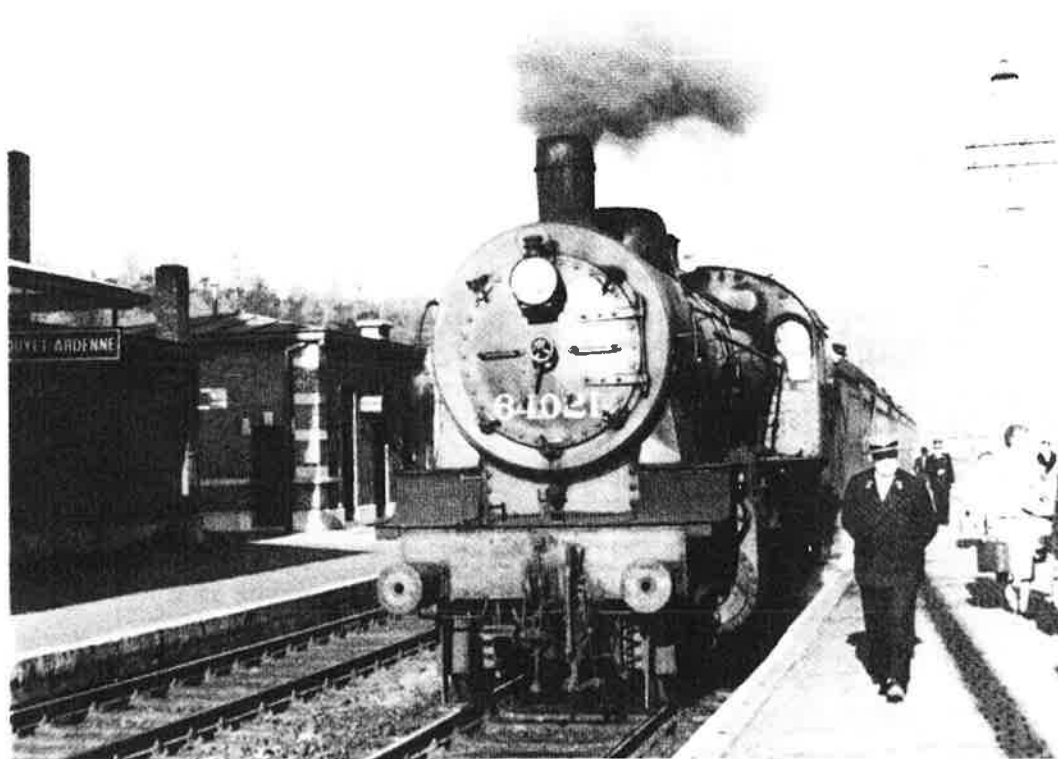
Matériel en exposition

A Treignes - Musée du Chemin de Fer à Vapeur: HV's K1-A9 n° 21043
+ I2-B8 n° 12164

A Mons, P.F.T./T.S.P.: HG n° 40 88 953 7530-6 .



Locomotive type 64, n°64.011, de la remise de Bertrix photographiée en juin 1947 en gare de Houyet-Ardenne (voie 3) en tête d'un train à destination de Bertrix. (photo M. Herbiet)



Locomotive type 64, n°64.021, de la remise de Tamines photographiée le 11 novembre 1955 en gare de Houyet-Ardenne (voie 2) en tête d'un train à destination de Jemelle. (photo J. Bazin, collection M. Herbiet)

Une station "Weight-Watchers" : Houyet

Un article de Walter Temmerman paru dans Rail Revue n°37-94, pages 15 à 17.

Traduit du néerlandais par Jules Chabottaux (de Houyet)

Une cure d'amaigrissement

On n'y échappe pas, perdre du poids est "in" : c'est à la mode.

L'épidémie s'étend si fort actuellement que même des gares de lignes encore en service se mettent à maigrir.

Le sujet du présent article est la gare de Houyet, l'un des membres du "Weight-Watchers Club" ferroviaire.

Un grand espace libre, entre la voie 4 et la clôture du terrain appartenant à la gare, garni de quelques tas de traverses usées dispersées çà et là, témoigne d'une cure d'amaigrissement drastique.

Houyet est située sur la ligne 166, partie septentrionale de la ligne appelée Athus-Meuse. La borne kilométrique 15 se trouve pour ainsi dire au milieu de l'emplacement.

La ligne est un enchaînement de tunnels, ponts, courbes et contre-courbes et, malgré l'altitude peu importante, de rampes assez raides.

L'indicateur 89-90 prévoyait pour les 15 kilomètres de Dinant à Houyet 19 minutes avec seulement deux arrêts intermédiaires.

Pour les 16 kilomètres entre Hove et Mechelen, avec 4 arrêts et compte tenu des travaux de la ligne 25, le même indicateur fixait 18 minutes.

Les tableaux horaires complets de la ligne (72 km) occupaient, en 89-90, presque deux demi-pages, avec un train L toutes les deux heures, l'intervalle entre l'avant-dernier et le dernier train (Dinant 21.35) n'étant cependant que d'une heure.

Pour les autochtones non motorisés, plus question de voir un film en soirée à Dinant !

La proximité des domaines royaux et les excursions nautiques sur la Lesse ne sont certainement pas étrangères à l'instauration des trains supplémentaires pendant la saison d'été.

La gare

La figure 3 de la page 15 donne un croquis de principe. L'embranchement en direction de Jemelle est encore présent, mais un peu plus loin, la voie est démontée et les ouvrages d'art commencent à montrer des signes de vétusté, voire même de ruine.

A remarquer le court tronçon de la voie en cul-de-sac de l'ancienne cour aux marchandises. S'y trouvent encore trois wagons fermés "recyclés" en magasin.

Les rails sous les wagons sont restés en place, mais la liaison avec les voies de la gare est démontée.

Sous et autour du "magasin", il reste encore un certain nombre de pièces détachées, étonnamment bien conservées d'ailleurs, de l'ancienne commande mécanique des aiguillages et des signaux.

Dans l'ensemble, l'entretien de la gare fait bonne impression, comme si en son temps le sécateur du ministre "De Croo" avait été envoyé "au poteau".

Le bâtiment des recettes est édifié en briques rouges ordinaires; il est de style classique avec un auvent côté voies.

Le quai bas entre les voies 2 et 3 n'a ni couverture, ni abri. Côté façade, la rue, qui est à peine plus longue que le bâtiment même, débouche en impasse sur l'entrée de l'ex-cour aux marchandises.

En direction de Dinant, après avoir franchi la Lesse, la voie se perd dans un tunnel; vers le sud, elle disparaît du champ de vision en deux larges courbes divergentes.

Légende de la carte postale

(voir photo et schéma en page 14)

La gare de Houyet dans les années '30 avec, à l'arrière-plan, la bifurcation des lignes 150 (à gauche vers Jemelle) et 166 (à droite vers Beauraing et Bertrix).

Cette carte illustrée "Nels" fait partie de la série "Connais-tu ton pays", éditée jadis par "La chicorée de Beukelaar" (collection Walter Temmerman).

Un train de voyageurs, venant de Jemelle va entrer en gare, tandis qu'un long train de marchandises, remorqué par une locomotive type 36 (?) est prête à partir pour Jemelle, tender en avant. Le long du quai, voie 3, stationne la rame à voyageurs arrivée de Bertrix. Elle attend que sa locomotive revienne de la plaque tournante située à l'autre bout de la gare.

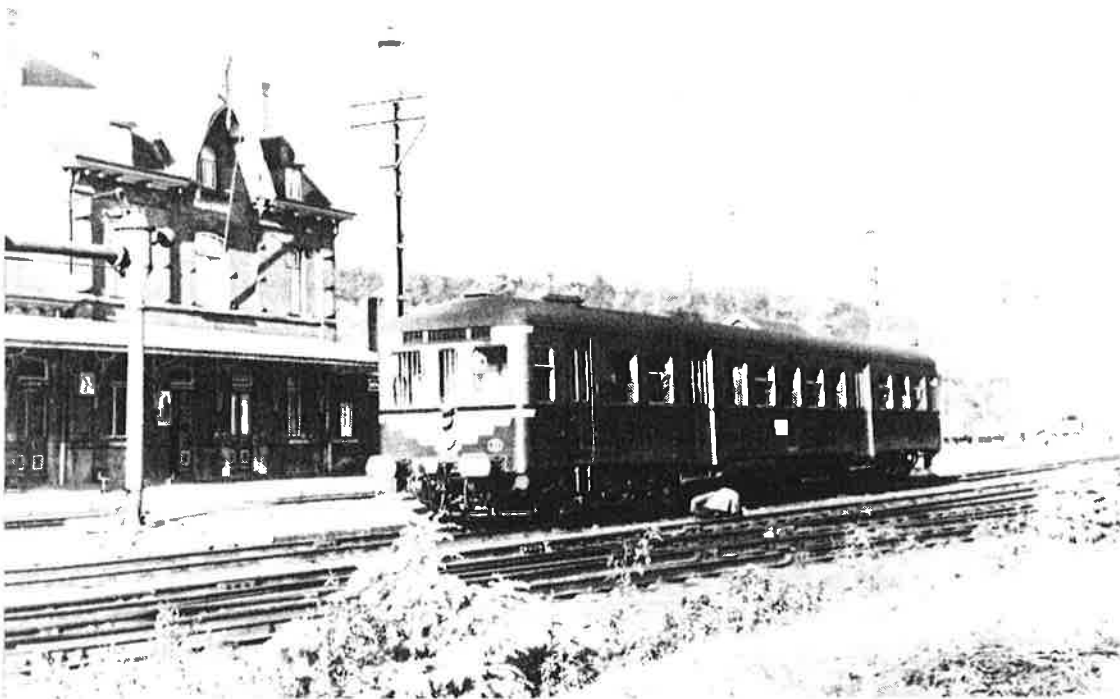
Essai de miniaturisation

Attendu que la plupart des modélistes ferroviaires exercent une autorité tyrannique sur leur circuit personnel, je ne peux me risquer qu'à formuler des propositions.

Personnellement, j'opte pour le plan actuel des voies, mais avec la ligne vers Jemelle en service.



Locomotive type 64, n°64.095, de la remise de Tamines, photographiée le 11 novembre 1955, entrant en gare de Houyet-Ardenne (voie 1) en tête d'un train provenant de Jemelle. (photo J. Bazin, collection M. Herbiet)



Autorail 603, n°603.03 de la remise de Bertrix, photographié le 11 novembre 1955, en gare de Houyet-Ardenne (voie 3) attendant le départ vers Bertrix. (photo J. Bastin, collection M. Herbiet)

Légende de la photo de la page 15 : autorail 551, n°551.31 de la remise de Bertrix, photographié le 11 novembre 1955 en gare de Houyet-Ardenne (voie 1) au départ vers Dinant. (photo J. Bazin, collection M. Herbiet)

Si on le souhaite, la cour aux marchandises peut aussi retrouver ses rails et être à nouveau raccordée.

Ces deux entorses à la situation d'aujourd'hui sont de nature à donner beaucoup plus de vie à l'ensemble.

Le tassement (inévitables) de la longueur dépend comme toujours de la place disponible et de l'échelle utilisée.

Comme la longueur réelle est donc limitée, mais qu'il n'y a pas trop d'aiguillages, il peut encore rester une longueur raisonnable pour les voies 3 et 4.

La voie 4 peut servir comme évitement pour un (court) train de marchandises à dépasser ou comme garage temporaire pour la partie d'un train local qui doit poursuivre sa route vers une autre destination.

La voie 3 est à quai et peut, pendant la saison touristique, recevoir et laisser stationner quelques minutes les trains supplémentaires.

Selon la destination que l'on donne à l'embranchement, des trains de voyageurs peuvent éventuellement s'arrêter aussi le long du quai, et puis continuer sur la ligne secondaire. Si la cour est en activité, une voie de manoeuvres doit permettre d'exécuter les mouvements nécessaires sans gêner le trafic direct.

Comme on voit, tout en n'étant pas trop grande, cette gare possède tout ce qui faut pour rendre possible un trafic remarquablement varié.

Des gares fantômes d'une capacité de garage raisonnable ne sont donc pas un luxe superflu pour ce projet.

Signaux et commande

Dans la proposition, les signaux sont utilisés en concordance avec la situation actuelle. Chacun organisera leur fonctionnement à sa façon, mais je conseillerais quand même d'intercaler quelques sécurités :

- Enclenchement classique d'itinéraire, les signaux de voies sécantes sont fermés et on ne peut tracer aucun nouvel itinéraire aussi longtemps que le train n'est pas passé. Vu le petit nombre de possibilités, cela est assez simple.
- Aussi longtemps que le P.N. est ouvert, aucun mouvement, qui engagerait entièrement ou partiellement la chaussée, ne peut être exécuté. Les signaux concernés doivent être verrouillés en position d'arrêt quand les barrières sont ouvertes.
- Vu que des manoeuvres peuvent se faire en voie principale, il est bon de prévoir une limite de manoeuvres avec arrêt automatique du train (par exemple à l'aide d'une courte section isolée et d'une diode). De même il n'est pas mauvais de prévoir l'arrêt automatique pour les trains entrants, surtout s'il y a des gares fantômes équipées d'appel automatique. Un train sera arrêté avant qu'il n'atteigne la limite de manoeuvres et ne pourra repartir qu'après la fin du petit mouvement et la préparation de l'itinéraire qui convient.

Trafic

A présent, le matériel H0 est bien représenté dans les prix courants belges, mais en ce qui concerne d'autres échelles, le B entouré de l'ovale reste un oiseau rare.

L'heureux adepte du h-zéro a donc la possibilité d'organiser un trafic ferroviaire réaliste, peut être pas encore fidèle à 100% à la réalité de Houyet, mais en tous cas un trafic ferroviaire belge.

N'oubliez pas que le choix de la série ou des séries des locomotives diesel est limité par la nature du chauffage des voitures (des vraies).

Voici les données pour un peu de gymnastique cérébrale : établir l'organigramme de circulation pour Houyet d'après ce qui suit.

- Entre Dinant et Bertrix roulent, dans les deux sens, des trains de voyageurs de compositions différentes pour les heures creuses et les heures de pointe.
- La présence (supposée) de hauts-fourneaux plus loin au sud se traduit par l'acheminement de minerai et de charbon et par un retour de wagons trémies vides. Les bacs à charbon peuvent également revenir chargés de pierrailles. Comme d'ordinaire près des hauts-fourneaux sont implantées aussi des installations élaborant des produits semi-finis, de tels chargements sont également au programme (wagons pour coils ouverts ou fermés, wagons plats avec tuyaux, profilés, tôles épaisses, rouleaux de fils -attention à la grosseur des fils- etc). Ajoutez-y encore au moins deux trains de marchandises ordinaires de composition variée.
- Sur la relation Dinant - Jemelle, il y a un trafic voyageurs par autorails et un train local va chercher des chargements de bois à Jemelle (à nouveau vide-plein), avec sporadiquement d'autres wagons; ce même train, dont la locomotive assure aussi les manoeuvres, peu nombreuses, dessert en même temps la cour de Houyet.
- Enfin, il y a encore les trains touristiques qui ne vont pas plus loin et dont la locomotive doit donc être remise en tête.

Evidemment, les circulations se font selon un schéma déterminé à l'avance et non pas au petit bonheur la chance.

Un tuyau : établissez un graphique des mouvements de sorte que vous puissiez voir clairement ce qui doit se passer à tel ou tel moment.

Au cours du programme d'une "journée", un même train peut être repris plusieurs fois, ce qui n'est pas contraire à la réalité.

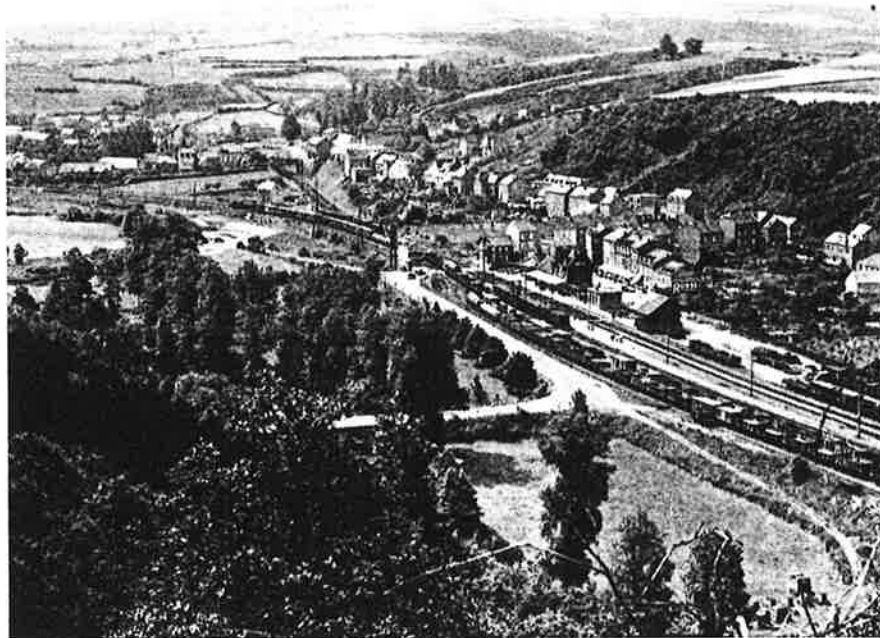
La condition plein-vide peut être satisfaite en utilisant chaque fois deux trains ayant -de préférence- une

locomotive et une composition semblable, mais avec respectivement des wagons chargés et déchargés. D'autre part, on salit les wagons d'après le produit transporté.

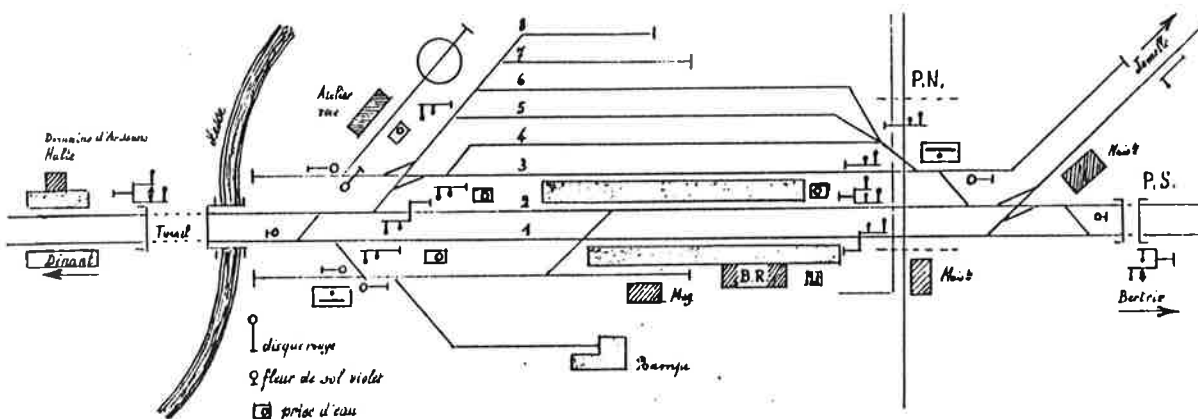
L'amateur débutant verra peut-être ses cheveux se dresser sur la tête quand il pensera au coût du projet, tandis que le vétéran devra sélectionner strictement ce qui doit être utilisé ou pas.

L'un et l'autre peuvent cependant se livrer à des cogitations avec autant de plaisir.

Et c'est du plaisir qu'il s'agit finalement.



GARE DE HOUYET VERS 1930. (Reconstituée).



J. CHABOTTAUX.

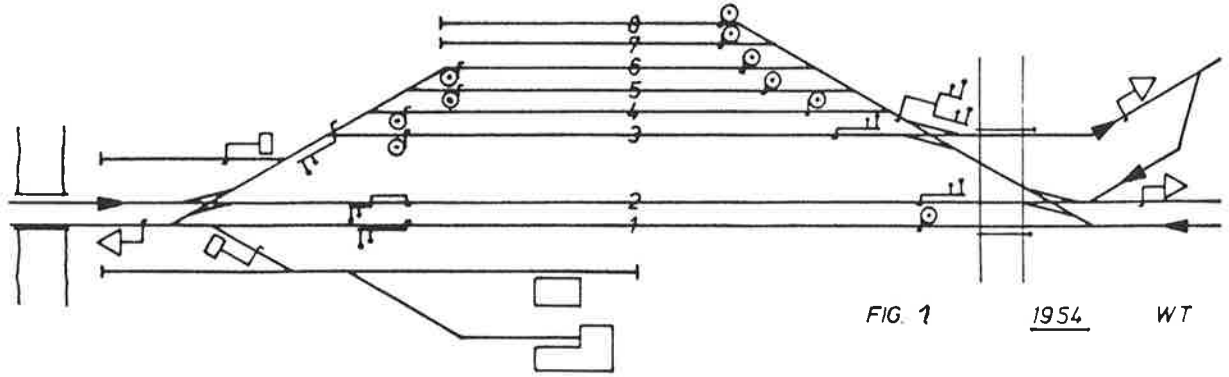


FIG. 1 1954 WT

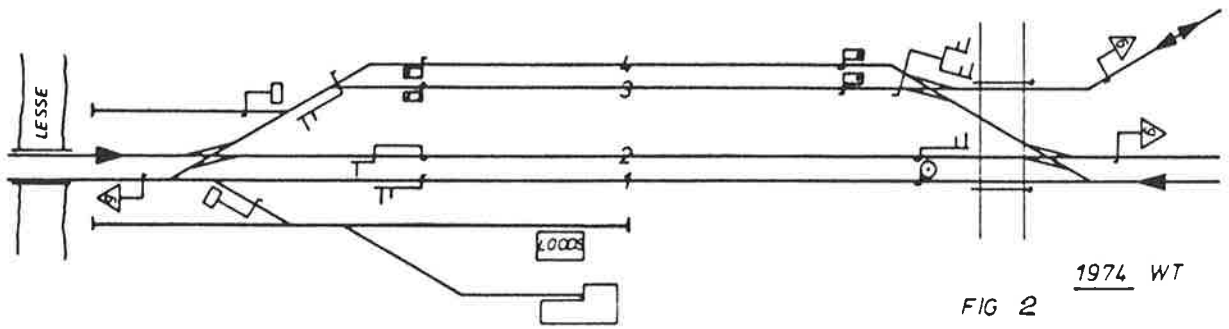


FIG. 2 1974 WT

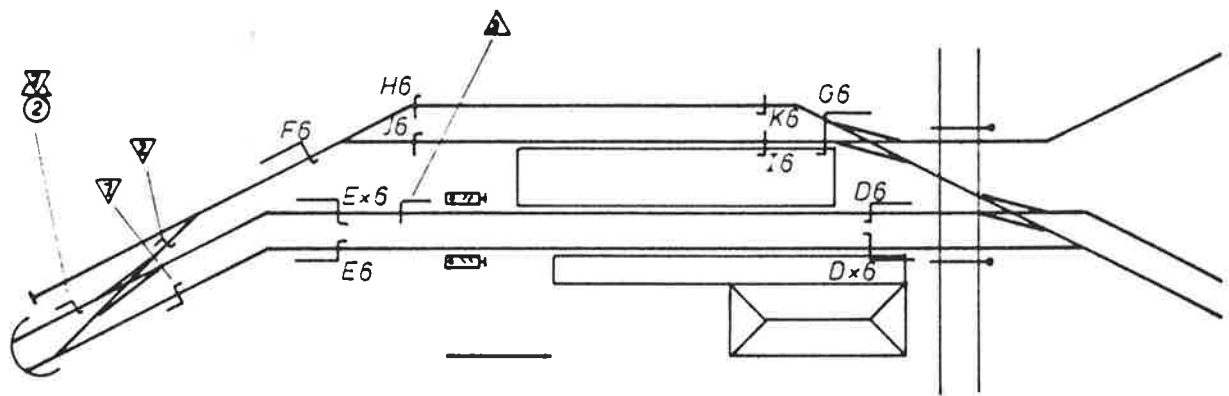
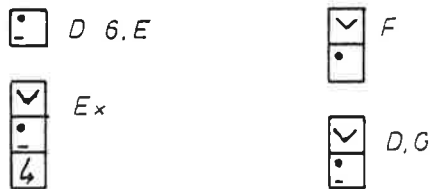


FIG. 3 W. Temmerman

GARE DE HOUYET
Schéma de la situation actuelle



Les 1601, 1602 en livrée Memling bientôt sur nos réseaux ?

Le PFT nous annonce qu'à la demande de l'importateur des trains miniatures Märklin, l'AC Salzennes va repeindre les locomotives 1601 et 1602 dans la livrée du train EC Memling.

Cette opération aura lieu lors de la révision de ces deux machines.
Sortie prévue fin juin pour la 1602 et mi-octobre pour la 1601.

La firme de Göppingen fera apposer des autocollants à son logo sur les deux faces latérales de ces locomotives. Sauf imprévu, elles conserveront cette livrée jusqu'en l'an 2000.

Gageons que la firme qui sponsorise l'opération en profitera pour sortir une robe au 1/87ème pour son modèle transformé (?) et équipé (est-ce trop demander en 1995 ?) du nouveau boîtier d'attelage NEM 362.

Du nouveau chez les constructeurs

Superdétaillez votre 5504 de la SNCB et votre 1804 CFL "Märklin"

Märklin vient de mettre sur le marché un petit ensemble de superdétaillage.

Il se compose de deux fois une traverse avant, de cinq conduits pneumatiques et d'une conduite de chauffage à vapeur. Cette grappe de pièces, moulée dans un plastique assez souple, nous permet de superdétailler la face avant de nos locomotives après en avoir ôté l'attelage (pas encore disponible).

Roco

Sortie prévue en 1996 des locomotives séries 52, 53, 54 à cabines flottantes.

Peut-être ensuite la même série avec "gros nez" ?
Tous les espoirs sont toujours permis.

Des locos NS à la SNCB

La SNCB vient d'acheter aux NS vingt-cinq locomotives diesel de la série 2200-2300. Elles doivent servir à la traction des trains de travaux pour l'établissement des nouvelles lignes destinées au TGV.
Elles seront livrées à la SNCB de mai à septembre 95 et numérotées dans la série 76 (7601 à 7625).

La firme Roco possédant ce type de machine en version NS (catalogue page 115), elle a décidé que les modélis-

tes belges pourraient bientôt faire circuler sur leur réseau un de ces engins en version SNCB.

Toujours la 2514 de Roco

Un de nos lecteurs nous signale que la photo de la 2514 publiée dans FFN 65 page 31 indique bien que cette locomotive possédait quatre fenêtres mais que celles situées côté chaudière ont été obturées par une tôle.

Cette transformation la rend donc conforme au modèle Roco et de ce fait elle peut figurer sur nos réseaux en époque III sous le numéro **25.015**.

Entièrement d'accord avec notre lecteur à condition toutefois de faire ressortir cette obturation.

Klein Modellbahn

Klein Modellbahn vient de reproduire une version du wagon de type Sgnss de la SNCB en livrée brune, chargé de deux conteneurs de la firme Franz Maes.

K.M.B. a modifié la conception de ce type de wagon. Le lest est à présent fixé en son centre sur le châssis du wagon. Cette modification a été nécessaire pour éviter le bombement remarqué sur les anciens modèles de la firme, dû à la fixation du lest au droit des bogies.

Si vous constatez ce défaut aux wagons achetés précédemment, reportez-les (complets, avec les conteneurs) à votre détaillant qui fera un échange standard.

Un rappel : les échelles en modélisme

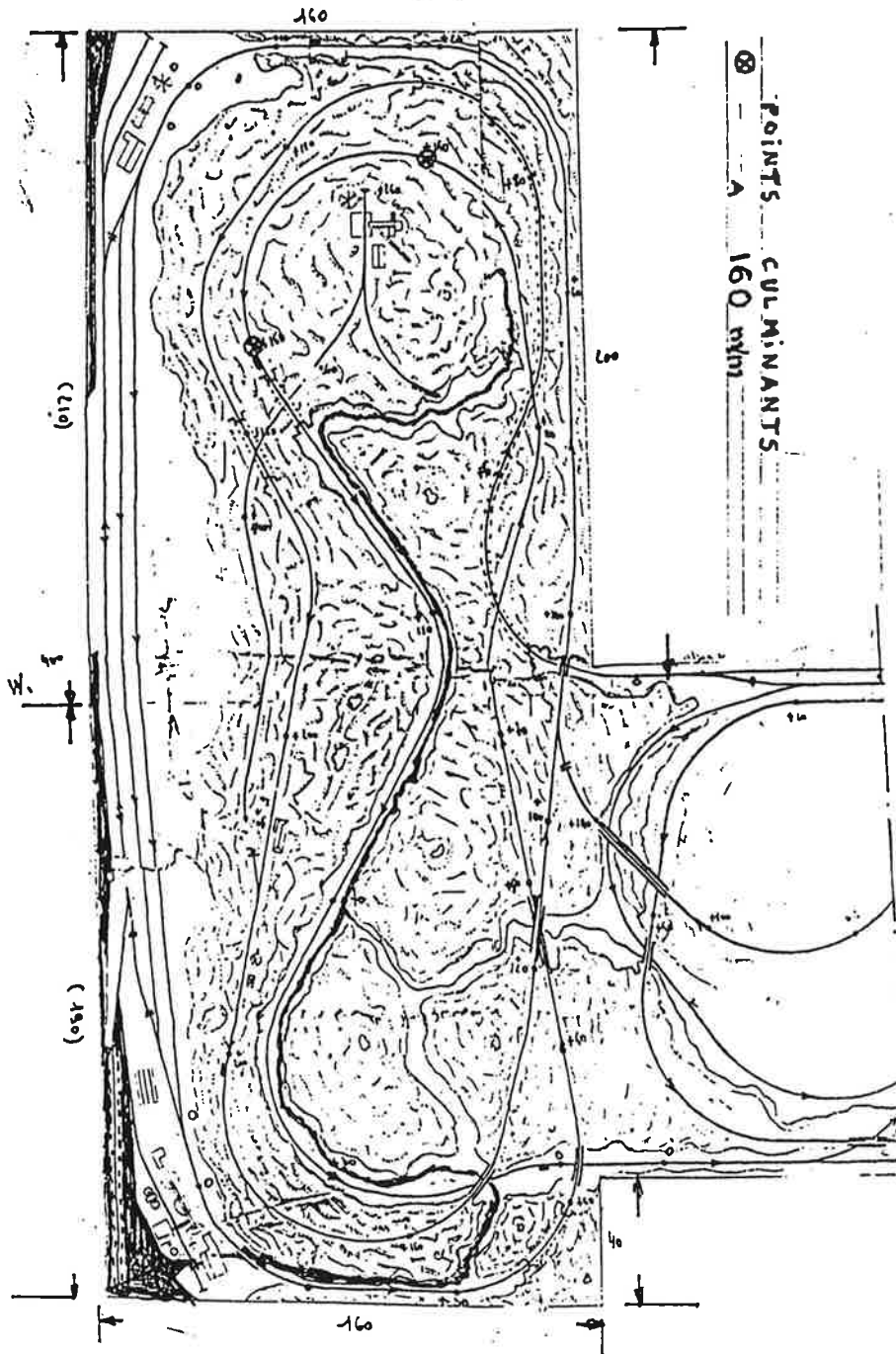
par Jules Falque

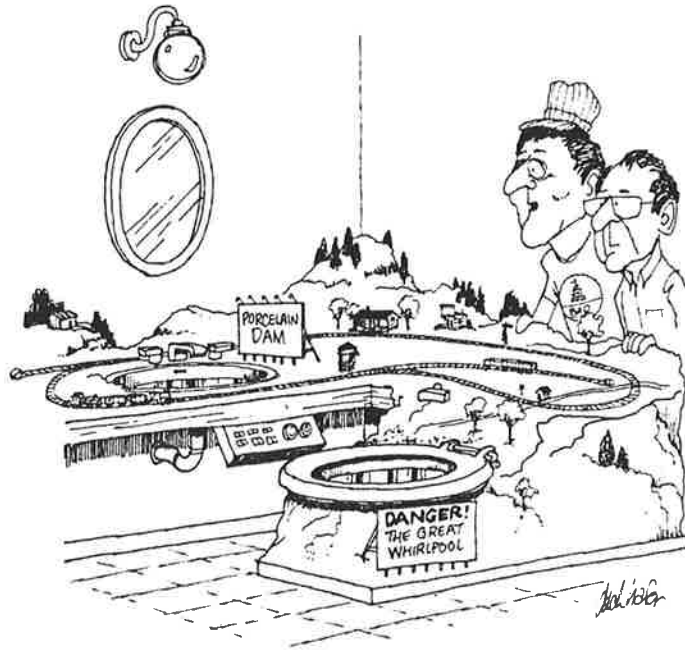
Dénomination	Echelle	Ecartement en mm	Notes
IIm	1/22,5	45	"échelle G" aux USA (G IIm)
Ile	1/22,5	32	
I	1/32	45	
O	1/43	32	Europe (sans G.B.)
O	1/43,5		Grande Bretagne
O	1/48	32	USA
On2	1/48	12,7	USA
On3	1/48	19	USA
Om	1/43	22,5	
Oe	1/43	16,5	même écartement que le HO, mais travelage différent
O 14	1/43	14	
S	1/64	22,2	USA
Sn3	1/64	14,3	USA
OO	1/76	19	Grande Bretagne
HO	1/87	16,5	le plus répandu en Europe
HOm	1/87	12	
HOe	1/87	9	même écartement que le N, mais travelage différent
HO n2	1/87	7	USA
HO n3	1/87	10,5	USA
TT	1/120	12	provient des Pays de l'Est
N	1/160	9	
Nm3	1/160	6,35	
Z	1/220	6,5	

Rectificatif à FFN 71 pages 22 et 23

Seule la moitié du réseau N, conçu par Gilbert Landrain, a été publiée. Il manquait la partie gauche (branche supérieure du T).

Les plans photocopiés sur les deux pages (en vis à vis) donnent la totalité du dessin.

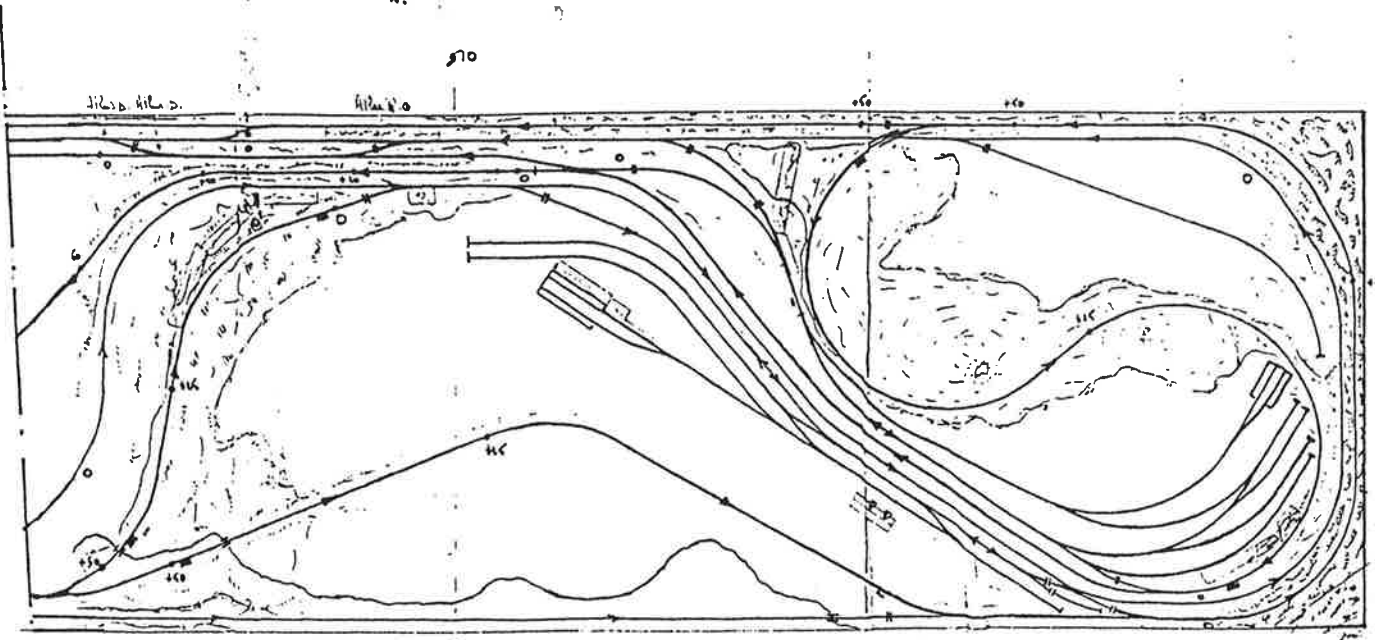




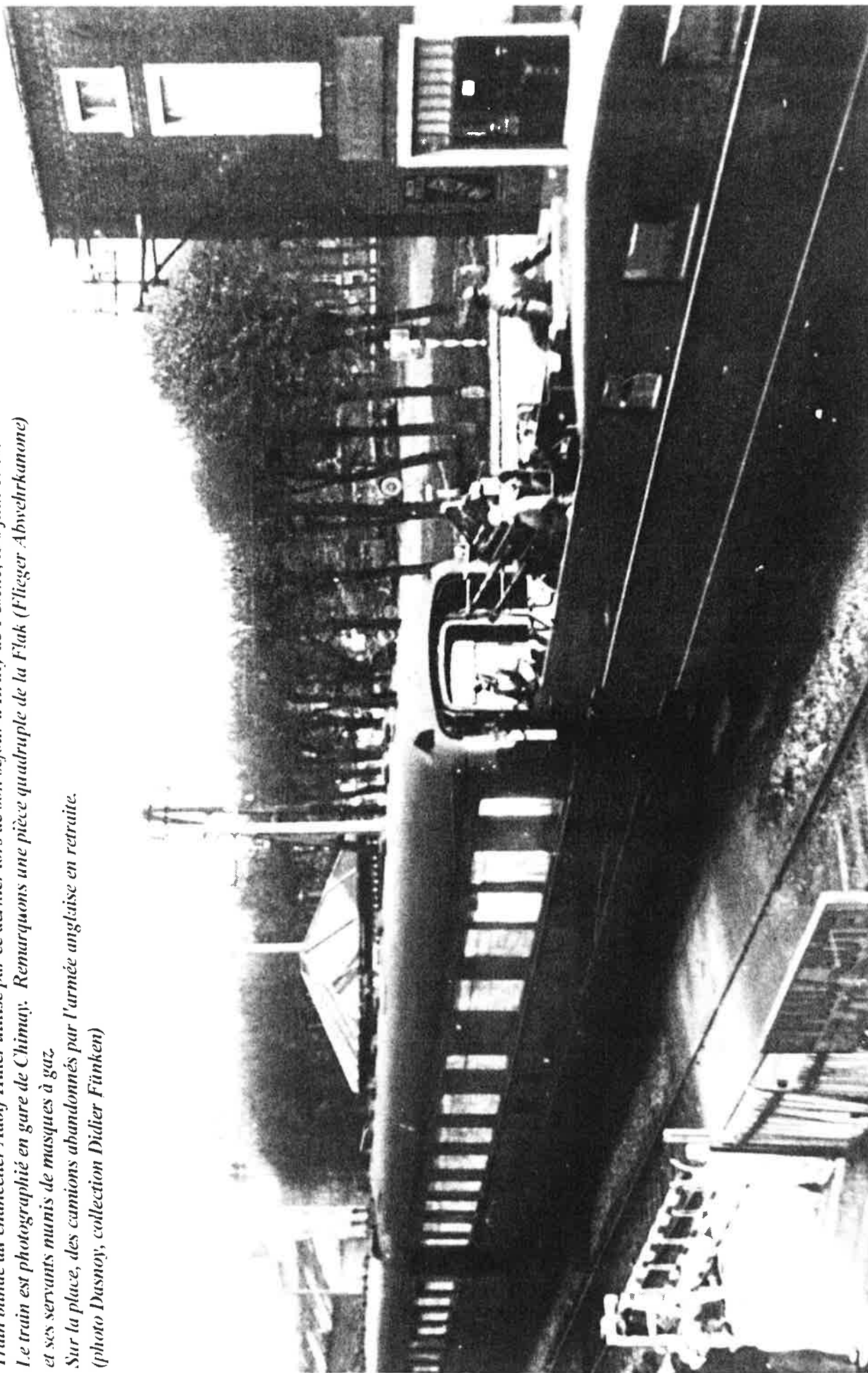
"It was the only room left for my layout."

"C'était la seule pièce qui restait pour installer mon réseau"

4/1995, des 4-6-0 (1/12)



Train blindé du chancelier Adolf Hitler utilisé par ce dernier lors de son séjour à Brûly-de-Pesche, le 6 juin 1940. Le train est photographié en gare de Chimay. Remarquons une pièce quadruple de la Flak (Flieger-Abwehrkanone) et ses servants munis de masques à gaz. Sur la place, des camions abandonnés par l'armée anglaise en retraite. (photo Dasnoy, collection Didier Fünken)



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

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

(suite de FFN 69, 70, 71)

Les remises du district (groupe) de Charleroi

Remise de BAULERS

Abréviation télégraphique : FSU
Utilisation aux services-locomotives
du 15-05-26 au 15-03-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
16	15-05-26	15-03-40
25	07-10-28	15-05-34
29	15-05-26	15-05-28
40	01-02-27	15-03-40
41 (31)	15-05-26	02-10-26
51	15-05-26	15-05-29
	05-10-30	04-10-36
	15-05-38	15-03-40
72	07-10-34	01-02-38
93	06-10-29	15-05-30

Remise de CHARLEROI

Abréviation télégraphique : FCR
Utilisation aux services-locomotives
du 15-05-26 au 03-02-35.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
15	02-10-32	15-05-33
17	15-05-26	04-10-31
40	15-05-26	03-02-35
44 (32)	15-05-26	02-10-27
51	15-05-26	03-02-35
53 (23)	15-05-26	03-02-35
57 (22)	15-05-26	15-05-28
64	03-02-30	03-02-35
93	08-10-33	04-02-34
99	07-10-28	05-02-33

Remise de LUTTRE

Abréviation télégraphique : FLU
Utilisation aux services-locomotives
du 15-05-26 au 15-05-40.

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
15	15-05-26	03-02-30
16	15-05-30	05-02-33
41 (31)	15-05-26	02-10-26
51	15-05-26	07-10-34
	15-05-26	03-02-35
53 (23)	22-05-37	15-03-40
	15-05-26	16-04-39
72	15-05-26	16-04-39
80	15-05-26	15-05-34
81	15-05-26	15-03-40
93	15-05-33	15-03-40

Remise de LODELINSART

Abréviation télégraphique : LDS
Utilisation aux services-locomotives
du 15-05-26 au 16-04-39

Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
38	15-05-26	02-10-26
71	15-05-26	16-04-39
99	15-05-26	07-10-34

Remarque :

L'affectation d'un type de locomotives à une remise ne correspondait pas nécessairement à l'entrée en vigueur d'un nouveau service-locomotives. En effet, l'affectation pouvait avoir été effectuée durant la période de validité du service-locomotives précédent.

Rectificatif FFN 69, page 22.

Tableau Hasselt, utilisation aux services-locomotives
Il y a : Hasselt et Mol : du 15-05-26 au 15-05-40.
Il faut : Hasselt et Mol : du 15-05-26 au 15-03-40.

Remise de MONCEAU

Abréviation télégraphique : LNC
Utilisation aux services-locomotives
du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
21	15-05-26	02-10-26
25	15-05-26	15-03-40
29	15-05-26	02-02-31
51	15-05-26	15-03-40
53 (23)	15-05-26	15-03-40
71	02-02-31	08-10-39
80	15-05-26	16-04-39
81	22-05-32	15-03-40
93	15-05-31	-

Remise de MONTIGNIES

Abréviation télégraphique : FMY
Utilisation aux services-locomotives
du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
40	15-05-35	15-03-40
51	15-05-27	01-02-29
	15-05-30	05-10-30
	15-05-35	15-03-40
53 (23)	15-05-26	15-03-40
64	15-05-35	15-03-40
71	15-05-26	01-02-29
	08-10-39	15-03-40
72	15-05-26	15-05-35
81	15-05-26	15-03-40
93	06-10-29	03-02-30
96	15-05-26	01-02-27

Remise de PIETON

Abréviation télégraphique : LPT
Utilisation aux services-locomotives
du 15-05-26 au 02-02-31.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
16	15-05-26	02-02-31
21	15-05-26	02-10-27
26	15-05-26	02-02-31
29	15-05-26	02-02-31
53 (23)	01-02-28	02-02-31
71	01-02-29	02-02-31
80	15-05-26	02-02-31

Remise de TAMINES

Abréviation télégraphique : FTM
Utilisation aux services-locomotives
du 15-05-26 au 15-03-40.
Types de locomotives affectés :

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
8	02-02-36	15-03-40
14	15-05-26	05-02-33
15	15-05-26	15-03-40
18	15-05-26	04-10-36
51	15-05-26	05-10-30
53 (23)	22-05-37	15-03-40
57 (22)	15-05-26	22-05-37
71	15-05-26	04-10-31
	03-02-35	15-05-36
81	15-05-26	15-03-40
96	04-02-34	04-10-36

Remise de WALCOURT,
FLORENNES,
MARIEMBOURG

Abréviations télégraphiques : LWC,
GF et LMG.
Utilisation aux services-locomotives
du 15-05-26 au 15-03-40.

Les remises de Florennes et de Mariembourg dépendaient administrativement de celle de Walcourt, la première avant la création de la SNCFB, le 1 septembre 1926, la seconde depuis le service-locomotives du 04-10-1931.

Types de locomotives affectés :
a) services-locomotives du 15-05-26 à celui du 15-05-31.

Remises de Walcourt et
Florennes, réunies

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
11	15-05-26	15-05-31
15	15-05-27	15-05-31
16	15-05-26	01-02-27
31 (37)	15-05-26	01-02-28
57 (22)	15-05-26	15-05-31
81	15-05-26	15-05-31
93	15-05-26	15-05-31

Remise de Mariembourg

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
11	05-10-30	15-05-31
51	15-05-26	02-10-26
53 (23)	01-02-27	15-05-31
74	15-05-26	02-10-26
81	15-05-30	15-05-31
93	15-05-26	15-05-30
98	07-10-28	03-02-30

b) services-locomotives du 04-10-31 à celui du 15-03-40.

Remises de Walcourt, Florennes et Mariembourg, réunies

Type (...) avant le 01-10-31	Utilisation aux services-locomotives	
	du	au
11	04-10-31	08-10-39
15	04-10-31	15-03-40
40	15-03-40	-
53 (23)	04-10-31	15-03-40
57 (22)	04-10-31	04-10-36
81	04-10-31	15-03-40

Remarque :

Suivant les renseignements qui nous ont été communiqués par feu Maurice Havelange, la répartition par remises au service-locomotives du 16-04-39 était la suivante :

Remises	Types de locomotives			
	11	15	53	81
Walcourt	x	x	x	x
Florennes	x	x	-	-
Mariembourg	-	x	-	x

Rectificatif FFN 71, page 11.

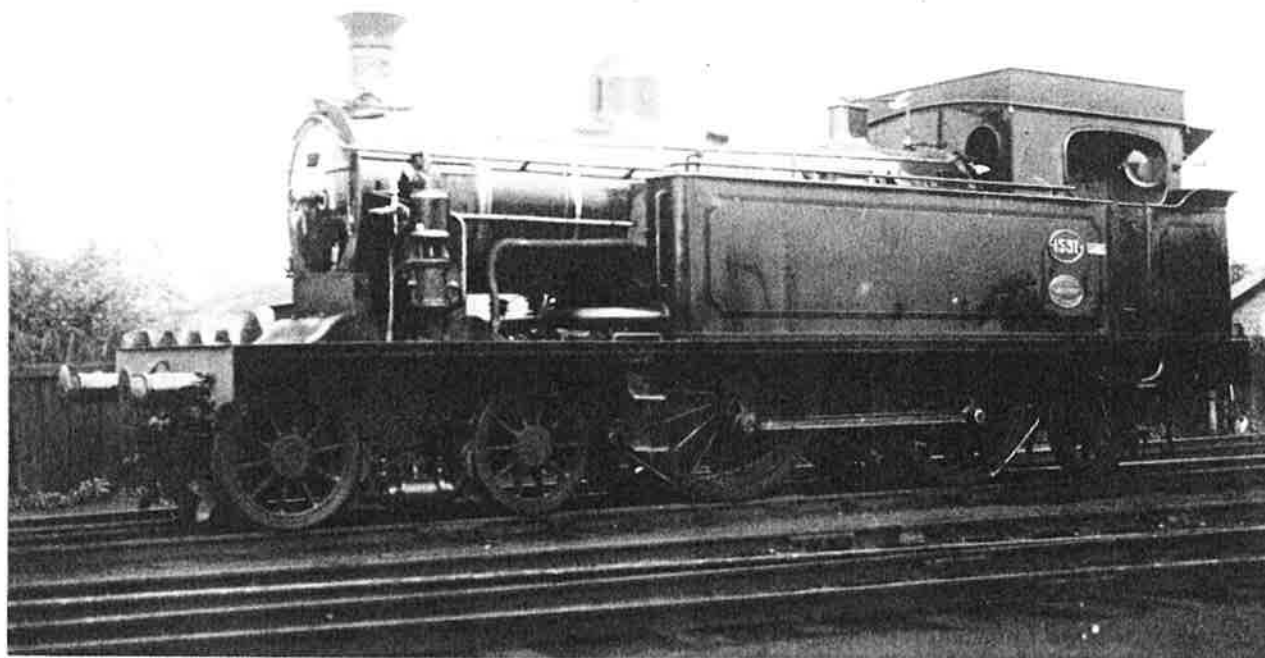
Remarque : 7^{ème} et 8^{ème} ligne.

Il y a : ces quatre locomotives furent rejointes par la 113 en juillet 1935.

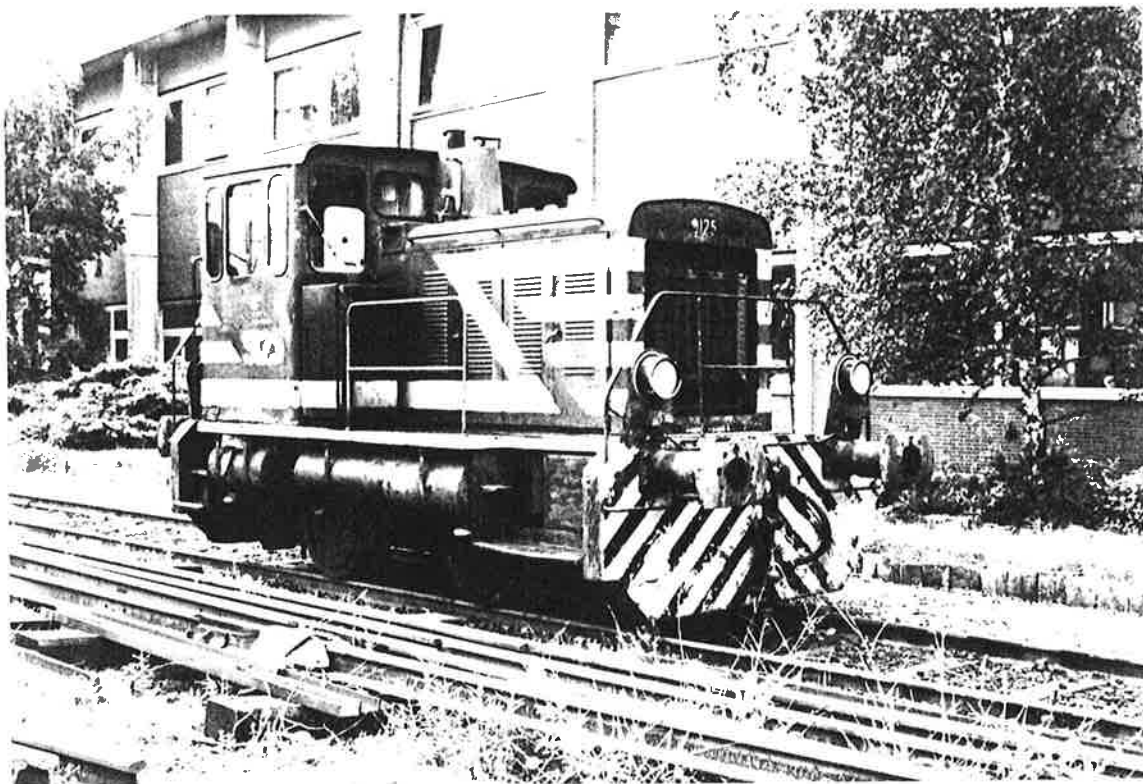
Il faut : ces quatre locomotives furent rejointes par la 113 en mai 1935 et plus précisément le 17, soit deux jours après l'entrée en vigueur du service-locomotives au 15-05-35.

Note de la rédaction :

La dernière des 15 locomotives type 1 construites en 1935 fut prise en écritures à la SNCB le 28 juin 1935. Il s'agissait de la 115 affectée à la remise de Schaerbeek.



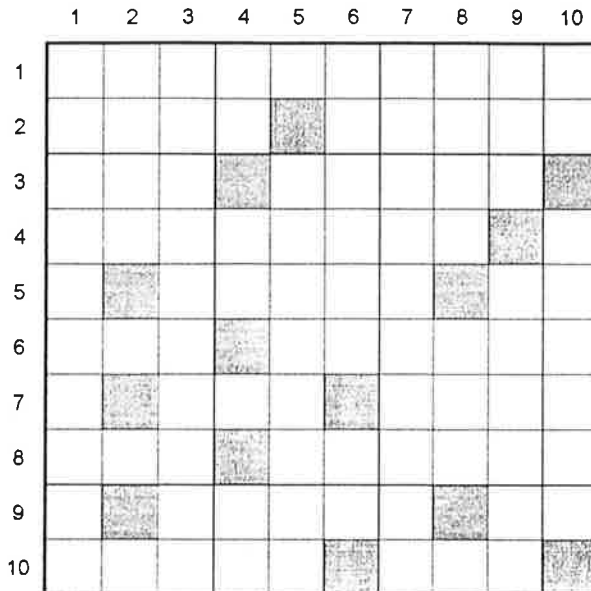
*Locomotive type 15, n°1531, munie de sa plaque d'affectation LWC.
Cette locomotive était donc affectée à la remise de Walcourt mais pouvait être abritée soit à la remise de Florennes, soit à celle de Mariembourg. (Photo SNCB, collection M. Herbiet)*



*Les locotracteurs 9125 et 9141 aux abords de la gare de Charleori-Sud devant le faisceau vers Namur.
Notez les deux plates-formes avant et arrière prolongées sur le 9141, fraîchement repeint.
(photos Claude Carpet)*



Récréation ferroviaire



Solution du problème
proposé dans FFN 71

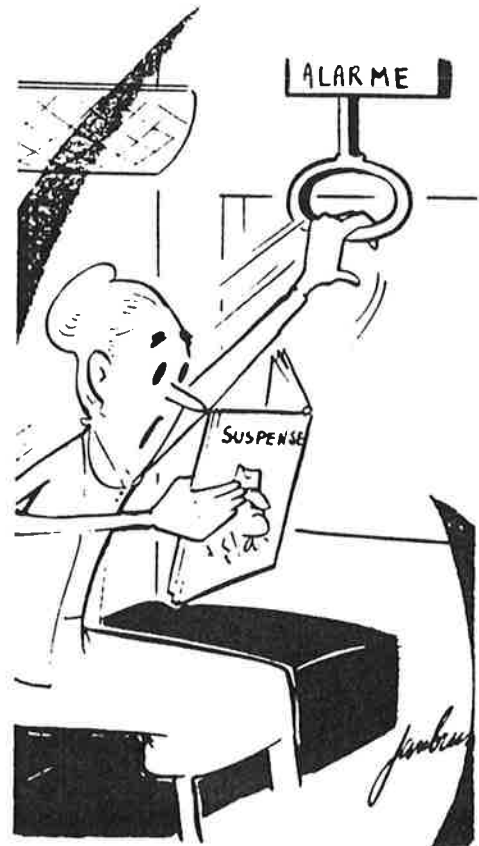
1. ATLANTIC
2. DISPATCH
3. ENERGIE
4. JONCTION
5. LAMPISTE
6. NODALE
7. PULLMAN
8. SIGNAUX
9. VICINAL
10. EUROFIMA

Horizontalement.

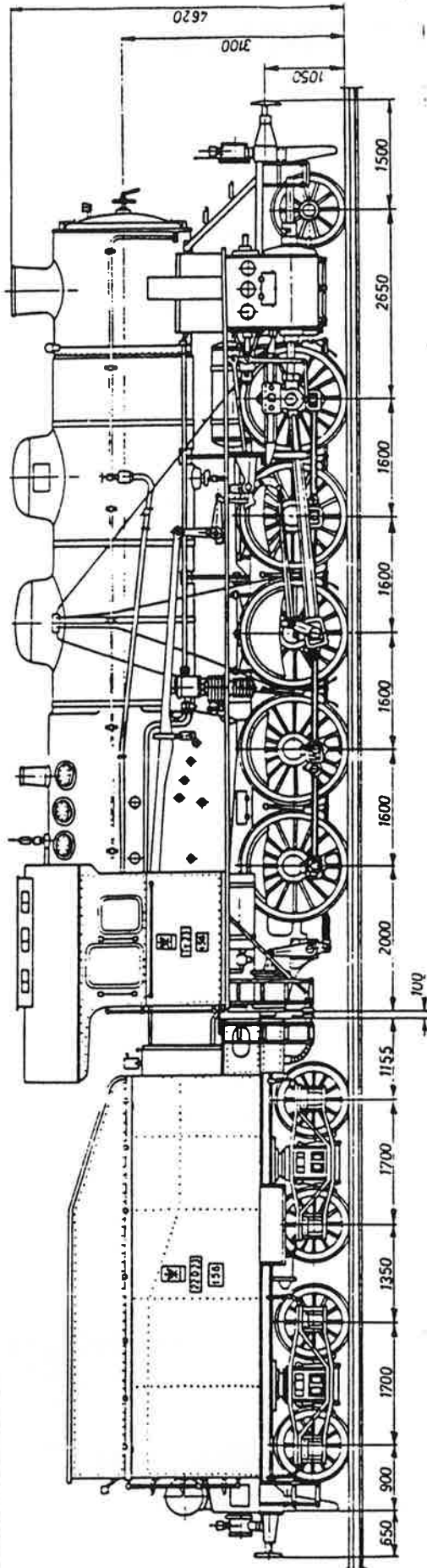
1. Accès au train.
2. Séjour de charme - Blanc d'Espagne.
3. Avant l'ONU - Entre le Danube et la Macédoine.
4. A éviter pour le confort des voyageurs.
5. Celui du départ est une marguerite - Pétale de rose.
6. Gare de formation - La SNCB a le sien.
7. Lettre grecque - Wagon.
8. Pour desservir la banlieue - Desserte en voie de disparition.
9. Bouchage hermétique - Service SNCB.
10. Ouvertures - Wagon trémie à toit ouvrant.

Verticalement.

1. Transport rapide.
2. Affluent du Pô.
3. On peut en faire pendant le voyage.
4. Traverse le Canada - Revêtement protecteur - Pronom personnel.
5. Sont appréciées en ébénisterie.
6. Banquette de pierre - Sa ziggourat est toujours très visitée.
7. Alcoomètre.
8. Eurocity - Ancien roi.
9. Sigle européen - Point culminant de la ligne Strasbourg - St. Dié.
10. Petite divinité - Combustibles liquides pour navires.



LOCOMOTIVE SERIE Ty 23 - PKP



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

TYPE DE LOCOMOTIVE
MECANISME

DIAMETRE DES CYLINDRES
NOMBRE CYLINDRES 2
COURSE DES PISTONS 720 mm
DIAMETRE DES ROUES MOTRICES 1450 mm
DIAMETRE DES ROUES PORTEUSES 1000 mm

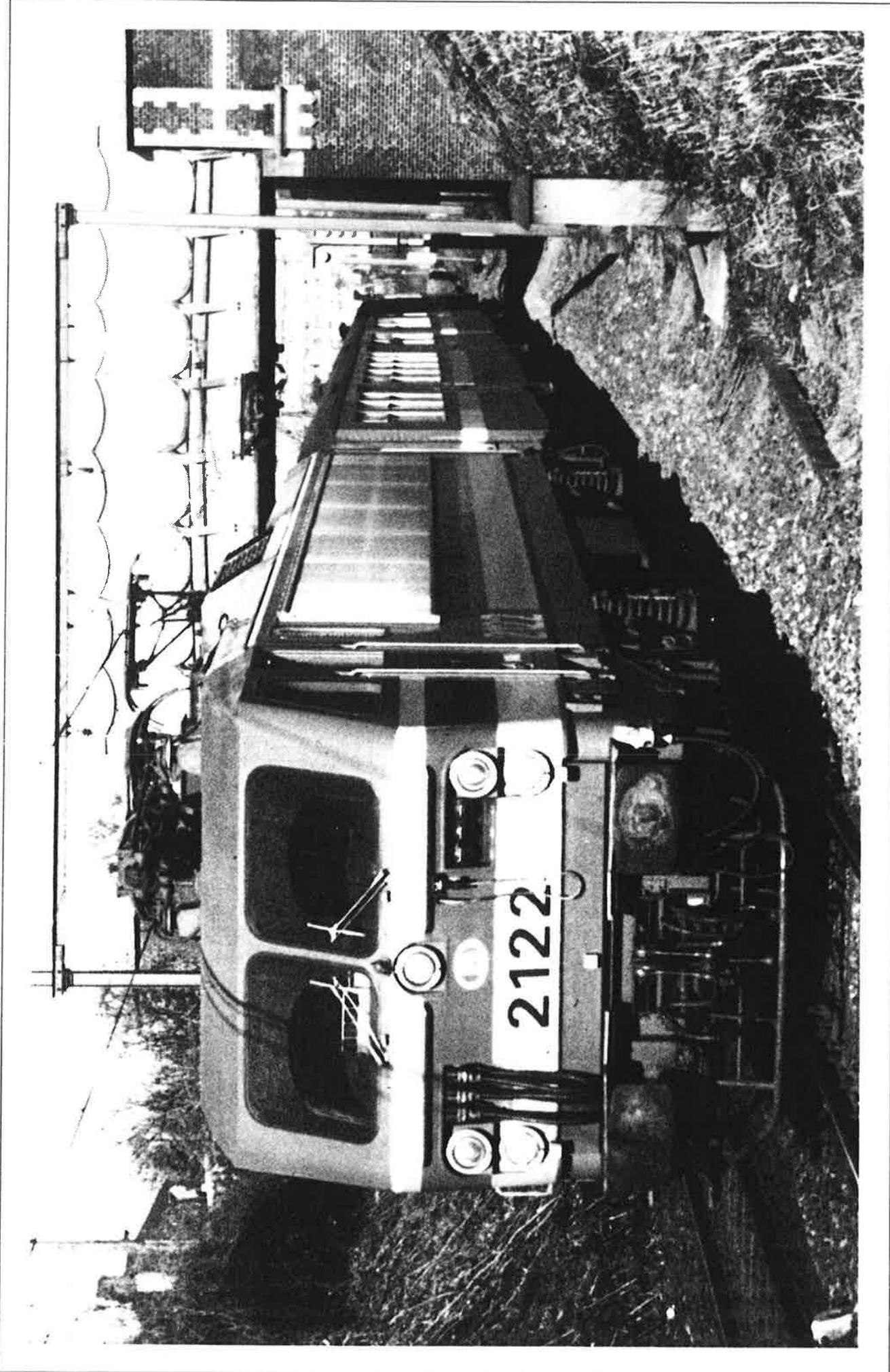
1-5-0. MARCHANDISES
650 mm
720 mm
1450 mm
1000 mm

CHAUDIERE

TIMBRE 14 bar
SURFACE DE GRILLE 4,5 m²
SURFACE DE CHAUFFE CHAUDIERE 191,1 m²
SURFACE DE CHAUFFE SURCHAUFFEUR 85,9 m²
CHARGE SUR ESSIEU MOTEUR 17 t
EFFORT DE TRACTION 176 kN
PUISSANCE 972 kW
VITESSE MAXIMUM 60 km/h
MASSE EN ORDRE DE MARCHE 95 t

1322 cv

Montage et traduction : Jean Dubuffet



Vie du club

La vie au Rail Miniature Mosan, Namur (RMM)	3
Les amis nous informent	5

Actualité ferroviaire

Bruxelles - Tours et Taxis	6
Passerelle de Sourbrodt - La gare de Namur à la bonne heure - Le nouvel indicateur	7
Journée du patrimoine historique	9

Rétro-Rail

Les remises de la SNCB et les types de locomotives affectés, (suite)	21
----------------------------------------------------------------------------	----

Modélisme

La gare de Houyet : une station "Weight Watcher"	11
Les 1601, 1602 en livrée Memling - Du nouveau chez les constructeurs	16
Un rappel : les échelles en modélisme	17
Rectificatif à FFN 71	18

Les jeux de Michel Archambeau

Récréation ferroviaire : grille de mots croisés + solution du problème posé dans le n°71	25
------------------------------------------------------------------------------------------------	----

FERRO FLASH NAMUR n° 72, 1995-3

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

Michel Archambeau, Claude Carpet, Michel Herbiet,...

Photo de couverture : La draisine d'inspection "Bebelle" numéro 38025-710-60 photographiée en mai 95 à la sortie est de la gare de Charleroi-Sud (photo Claude Carpet).

Photo de la page 27 : La locomotive électrique de la série 21, n°2122, vient de quitter les quais de la gare de Charleroi-Sud en tête d'un train IR à destination de Liers. Elle emmène ses M2 sur la ligne 130 vers Namur (photo Claude Carpet)

Le Rail Miniature Mosan

expose

centre culturel de Géronsart à Jambes (Namur)

les samedi 14 et dimanche 15 octobre