

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

# ferro flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

n°102 2000-3



Ambiance vapeur dans la montée de la ligne 162 sur le réseau HO du RMM.

## 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 HO, d'un réseau modulaire N (*Athus-Meuse*) et d'un réseau HO (*USA*).

Président ..... Jean-Claude Botspoel,  
Rue Saint Hadelin, 21, 5561 CELLES.  
Tél ... : 082-66.76.60.  
Email : [JC.Botspoel@advalvas.be](mailto:JC.Botspoel@advalvas.be)

Secrétaire ..... Daniel Braibant,  
Rue de la Gare, 98, 5544 AGIMONT.  
Tél ... : 082 - 64.54.33.  
GSM : 0478 - 47.04.47.  
Email : [daniel.rmm@skynet.be](mailto:daniel.rmm@skynet.be)

Compte Banque . 360-0053510-69 "Rail Miniature Mosan"

Local ..... Centre Culturel de Géronsart,  
Rue du Trèfle, 5100 JAMBES.  
*Les statuts et le règlement d'ordre intérieur  
sont affichés aux valves du club.*

### Cotisations annuelles

Membre bienfaiteur ..... 1.500 BEF.  
Membre ordinaire \* ..... 1.000 BEF.  
Membre junior (- de 18 ans) ..... 500 BEF.

Sympathisant (abonné),  
(uniquement le service Ferro Flash) .. 600 BEF.  
Pour l'étranger ..... 800 BEF.

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

## Ferro Flash Namur

Rédaction et ..... Claude CARPET, Prée, 7a, 5640 BIESME-METTET,  
éditeur responsable Tél : 071 - 72.95.61. Téléfax : 071 - 72.95.62. GSM : 075 - 48.62.60.  
Email : [claudemodeliste@skynet.be](mailto:claudemodeliste@skynet.be)  
URL Internet : <http://users.skynet.be/etudesup.ccb/>

Diffusion ..... Didier Delfosse, rue de Furnaux, 26 b, 5640 METTET.  
Email : [didier.delfosse.284@b-rail.be](mailto:didier.delfosse.284@b-rail.be)

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.  
Les articles signés n'engagent que leur auteur. Les articles non signés sont censés être écrits sous la responsabilité de l'équipe de rédaction.

# Le RMM rend visite aux Dinannais

## Remerciements

Merci à Jean-Jacques Grimaldi pour les renseignements techniques de cet article, et son support informatique parfaitement maîtrisé.

## Le RMM rend visite aux Dinannais

Les 1, 2 et 3 juin, Liliane, Anne, Carole, Daniel, Didier, Jean-Claude et Douglas, sans oublier l'ami Michel Foulon qui devait nous accompagner physiquement et fut malgré tout présent tout au long du périple.

Tous se sont rendus à Dinan afin de participer aux fêtes de jumelage : Dinant-sur-Meuse et Dinan-sur-Rance.

Les quelques impressions qui suivent vont plus loin qu'une simple narration de notre participation. Afin que vous puissiez dans les quelques lignes qui suivent prendre de très bonnes idées (**en gras dans le texte**) afin de vous rendre en ces lieux magiques de Bretagne où les habitants ne sont pas les seules merveilles.



Une partie de la fine équipe et de leurs hôtes perchés sur les remparts de la ville (photo Didier Delfosso).

## La ville de Dinan

La ville de **Dinan** qui nous accueille surplombe la vallée de la Rance et est entièrement ceinte de remparts. Il s'agit d'une des plus importantes cités médiévales de Breta-

gne. Ces charmes sont authentiques et il fait bon s'arrêter et y vivre accompagné cette fois et durant les 3 jours par une chaleur dispensée par le soleil de cette fin de printemps 2000.

## Première journée

Les 3 couples se sont rendus séparément et en voiture particulière vers cette destination, rendez-vous étant pris dans l'organisation générale du jumelage sur le parking de l'Inter-Marché de la ville afin d'accueillir le gros des participants arrivant de Belgique, qui à moto, qui à vélo depuis La Louvière, avec 2 cars de Dinant ayant subi, en plus des bouchons de cette veille de grand week-end, une panne de plus de 5 heures pour l'un de ceux-ci.

Nous étions accompagnés de nos hôtes respectifs et la fête avait manifestement commencé.

Le retard trop important des cars nous a fait sauter l'accueil sur le parking et nous avons pu bénéficier directement de la première bienvenue au village de **TADEN** complète-

ment restauré et où nous avons écouté les pierres, après le discours de Monsieur le Maire...

Quelques danses classiques de cette belle Bretagne, le tout arrosé par les premiers apéros, les premiers d'une grande série que nous avons refusé de compter, car quant on aime on ne compt...., pas vrai Lily ?



Détail du faisceau à voies métriques du dépôt des Amis des Chemins de Fer des Côtes du Nord. A l'extrême gauche : un wagonnet. Devant la remise de gauche un wagon plat. Deux locotracteurs montrent le bout du nez à l'entrée de chaque bâtiment (photo Liliane Braibant).



Nous étions le jeudi 1<sup>er</sup> juin vers 16h30.

Départ vers Dinan où ces dames du RMM se sont fait remarquer par un shopping longue durée dans la côte de la ruelle d'artisans de **JERZUAL**, après cette petite péripétie féminine nous nous sommes dirigés vers la place de l'hôtel de ville pour l'accueil officiel des autorités et les discours y afférents, plus le nouvel apéritif, le tout accompagné de chants bretons, un délice tout cela mes amis.

C'est tout à la fin que le dernier car de Dinant est arrivé. Pourquoi diable avaient-ils l'air si fatigué ?

Partis à 5h de Dinant, arrivés vers 19h à Dinan, plus de 600 km en 14 heures. Long, long, long...

### 19h30, nouveau verre de l'amitié

Celui-ci est organisé à la salle Beaumanoir par les "Amis du Rail Dinannais". Ces derniers avaient concocté des activités parallèles à celles du jumelage officiel et destinées exclusivement aux délégués du RMM.

J'ai constaté à ce moment qu'une nouvelle maladie était née en Bretagne et plus particulièrement chez nos hôtes : la KIRomania.

Cette maladie a un double symptôme : oral et liquide. Elle consiste à dire : "tu prends encore un Kir ?" et à vous le servir avant d'attendre la réponse.

Sur cette constatation du premier jour nous rentrons chez nos hôtes respectifs pour passer une fin de soirée entre amis qui se retrouvent.

### Deuxième journée

C'est à 9h30 que commence notre journée par un rendez-vous sur un parking de la ville, comme la veille nous sommes véhiculés par nos hôtes et prenons la route à destination des chemins de fer des Côtes du Nord à **LANGUEUX**. Quatre ans sont passés depuis notre première visite. Nous y retrouvons des passionnés qui tentent de redonner vie aux C.F. régionaux et, par voie de conséquence, à la région.

### Les C.F régionaux

L'ancienne emprise ferroviaire est aménagée, en grande partie par la Région, en parcours touristique. Nous avons pris les prévisions de ces amateurs pour de doux rêves. Et bien ! Tant il est vrai que la foi déplace les montagnes, leurs désirs sont en voie de réalisation avec l'aide des élus locaux. Leur remise, hors de laquelle des voies supplémentaires sont sorties, est en passe de voir les rails dépasser les limites de ce terrain privé pour repartir à la conquête de ce merveilleux littoral parsemé d'ouvrages d'art bien particuliers issus du génie d'un seul homme.

**Louis Harel de La Noé** 1852-1930. Ingénieur. Né à Saint-Brieuc le 29 janvier 1852 ; mort à Landerneau le 28 octobre 1931. Diplômé de l'école Polytechnique, il fait toute sa carrière dans les Ponts-et-Chaussées. En 1901, il est nommé ingénieur en chef des Côtes-du-Nord et dirige, de 1902 à 1906, la construction du réseau des chemins de fer départementaux notamment de la ligne de Saint-Brieuc à Paimpol et de ses nombreux ouvrages d'art re-



Au-dessus de la route, deux ouvrages se croisent, l'un avec la ligne SNCF, l'autre avec la voie métrique du Chemin de Fer Départemental des Côtes-du-Nord. La réalité dépasse la fiction. Une telle disposition sur un réseau pourrait paraître farfelue...





Un couvert en bois sur le faisceau de garage du dépôt. A droite, châssis et structure attendent un nouvel habillage en bois (photo Jean-Claude Botspoel).



Lors des copieuses agapes entre les clubs, Jean-Claude, Carole, Douglas, Daniel, Jean-Luc Rouxell. Des assiettes gigantesques... (photo Liliane Braibant)



Le chemin de fer ? J'aime, un peu, beaucoup, passionnément, à la folie... La valeur n'attend pas le nombre des années... Douglas Botspoel, ce petit bout d'homme, est déjà aux commandes d'un locotracteur (photo Liliane Braibant).

marquables. Il a marqué Saint-Brieuc par la construction des viaducs de Souzain et de Toupin ainsi que par celle de la gare des chemins de fer départementaux devenue aujourd'hui gare routière.

Nous aurons l'occasion de rencontrer quelques-unes de ces réalisations lors du parcours qui a suivi notre visite aux amis de ce chemin de fer : parcours autour de **SAINT-BRIEUC**.

Harel construisit en 1905, la première ligne St Brieuc-Plouha. Il utilisa la technique du béton armé (ciment avec des barres de fer et parpaings) pour que les constructions soient plus solides.

Lors de notre circuit nous avons rencontré au-dessus de la route deux ouvrages qui se croisent, comportant l'un la ligne SNCF, l'autre la voie métrique (photo en bas de page précédente). La réalité dépasse la fiction. Une telle disposition sur un réseau pourrait paraître farfelue.

Après ce très intéressant périple, un repas-grillades nous fut réservé à l'étang des Aulnaies à **BOURSEUL**, excellente adresse découverte par l'ami Eric Allain.

### Du John Allen en Europe

Après nos agapes et une petite sieste en plein soleil pour certains (Didier, tu tiens le coup ?) nous retournons à Dinan afin de visiter le réseau H0 de Jean-Jacques Grimaldi qui nous a séduit à plus d'un titre, mais particulièrement pour l'aspect soigné de son infrastructure, la qualité du roulement et l'imagination dans son tracé. Situé dans les caves de la demeure familiale, il est empreint d'un esprit modélistique insoupçonné. Jean-Jacques va très loin dans la vie de son (ses) réseau(x) et crée même des journaux qui relatent une vie de ceux-ci avec les règlements qui s'y rattachent, ainsi que son personnel virtuel avec des noms choisis à la phonétique savoureuse.

Séjournant également dans l'île de Beauté, étant originaire de Corse, Jean-Jacques a créé la société (virtuelle) «Laricio Centrale», le réseau de Bretagne étant «le Transarmor», avec accord bien sur entre ces réseaux et la SNCF, réglant par décret ou règlement les différents problèmes ou incidents. **Incroyable !!**

Du John Allen en Europe, avec une imagination, une richesse et un humour délirant insoupçonné. Nous en reparlerons, le sujet étant vaste et source de multiples inspirations et interprétations pour chacun. Une manière de voir le modélisme ferroviaire avec un grand **M**. M comme merveilleux ! Tout cela avec la participation de son épouse Catherine, gage de succès pour tout ferrovipathe.

Nous partons de chez eux pour assister de justesse à l'inauguration d'une exposition de

cartes postales avec, comme thème, le poète local Théodore Botrel. Philippe Bervas, membre des Amis du Rail de Dinan est l'auteur de cette très intéressante exposition ainsi que d'un ouvrage sur le thème évoqué. Le cadre de ce vernissage est historique, puisque baigné dans la verdure des jardins de la bibliothèque de Dinan, près des remparts de la cité.

Re Kir et autres liquides du cru. Daniel prétend qu'une prise de poids suit chaque jumelage, allez savoir pourquoi...

La soirée est organisée par les amis du Rail au foyer «la Beaumanoir», dans la vieille ville.

Il est l'occasion d'un échange de cadeaux entre les deux clubs, précédé d'un soupçon de discours des deux présidents. Jacky Hamoniaux pour Dinan a offert en plus une magnifique cravate ferroviaire à votre serviteur, qu'il en soit de tout cœur à nouveau remercié. Je la porte pour écrire ce texte.

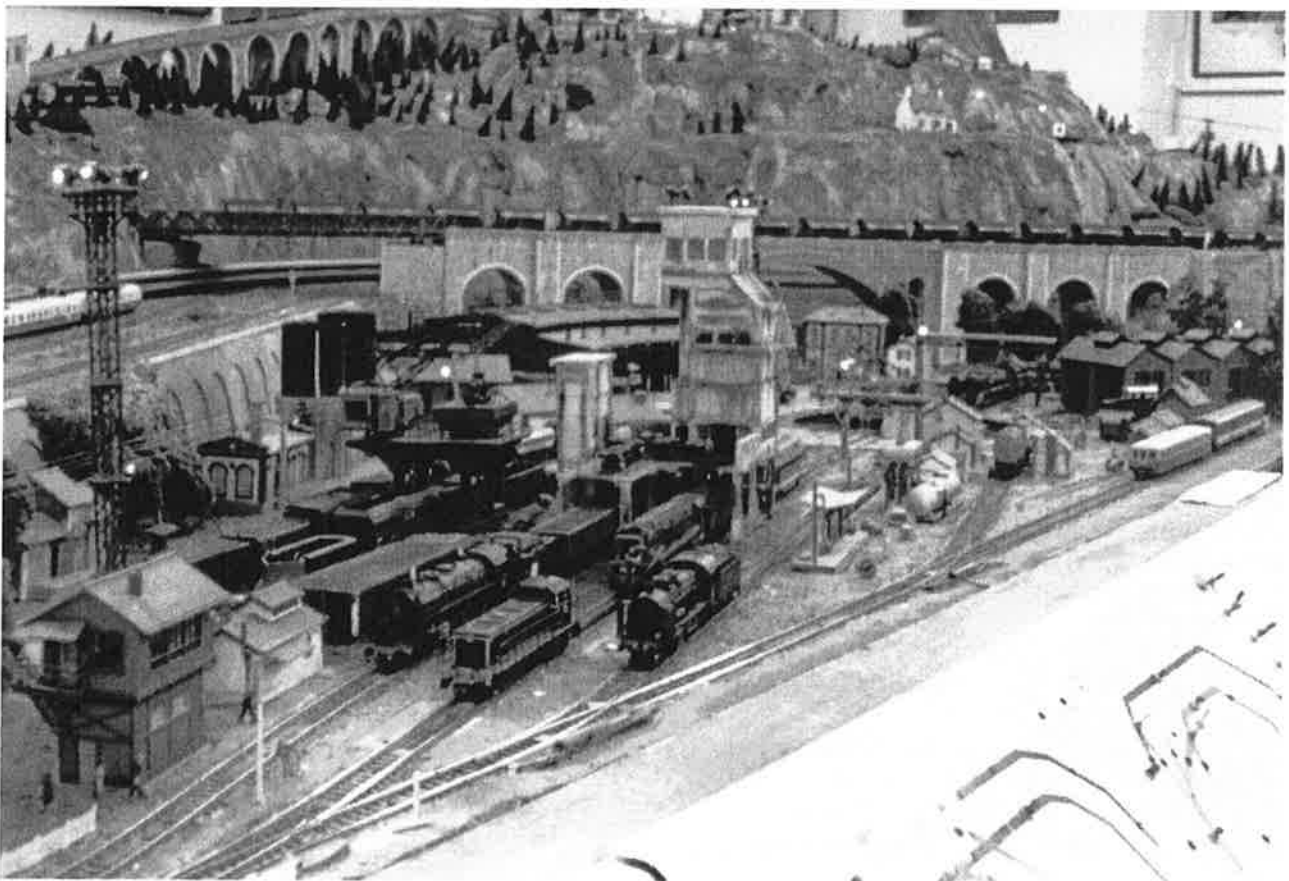
Vous pouvez admirer à notre local de Jambes le merveilleux emblème qui a orné les faces d'une locomotive ou autorail SNCF et qui a pour thème la ville de Dinan et son blason (avec les Hermines) et qui nous fut offert à ce moment.

Soirée riche... en Kir(s) et autres fruits de la vigne du beau pays de France lors du repas offert en notre honneur, un de plus. L'ambiance est indescriptible et la chaleur de l'accueil lors de cette soirée et du reste de notre



**Repas avec assiettes gigaaaaannntesques de fruits de mer. Liliane surprise en plein pêché de gourmandise... (photo Didier Delfosse).**

séjour reste en nos cœurs avec le seul regret d'avoir des amis aussi loin.



**Une portion du réseau des «Amis du Rail Dinannais» : le dépôt. A droite une partie du poste de commande (photo Didier Delfosse).**



Le poste de commande d'aiguillages Vignier de 1889 (photo Didier Delfosso).

### Troisième journée

Départ à 9h15 pour l'estuaire de la Rance, tout parcours en ce pays est un régal pour les yeux. Nous aboutissons à la **CITE d'ALET** afin de visiter la **tour SOLIDOR**, tour en quatre niveaux et chemin de ronde, située au bord de l'eau et qui abrite depuis 1970 une **exposition Internationale du Long-Cours Cap-Hornier**.

Historiquement les marins Bretons se rendent très loin au-delà des mers parfois pour de simples saisons de pêche. Le lieu et l'ambiance qui y est rattachée nous remplissent d'émerveillement quant au rendu des expéditions maritimes lointaines et de la vie des hommes qui "passaient le Cap-Horn".

Émerveillement aussi pour le repas qui nous fut offert sur la **route du Mont-Saint-Michel**, repas avec assiettes gigaaaannnnntesques de fruits de mer, ceci à l'hôtel Beau-Rivage, au village de **LE VIVIER-SUR-MER**. Merci à l'organisateur de ces pérégrinations, Jean Luc Rouxell qui accompagné de sa très gentille Maman sont les hôtes de Anne et Didier, sans oublier le chaleureux et plus

que sympathique accompagnement de Isabelle et Eric Allain, les hôtes de Liliane et Daniel.

Retour recueilli et parfois silencieux, digestion oblige, vers Dinan en passant par le **mont DOL** et sa tour d'où l'on découvre un panorama prodigieux, et... Anne qui est couchée sur un banc.

### 17h30, inauguration de l'agrandissement du Musée du Rail de Dinan.

Nous constatons le chemin parcouru par notre club ami et l'avantage de son extension. Mise en valeur d'une très riche collection : affiches, pendules, lanternes, plaques de locomotives et de gares, outils, vitrines nombreuses de trains miniatures.

Son réseau H0, harmonieusement agrandi, nous laisse découvrir une reproduction des remparts de la ville. Un personnel à temps-plein permet de profiter d'une qualité de roulement et du passage régulier des trains que seul une assiduité technique et compétente a permis.

Visible également, un poste d'aiguillage Vignier de 1889 reconstitué. Vidéo et boutique souvenir complètent cet ensemble. Bravo pour tout le travail des bénévoles et à leur coordinateur-président Jacky.

### 19h. Grande soirée du Jumelage

Au centre de secours de Dinan avec animation de groupes tels que les Gourganes, le Poudouvre, etc....

Re-re Kir et autres avec le summum de l'ambiance.

### Jour du départ

Dernière visite avant le dernier verre au château de **LEHON**, récemment ouvert au public, surplombant le "Bourg Fleuri" que nous visitons par après, avec son **cloître de l'abbaye** et sa cour intérieure ornée par plusieurs variétés d'Hortensias, et en "**Bords de Rance**" un très joli pont.

Tant de beauté et de vieilles pierres que 3 jours ne font que donner faim de découvrir davantage. Pourtant, nous sommes déjà venus et sommes loin d'avoir découvert la totalité des richesses de cette région.

Le moment de tristesse de notre séjour approche. Nous remontons en ville pour un dernier Kir avant de nous quitter et se promettre de très prochaines retrouvailles ici ou chez nous lors des fêtes du retour de Jumelage, en 2003 paraît-il.

Nous reprenons la route du retour vers 17h par les mêmes moyens que lors de notre venue, avec pour certains un détour par la Normandie, afin peut-être de ne pas rompre trop vite ce merveilleux enchantement que fut notre visite au pays de Merlin.

*Jean-Claude BOTSPOEL.*





Dans la remise, à l'avant-plan une draisine déshabillée où ne subsiste que le châssis supportant le moteur et l'échappement. Juste derrière celui-ci, le siège conducteur. Remarquons l'utilisation des roues Michelin avec pneu. Cet engin est conçu pour la voie métrique (photo Liliane Braibant).

## Visite du R.M.M. au musée de Mulhouse

Le comité du club a organisé un voyage à Mulhouse le week-end des 16 et 17 septembre.

Départ normal le samedi 16 à 7 heures du matin, retour le dimanche soir. Déplacement en voiture. Visite du musée du Chemin de fer et de l'Automobile. Pour les dames qui le souhaitent, il y a deux autres musées (pour elles) : peinture sur étoffe et impression sur papier peint.

Le logement est prévu à l'Etap-Hôtel. Hôtel simple 1 étoile, confort moderne standard, les toilettes sont à part dans la chambre.

Tous les renseignements complémentaires et les inscriptions au secrétariat du club > GSM : 0478 - 47.04.47..

## Visite du R.M.M. à l'exposition de Köln

Le comité du club a mis à l'agenda pour le vendredi 10 novembre le déplacement à l'exposition internationale de modélisme de Köln.

Le voyage s'effectue soit en chemin de fer au départ de la gare de Namur soit en voitures particulières.

Pour d'autres précisions quant aux horaires, voir le prochain Ferro Flash Namur.

Certains amis disposent de places libres dans leur voiture pour ceux qui ne souhaitent pas conduire.

Dans les deux cas, les inscriptions se font au secrétariat du club > GSM : 0478 - 47.04.47.

Le rendez-vous est fixé à l'ouverture de l'expo à 10 heures sur place.

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

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

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

### J U I L L E T

- 7 ..... : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0, le premier et le dernier vendredi de chaque mois.  
8 ..... : PFT : circulations entre Ciney et Dorinne.  
14 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
Réunion de vacances, l'un ou l'autre représentés des dias.  
15 ..... : PFT : circulations entre Ciney et Dorinne.  
16 ..... : Bourse au Woluwe Shopping Center 9>13h.  
16 ..... : Bourse des autos et trains miniatures à Huizen (NL), Sport en recreatiecentrum, Graaf Floris, 2 10>15h.  
21 ..... : Pas de réunion (jour férié).  
22 ..... : PFT : circulations entre Ciney et Dorinne.  
28 ..... : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : trains de voyageurs SNCB époques IV et V.  
29 ..... : PFT : circulations entre Ciney et Dorinne.  
30 ..... : Bourse à Mons, aux Casemattes, 9>13h. Trains, autos, vieux jouets.

### A O U T

- 4 ..... : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel SNCF et CFL, époques IV et V.  
5 ..... : Bourse à Houten (NL) Meidoornkade, 28 (A27, sortie 29) 10>15h.  
11 ..... : Réunion réseaux + parution de **Ferro Flash Namur n°103**.  
12 ..... : PFT : circulations entre Ciney et Dorinne.  
13 ..... : 12ème bourse à Amay, rue de l'Hôpital, organisée par le CAJA. Trains, autos, vieux jouets, 9>13h.  
18 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
Réunion de vacances, l'un ou l'autre représentés des dias.  
19 ..... : PFT : circulations entre Ciney et Dorinne.  
20 ..... : Bourse au Woluwe Shopping Center 9>13h.  
25 ..... : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : trains de marchandises SNCB époques IV et V.  
27 ..... : Voyage du CFC en Grande-Bretagne.

### S E P T E M B R E

- 1 ..... : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel CFF époques IV et V.  
2 ..... : Bourse d'échange à Belgrade.  
3 ..... : Bourse à Hoeselt, cultureelcentrum, 9>13h.  
8 ..... : Réunion réseaux.  
8 ..... : Bourse à Saint-Ghislain,abri-musée du PFT, 9>18h.  
9 - 10 ... : Aachen-West, festival à vapeur 2000.  
9 - 15 ... : Congrès Morop à Lisbonne (P). Consultez : <http://www.morop.org> (adresse déposée).  
10 ..... : Bourse d'échange Hobby Rail à Vilvoorde, Starzaal, de Brauwerestraat, 9>13h  
15 ..... : Réunion réseaux.  
16 - 17 : Excursion RMM à Mulhouse : visite du musée du Chemin de fer et du musée de l'Automobile, de la peinture sur étoffe et impression sur papier-peint.  
16 ..... : Train vapeur en soirée Paris - Moret sur Loing - Paris avec spectacle son et lumière (AJECTA).  
17 ..... : Paris - Longueville avec visite du dépôt, journée vapeur au dépôt de Longueville (AJECTA). Circulations entre Longueville et Provins avec la 140 C 231. Renseignements par téléphone : 0033-164602626.  
URL Internet <http://www.ajecta.org> ou Email : [trains@ajecta.org](mailto:trains@ajecta.org) Adresse : BP n°1, F. 77650 Longueville.  
22 .... : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :  
On'séné co qwè.  
23 - 24 . : Traditionnel festival à vapeur du CFV3V à Mariembourg.  
23 - 24 . : Expo de modélisme à Gosselies (on n'a pas d'autres précisions).  
23 - 24 . : Train vapeur au départ de Paris-Est vers Vézelay, Chablis, Auxerre (A/R). Avec hébergement à Auxerre et visite de cave à Chablis. Organisation AJECTA.  
24 ..... : Bourse à Wavre, galerie des Carnes, 8h30>13h.  
29 ..... : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel ÖBB et FS des époques IV et V.

- 30 ..... : Bourse à Houten (NL) Meidoornkade, 28 (A27, sortie 29) 10>15h.  
 30 - 1/10 : ..... 25ème anniversaire du CFC section de Bruxelles à l'école de Wezembeek-Oppem, Europalaan, 2.

## O C T O B R E

- 1 ..... : Bourse à Aywaille, salle St-Raphaël, 9>13h.  
 6 ..... : Réunion réseaux + parution de **Ferro Flash Namur n°104** + circulations sur le réseau H0 : matériel SNCB époques II et III, voyageurs et marchandises.  
 6 au 8 .. : «Rail 2000» : exposition de modélisme ferroviaire, Brabant Hallen à 's-Hertogenbosch (NL). \*\*\*  
 7 - 8 ..... : Expos et bourse à Trazegnies. Trains, autos, avions, 9>13h. Salle Arthur Beghin, plaine des sports.  
 7 - 8 ..... : Convention nationale de l'IPMS Belgium dans les locaux de la Haute Ecole Provinciale de Charleroi (UT).  
 13 ..... : Réunion réseaux, préparation des locaux.  
 14 .... : **Portes ouvertes au RMM \*\*\* :**  
 «Les 12 heures du modélisme» démonstrations de construction de bâtiments et de matériels ferroviaires assemblage de kits et peinture par les membres.  
 Concours de chargement de wagons: attribution du prix «Michel Foulon».  
 15 ..... : 5ème bourse ferroviaire de Ferro-Liège, école des Acacias, rue du Couvent, 106; Jupille. 9>13h.  
 15 ..... : Bourse au Woluwe Shopping Center 9>13h.  
 20 .... : **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :**  
 «Vapeuren Pologne + divers» projection de Jean-François Huart.  
 21 - 22 .. : Modelbouw 2000, Hasselt, Grenslandhalle. 10>18h.  
 22 ..... : Gare de l'Est - Epernay - Paris, avec visite et déjeuner au champagne dans les caves d'une grande maison (AJECTA, BP n°1, F. 77650 Longueville. Fax : 00-33-1.64.08.68.56.).  
 27 ..... : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : trains avec CIWL, MITROPA, etc... époques II et III.  
 28 - 29 .. : Exposition à Vedrin.  
 29 ..... : Bourse à Steinzel (L) ancien hall de basket, 10>17h30  
 29 ..... : Bourse à Hevelee (Leuven).  
 29 ..... : Bourse à Rochefort (F, département 17) Club Traction 17 9h30>12h et 14h30>19h.

## N O V E M B R E

- 3 ..... : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel SNCB époque IV et V.  
 4 - 5 ..... : ALLASSAC (F, département 19) 2ème salon de modélisme et expo-photos.  
 5 ..... : Bourse à Kruibekke.  
 9 - 12 ... : Internationale Modellbahnaustellung à Köln (D). \*\*\*  
 10 ..... : Excursion du RMM à l'exposition de Köln + Réunion réseaux.  
 11 ..... : Bourse à Houten (NL) Meidoornkade, 28 (A27, sortie 29) 10>15h.  
 12 ..... : Bourse à Lustin, salle «Le Foyer», place des Sports, trains, autos. 9>13h.  
 17 .... : **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :**  
 «Les systèmes digitaux, la pratique» par M. Etienne Josse.  
 Vidéod'André Delsemme «le Saint-Gothard, depuis Chiasso jusqu'à Airolo».  
 17 - 19 .. : Eurospoor 2000 à Utrecht (NL) sur 20.000 m² et + de 50 réseaux. \*\*\*  
 19 ..... : Bourse à Malmedy, trains, autos, vieux jouets, 9>13h.  
 24 ..... : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel DB époques IV et V.  
 26 ..... : 7ème bourse à Poulseur, trains autos, jouets. Salle Union Mosane, 9>13h.  
 26 ..... : Bourse à Vilvoorde, Starzaal.

## D E C E M B R E

- 1 ..... : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : trains internationaux, comportant des voitures-lits et des voitures couchettes. Trains auto-couchettes des époques IV et V.  
 8 ..... : Réunion réseaux + parution de **Ferro Flash Namur n°105**.  
 10 ..... : Bourse d'échange à Hoeselt, Kultureel centrum. 9>13h.  
 15 .... : **Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :**  
 On'séné co qwè.  
 16 ..... : Bourse à Houten (NL) Meidoornkade, 28 (A27, sortie 29) 10>15h.  
 22 ..... : Réunion réseaux.  
 29 ..... : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 (à définir).  
 31 ..... : Dernier jour du siècle et du millénaire !

## Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans l'agenda à la page 2.  
Certains détails complémentaires apparaissent dans cette rubrique non exhaustive.  
Les mentions sont gratuites et n'ont aucun caractère publicitaire, elles sont données à titre purement informatif et sans aucune responsabilité de la part de la rédaction de FFN.

**P. F. T.**

**28 octobre au 4 novembre**

### Voyage au Maroc

De Fès à Marrakech :  
découverte ferroviaire, visite de dépôts,  
trains spéciaux avec arrêts photos, ...  
+ 1 jour de visite libre à Marrakech :  
980 Euros (39.533 BEF)  
A/R en avion et logement à l'hôtel compris

Renseignements et réservations :  
P.F.T. boîte postale 5  
1140 Bruxelles 14. Tél : 02-380.72.62.  
<[pfttsp@hotmail.com](mailto:pfttsp@hotmail.com)>

### Les Locomotives Electriques des séries 22, 23, 24 et 25

de Max Delie, Jean-Pierre Moulin  
et Michel Van Ussel  
ouvrage édité par Märklin-Trix, à l'occasion  
de la sortie de la locomotive électrique  
type 122 n°122.021 (2 tons de vert)  
livre en vente chez votre détaillant habituel

**P F T**

### «En Belgique sur les rails d'autrefois (1930 - 1965)»

par H.-G-Hesselinck  
ouvrage A4, relié, 100 pages, 200 photos  
publié par les éditions du Cabri  
1.420 BEF 001-1201789-35 du PFT asbl

### Les chemins de fer vicinaux dans la province de Brabant

Formal A4, 236 pages, 269 photos.  
990 BEF port compris  
001-1849649-32 de l'AFCC BP1096 Charleroi1

### Les locomotives Diesel type 201 (série 59)

A4, 280 pages 150 photos N/B, 32 couleurs,  
18 graphiques, 68 figures et plans.  
1.977 BEF au 001-1201789-35 du PFT

### Histoire de la traction électrique en Belgique

J. Vandenberghe, édition SNCB 1999  
Tome 5A : 1952-1980, inaugurations de lignes  
électrifiées; 550 BEF  
Tome 5B : 1952-1980, locomotives; 1.000 BEF  
Tome 5C : 1952-1980, automotrices; 1.000 BEF  
*Disponibles au Musée des Chemins de fer belges*

### Chemin de fer de Sprimont

Circulations les 1er et 3ème dimanches  
de mai à septembre  
Trains miniers, carriers,  
Bus ancêtre (ex-RATP)  
Expo de matériel

### Association Luxembourgeoise des Amis des Chemins de Fer (ALACF asbl, fondée en 1973)

<http://www.geocities.com/Paris/Salon/6011/>  
page d'accueil : [trainmodels.html](http://www.trainmodels.html)

Email du vice-président :  
[jean-marie.ottele@ci.educ.lu](mailto:jean-marie.ottele@ci.educ.lu)

Revue trimestrielle :  
«Etudes et documentation ferroviaires -  
Eisenbahn - Technik und Betrieb - EDF»

## Cartes postales

Editées par le PFT et disponibles aussi au Musée des Chemins de fer belges à la Gare du Nord, 1030 Bruxelles (ouvert du lundi au vendredi et le 1er samedi du mois, les 2 salles ne sont ouvertes que le 1er samedi du mois)

4 Autorail 554.18 en gare de Spontin (coul.)  
 5 Autorail 4602 à Senenne (couleurs)  
 6 Yvoir, tunnel et viaduc (couleurs)  
 7 Locomotive à vapeur 26.101 à Straimont (c)  
 8 Ciney, la gare côté rue (N/B)  
 9 Train Ciney - Statte avec la 96.002 (N/B)  
 10 Frameries, la gare côté voies (N/B)  
 11 Spontin, la gare côté voies (N/B)  
 Par carte : 25 BEF  
 La série n°7 (1999) des 12 cartes : 200 BEF

## Musée du Petit Tram Vicinal

105 ans d'histoire sur les chemins de fer vicinaux belges (SNCV) au travers de la collection privée de M. Guilleray

**Visites uniquement sur rendez-vous :**  
 57, rue de l'Industrie, 5060 Auvelais  
 071-76.17.30. ou 0496-35.81.49.

Bulletin trimestriel 100% vicinal :  
**«TRAMO belgovicinophile»**

## AJECTA

### Musée vivant du chemin de fer

Association de jeunes pour l'entretien et la conservation des trains d'autrefois

Dépôt des machines :

B.P. n°1, F. 77650 LONGUEVILLE  
 (Seine et Marne)

Téléphone : 0033-164086062

Téléfax : 0033-142931857

URL Internet : <http://www.ajecta.org>

Email : [trains@ajecta.org](mailto:trains@ajecta.org)

Adresse officielle déposée :

<http://www.morop.org>

## SNCB : Le matériel de traction 1999-2000

de Max Delie,  
 publication «Train Miniature Magazine»  
 en vente chez votre fournisseur habituel

La locomotive Diesel de ligne 5404, en page de couverture de FFN 102, (la seule des séries 52, 53, 54 ayant conservé son état d'origine c'est à dire non munie de cabines flottantes) a quitté le service actif depuis le 1 décembre 1999 et a été intégrée dans le parc SNCB des véhicules historiques en état de marche. En mai 1988, elle avait été repeinte dans sa livrée d'origine et renumérotée 204.004, ceci suite à l'organisation par le PFT d'un voyage d'adieu à la série 54 qui avait lieu le 14 mai 1988. Au 31 décembre 1999, soit 11 ans après «l'adieu», il y a toujours trois locomotives de cette série en service : les 5401, 5403 et 5407. Elles sont munies de cabines flottantes. Le photo-thème n°34 édité par le PFT nous présente 10 photos couleurs 10x15 de la locomotive 204.004 / 5404. Prix : 443 BEF.



## Nouvelles de l'ASVi

Des nouvelles de l'ASVi, qui exploite le tramway touristique Lobbes-Thuin (Belgique).

Le site internet <http://www.asvi.org> contient de nombreuses informations et photos complémentaires.

Si vous avez des connaissances qui désirent recevoir nos télex régulièrement, faites-le nous savoir par courrier électronique.

### Exploitation 2000

#### Service public

Le musée est ouvert tous les samedis et dimanches de 13 à 18 heures du 1 juin 2000 au 1er octobre 2000. Le dimanche seulement, les tramways circulent de 14h00 à 18h00 au départ du nouveau musée de Thuin (Ouest).

#### Sur réservation

La visite du musée menée par des guides multilingues (français, néerlandais, anglais) et la ligne peuvent être ouverts pour des groupes, en dehors des périodes normales d'exploitation, 365 jours par an. Pour réserver, contacter l'Office de Tourisme de Thuin, du lundi au vendredi, de 9 à 17 heures, au (071) 59 54 54 (Belgique) ou + 32 71 59 54 54 (Etranger).

Il est prévu de remplacer le service diesel par des tramways électriques, lorsque la nouvelle sous-station électrique sera terminée (août -septembre ?)

#### Rappel

La ligne Lobbes-Thuin est la dernière ligne SNCV à voie métrique belge permettant de faire circuler des tramways électriques, diesel et à vapeur. Construite en 2 phases (Anderlues-Lobbes en 1916, Lobbes Thuin en 1930), il s'agit d'une ligne au cadre verdoyant, reliant par monts et par vaux les villages d'Anderlues, Lobbes et la ville de Thuin.

#### Nouvelles (situation au 15/5/2000)

- les travaux de construction de la sous-station électrique et de pose de poteaux sur le site de Thuin (Ouest) ont commencé le 8 mai. Le 15 mai, toutes les bases en béton ont été coulées. Une vingtaine de poteaux

seront posés sur le site de Thuin (Ouest) et permettront l'accès de toutes les voies par tramways électriques, ainsi que l'alimentation de la ligne Thuin-Lobbes en électricité, indépendamment du TEC. Un nouveau transformateur sera installé, les équipements auxiliaires proviennent de la sous-station de Binche de l'ancienne ligne 90.

- les travaux de raccordement de la voie III de Thuin (Ouest) et de la voie de garage ont été terminés le 2 février.
- poursuite des travaux sur l'autorail AR86 et la motrice 9888.

#### Programme de travail 2000

Des séances de travail ont lieu à Thuin le samedi, durant toute l'année. Habituellement, les séances commencent vers 10 heures et se terminent vers 17 heures. Un transport gratuit peut être organisé au départ d'Ostende ou Bruxelles. Contacter Philippe Dussart Desart au 075 / 84 90 65 pour un rendez-vous, ou toute information complémentaire.

- Nettoyage et entretien léger des véhicules
- Travaux de finition du musée : Pose de panneaux de photos, éclairage des véhicules, etc
- Peinture des pièces de ligne aérienne à monter sur le site de Thuin (Ouest)
- Montage de la ligne aérienne de Thuin (Ouest)

#### Devenir membre de l'ASVi

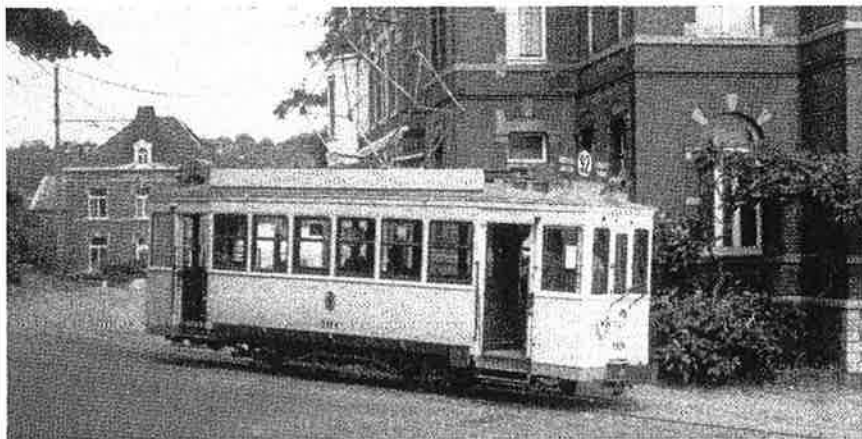
A) Versez 800 BEF sur le compte : 310-0811064-36, ajouter le message «membre 2000»

B) Envoyez un Eurochèque garanti de 800 BEF à ASVi, Venelle au Palio 49, B-1150 Bruxelles, Belgique.

La cotisation est valable jusque fin 2000 et vous donne droit à au moins 5 publications de l'Etincelle.

ASVi, Venelle au Palio 49, B-1150 Bruxelles.  
Renseignements téléphoniques : Roland Dussart-Desart au 02.770.38.85 (Belgique) ou 0032.27.70.38.85.(étranger).

*Philippe Dussart, Administrateur.*



La motrice à deux essieux n°9924 de l'Association pour la Sauvegarde du Vicinal à la gare de Thuin (ouest).

En 1944, cette motrice a été utilisée pour saboter un pont mobile du canal de Mons à Condé dans lequel elle a été précipitée. Elle fut repêchée et réparée et circula jusqu'en 1972, année où elle fut rachetée par l'ASVi.

(Photo Dieu, parue en page 170 dans «Les tramways vicinaux de Charleroi et du Centre», édition PFT).

# Wagons et sidérurgie

## 3. Transports de produits finis ou semi-finis

### 1. Transport de «Coils»

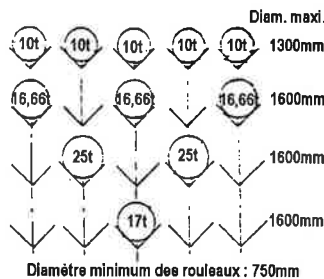
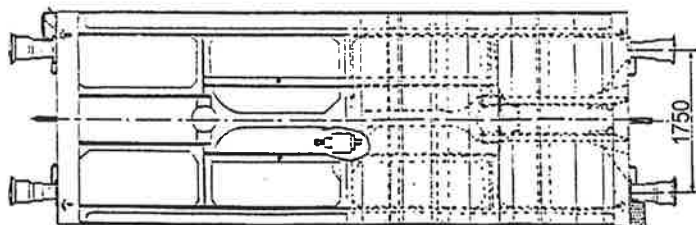
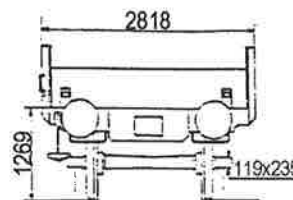
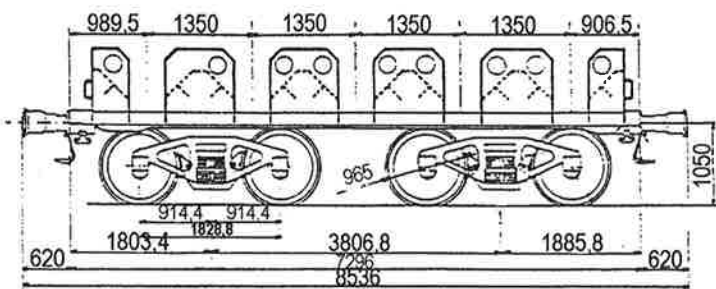
Les tenders des locomotives à vapeur type 29.

Notons une curiosité : pour faire face à la demande de wagons spéciaux, la SNCB pris la décision, fin 1966, de faire transformer 160 tenders de type 29 en transports de coils.

Première phase : 20 tenders sont transformés en wagons «sh 3000 G2» munis de cinq berceaux fixes et peuvent transporter 50 tonnes de charge. Ils sont retirés du service en 1982.

Seconde phase : 140 tenders sont transformés en unités doubles utilisant l'attelage initial tender-loco pour l'accouplement des deux wagons. Une unité double porte un seul numéro. Ces unités sont reprises sous le type «sh 3000 G1».

Série sans frein à main



3 1 8 8 4 2 2 9 6 6 0 à 3 1 8 8 4 2 2 9 6 6 9

Type M 3 0 0 0 G 2

- Code lettres ..... Shmm
- Année de construction ..... 1945
- Année de transformation... 1967
- Bogie ..... ex-tenders type 25
- Ressort ..... 2x (6L.120x16)
- Boîte à rouleaux ..... RBU SKF
- Type de frein ..... O-GP
- Distributeur ..... Est 3e Oerlikon
- Régleur ..... SAB DRV2-600
- Tare moyenne ..... 15 tonnes

Wagon pour le transport de coils et de feuillards  
Extraits du plan SNCB

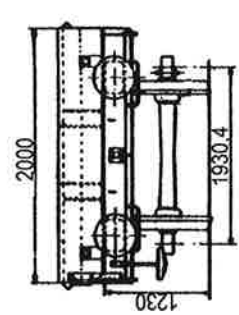
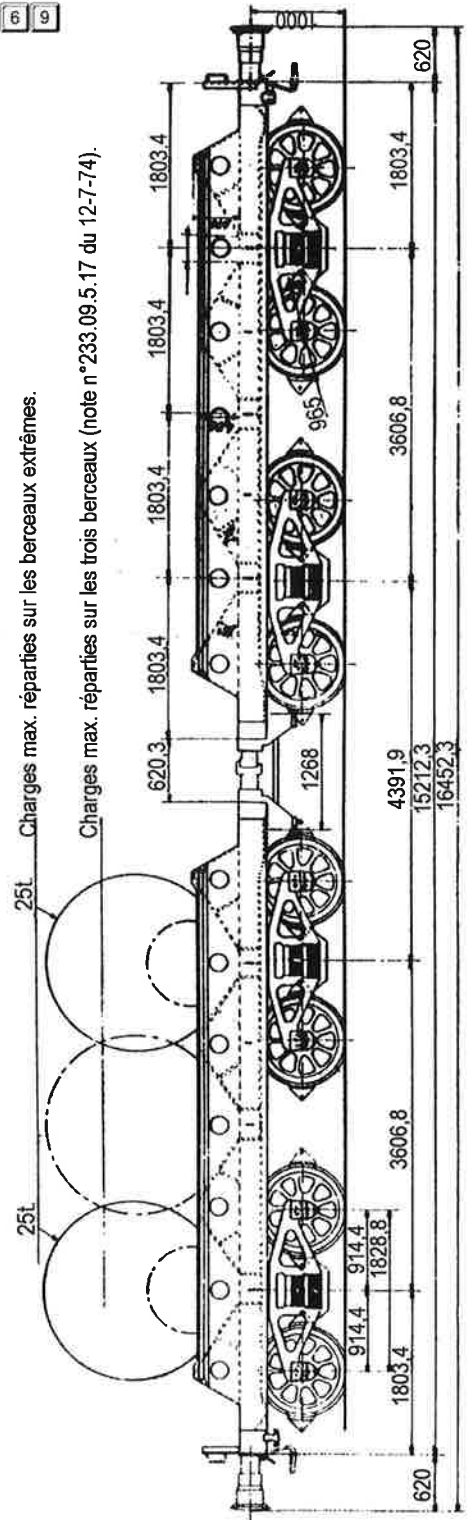
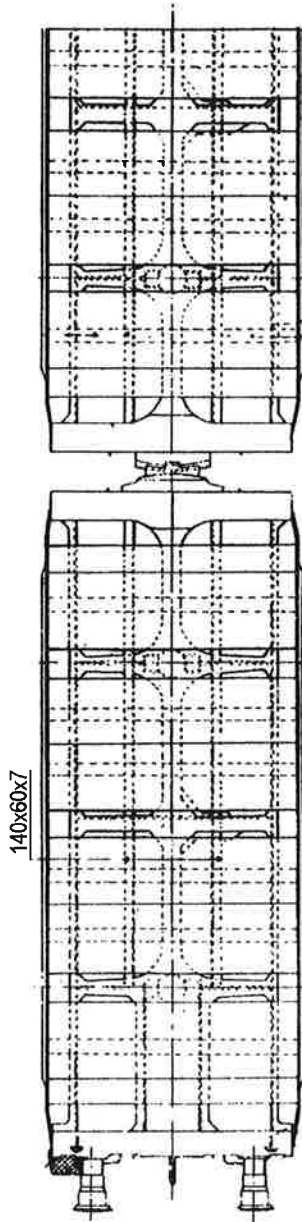
Les 4 plans ci-dessus sont extraits de la page 197 du livre «Les Consolidations type 29» de C. Vincent.

3 1 8 8 4 9 7 0 0 0 0 à 3 1 8 8 4 9 7 0 0 6 9

Type M 3 0 0 0 G 1

- Code lettres ..... Saahmm
- Année de construction ..... 1965-1966
- Bogie ..... ex-tenders type 25
- Ressort ..... 2x (6L.120x16)
- Flexibilité en mm/t ..... 5,68
- Type de frein ..... O-GP
- Distributeur ..... Est 3e
- Régleur ..... DRV2-600
- Tare moyenne ..... 29 tonnes

Entre Chertal et Flémalle-Haute :  
50 km/h, C=108t.



Wagon pour le transport de coils      Extraits du plan SNCB

## Comment améliorer un peu les modèles de wagons transportant les coils ?

### Matériel

- Coils de marque Roco ou coils artisanaux Parsifal ou coils de réalisation personnelle en rouleau de papier de caisse enregistreuse ou de calculatrice.
- Papier dessin noir de 0,1mm d'épaisseur, colle, gouache et Humbrol pour la patine.
- Tube au diamètre de 8mm (alu) ou 7mm (plastique), plomb d'ardoisier pour lester si nécessaire, papier collant de peintre (20mm).

### Réalisation

Le wagon Roco n°46304 (.Shis) celui dont les coils sont apparents. S'aider de photos et du schéma de chargement pour la disposition des coils sur le wagon : ils ne peuvent jamais être installés tous les cinq !

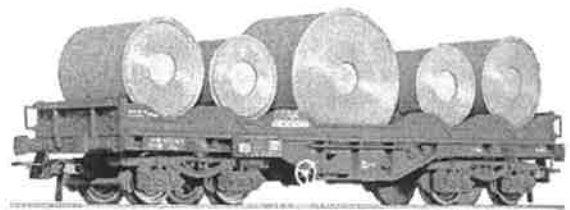
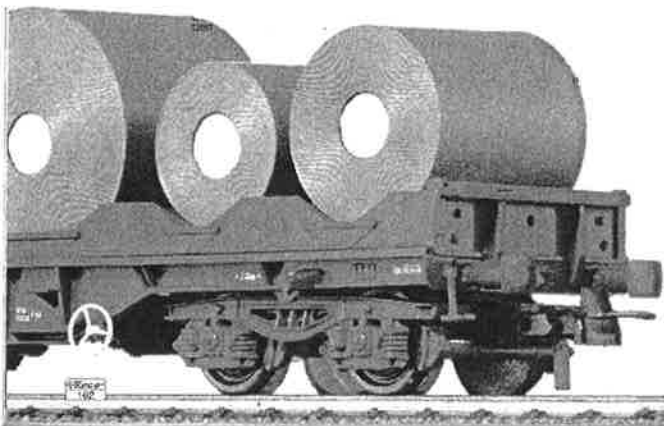
Le lest du wagon est situé dans les deux petits coils, ils possèdent une patte d'encliquetage plus haute que les trois autres. Si l'on décide de ne pas charger les deux petits sur le wagon amélioré (2x30t + 1x45t), il est nécessaire de lester les deux coils moyens (30t) d'extrémité. Lester le gros au centre (45t) risquerait à la longue de cintrer le châssis par un excès de poids loin de l'axe des bogies. Ceci ne vaut pas pour la combinaison (2x30t + 2x15t) : les petits coils font partie du chargement et bien positionnés.

Le wagon Roco n°46778 (Shmms) est garni de 3 coils de très bonne facture avec le centre bien ouvert sur la réalité. Il représente le chargement (2x30t + 1x45t). Il faudra néanmoins reboucher les fentes inutiles et peindre en blanc les marquages des coils.

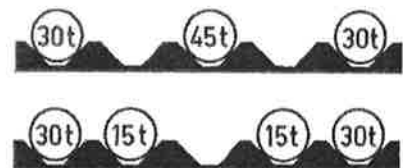
**Améliorons les coils :** Percer le coil d'un trou de 7mm. Couper le tube à 23mm, insérer le tube. Peindre le coil en Humbrol «argent mat» ou «aluminium». Enrouler deux fines bandes (0,5mm) de papier noir autour du coil pour imiter le feuillard de maintien. Finir par les inscriptions de numéros en peinture blanche sur le flan des coils. Laisser sécher entre les opérations de peinture. Réaliser les patines.

**Améliorons le wagon :** Enlever la partie supérieure (l'ensemble des berceaux) qui est encliquetée sur le châssis. Par dessous, coller une bande de papier collant (de peintre) sous les fentes. Boucher les fentes de chargement non utilisées avec du mastic de modélisme. Poncer. Encliquer la partie supérieure au châssis. Peindre avec de l'Humbrol n°70. Réaliser les patines. Laisser sécher entre les opérations de peinture. Coller les coils.

### Documents extraits du catalogue Roco 91-92.



Le wagon tel qu'il est extrait de la boîte : 5 coils sont fournis pour réaliser divers types de chargements. Mais il faut se référer aux modèles imposés par la réalité du poids maximum acceptable.



Il faut obligatoirement, pour rendre les coils «crédibles», enlever le centre lisse du rouleau ce que la photo retouchée du modèle présente ci-dessus. Un coil est une grande longueur de tôle enroulée à chaud. Voir à ce propos les deux photos parues dans FFN n°101, page 9.

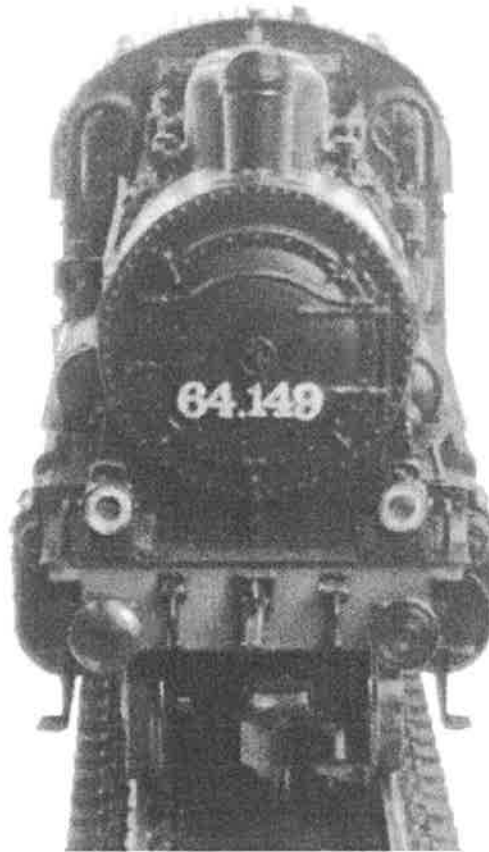
## Fleischmann nous propose la 64.149

Cette locomotive P8 des KPEV, construite par la firme Humboldt en 1916, fut cédée à l'Etat belge en 1919 suivant les clauses de l'armistice de 1918.

A son arrivée en Belgique, elle portait le numéro 2424 et appartenait à la direction KPEV de Münster. Le 1 janvier 1925, elle fut désignée «type 64» et porta le numéro 6549.

Comme ses 166 soeurs (la 6408 de la remise de Mons ayant été détruite lors d'un bombardement en mai 1940), elle fut prise «en prêt» par la Deutsche Reichsbahn, alors qu'elle était affectée à la remise de Baulers (FSU), et rejoignit la direction DR de Münster le 12 janvier 1942.

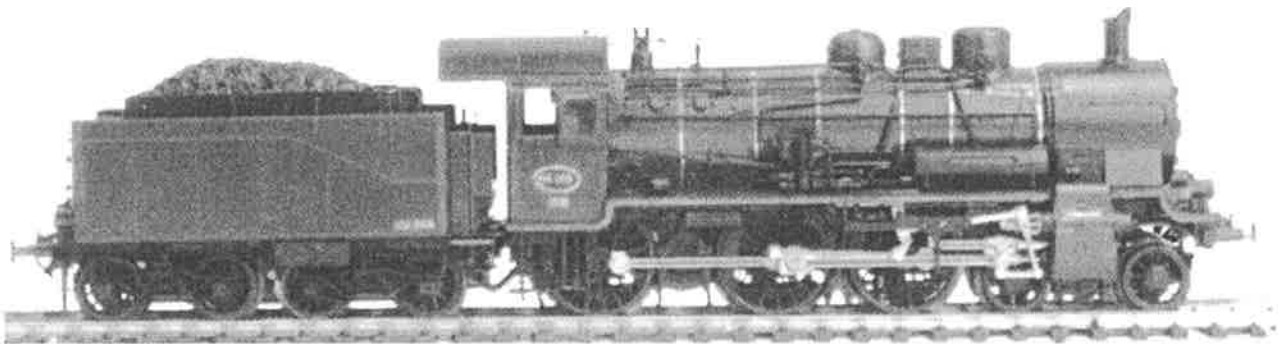
Revenue en Belgique le 13 novembre 1945, elle fut affectée dès le 17 novembre 1945 à la remise d'Haine-Saint-Pierre (GT) jusqu'au 7 juin 1956. Elle séjourna à la remise de Brugge (FR) du 8 juin 1956 jusqu'au 15 février 1960. Le lendemain, elle fut affectée à la remise de Ath (ATH). Elle y termina sa carrière active le 3 octobre



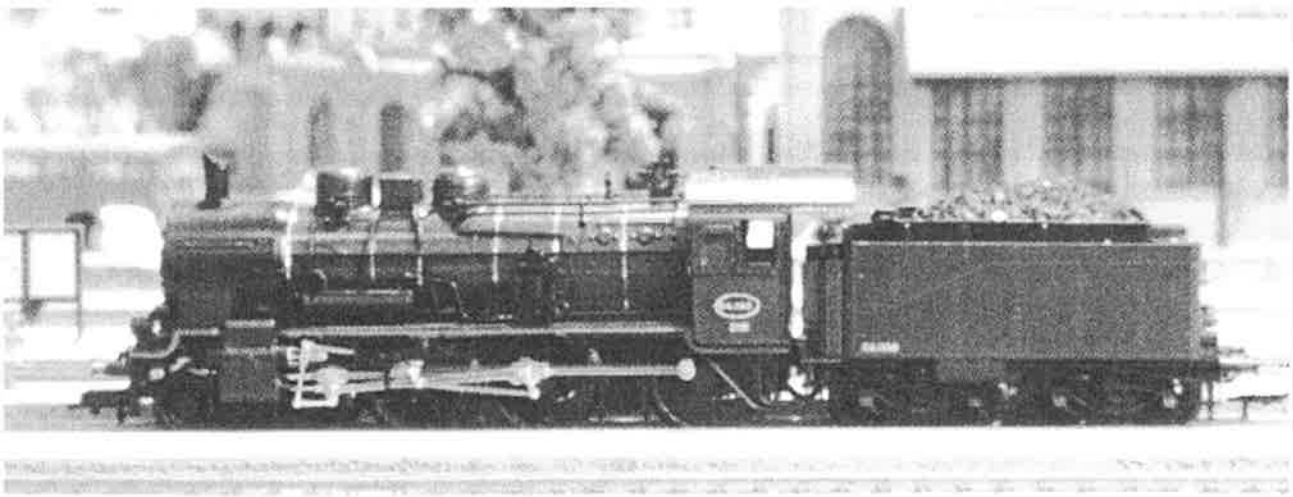
1963. Sa mise hors-écritures intervenant le 21 octobre de la même année. Son numéro 64.149 lui fut attribué lors de la renumérotation du 1 janvier 1946.

La grande caractéristique de cette locomotive réside dans le fait qu'elle est la seule locomotive du type 64 de la SNCB à posséder deux dômes. Elle correspond ainsi au modèle de la locomotive BR38 de la DB mise sur le marché du train miniature par la firme Fleischmann.

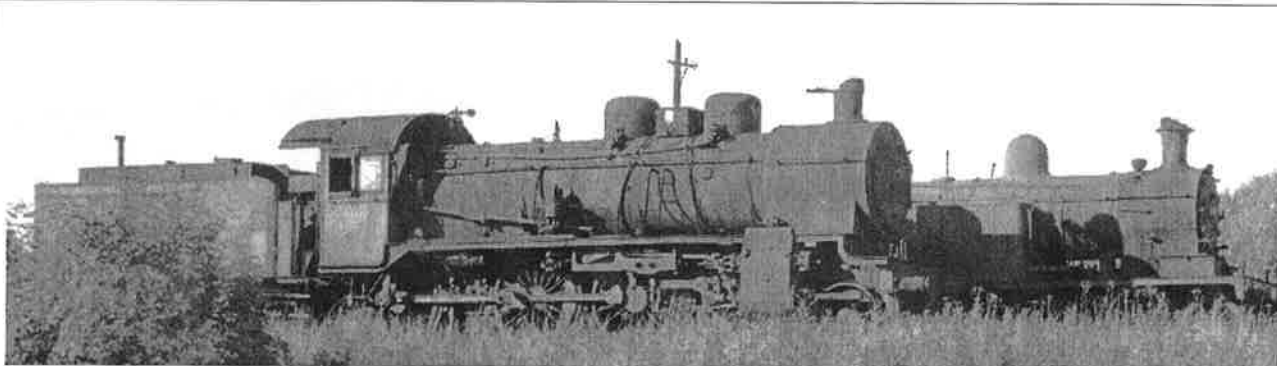
La grande majorité de nos locomotives type 64 possédaient le dôme de vapeur placé sur la première virole et la sablière sur la seconde. En raison de la présence d'un épurateur d'eau d'alimentation, cet ordre était inversé sur certaines locomotives (voir Phil Dambly tome 2 page 50). Notre 64.149 reçut également un épurateur, mais il fut logé dans un second dôme. C'est une curiosité à atteler à vos rames de voitures K, L, M ou prussiennes. En attendant une rame complète (voitures de classes différentes et fourgon) de matériel GCI.



Photos extraites d'une publicité de la marque figurant dans «Train Miniature Magazine» n°5 et 6.







Définitivement au repos en compagnie d'une locomotive type 16, la 64.149 est garée à Tournai après avoir été mise hors-service à la remise de Ath. (Photo M. Thibaut, collection M. Herbiet)

## Les «P8» des K.P.E.V. en modèles réduits

A notre demande, notre lecteur Jean-Pierre VAN HOOF nous a établi dans un ordre chronologique (*voir tableau ci-dessous*), l'apparition sur le marché du train miniature de cette série de locomotives devenues BR38 à la Deutsche Reichsbahn et ensuite à la DB (Deutsche Bundesbahn).

Il faut également mentionner la sortie par la firme GÜNTHER d'un kit permettant de modifier les locomotives de Liliput (*réf.10900*) et de Märklin (*réf.3098*) pour en faire des P8 «tenderdisées» (2'C2').

En effet, en 1951, la DB avait transformée les BR38 2919 et 2990 en BR78 1001 et 1002. Ces deux locomotives furent réformées en 1961.

Pour la petite histoire, la firme de construction de modèles plastiques à assembler «REVELL» a produit début

des années '80 une P8 non motorisée en versions BR38 de la DB, en version musée KPEV n°2412 et SNCB type 64. Prix à l'époque 525 BEF.

Vu à l'exposition de Köln en 1996, une version à vapeur vive haute de gamme.

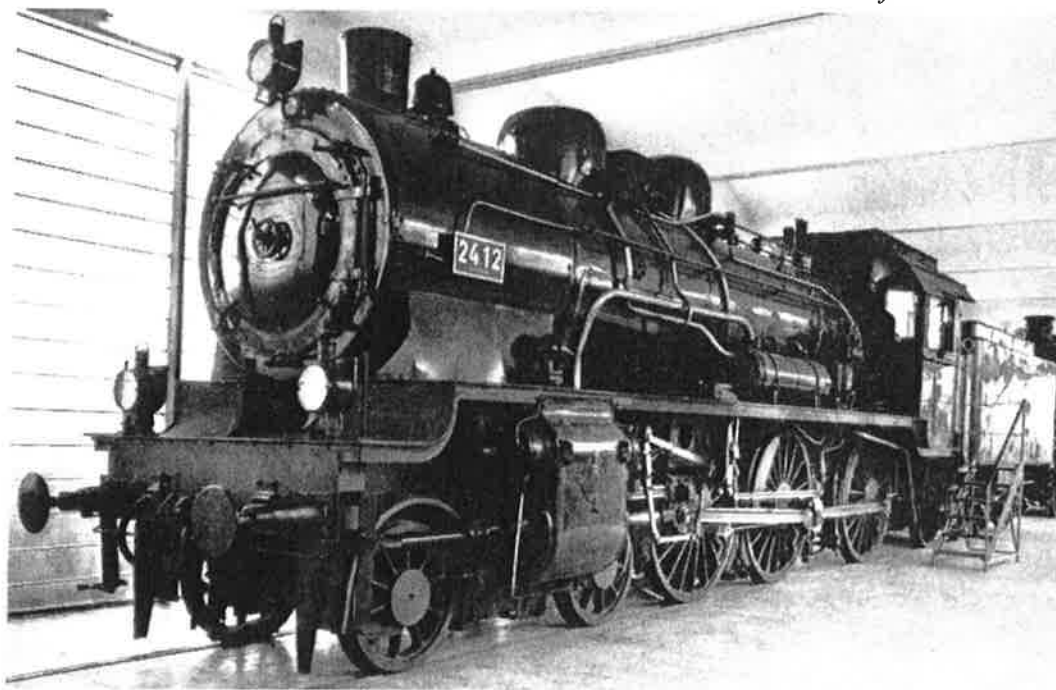
Année	Firme	Echelle	Alimentation	Tender accouplé
1954	Liliput	H0	2 rails, courant continu	21,5m³
1967	Märklin	H0	3 conducteurs, courant alternatif	32m³ (baignoire)
1972	Fleischmann-Piccolo	N	2 rails, courant continu	21,5m³
1979	Fleischmann	H0	2 rails, courant continu	21,5m³
début des années '80	Märklin	1	2 rails, courant continu ou 2 rails, courant alternatif	21,5m³
1998	Märklin	Z	2 rails, courant continu	32m³ (baignoire)

Dans le domaine de la vapeur vive, il serait impardonnable d'oublier de mentionner la très belle P8 en version type 64 SNCB qui circule sur le réseau du «Petit Train à Vapeur de Forest»

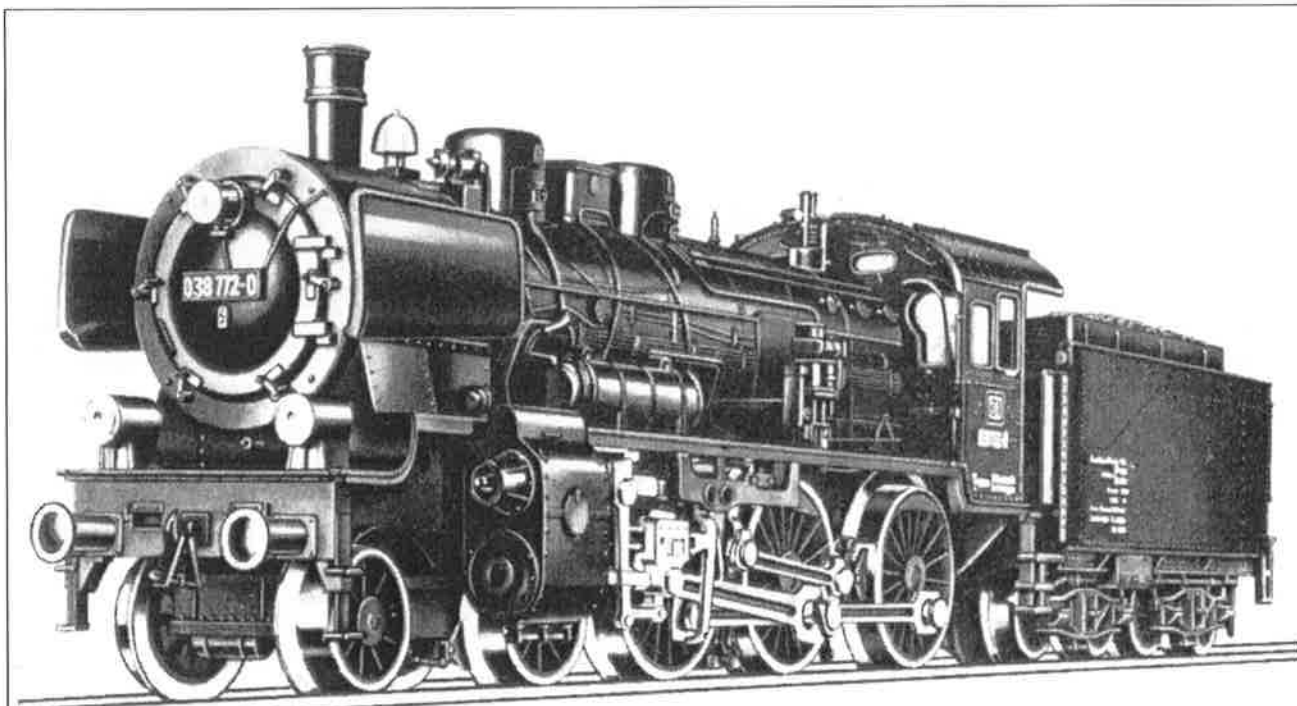
situé au parc du BEMPT à Forest (Bruxelles).

C'est un régal de voir, humer et entendre cette locomotive tractant un convoi dont les véhicules sont occupés par de joyeux bambins... et leurs parents.

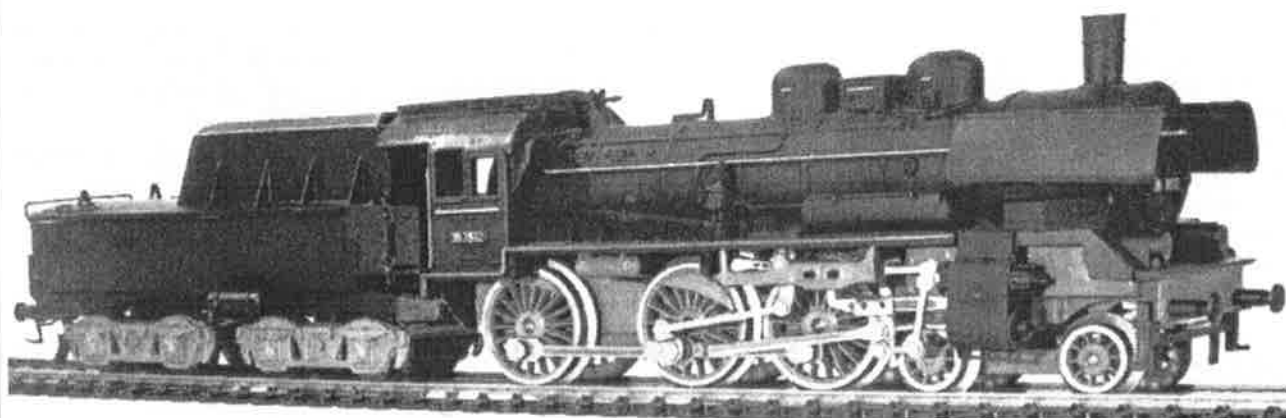
Jean-Pierre Van Hoof.



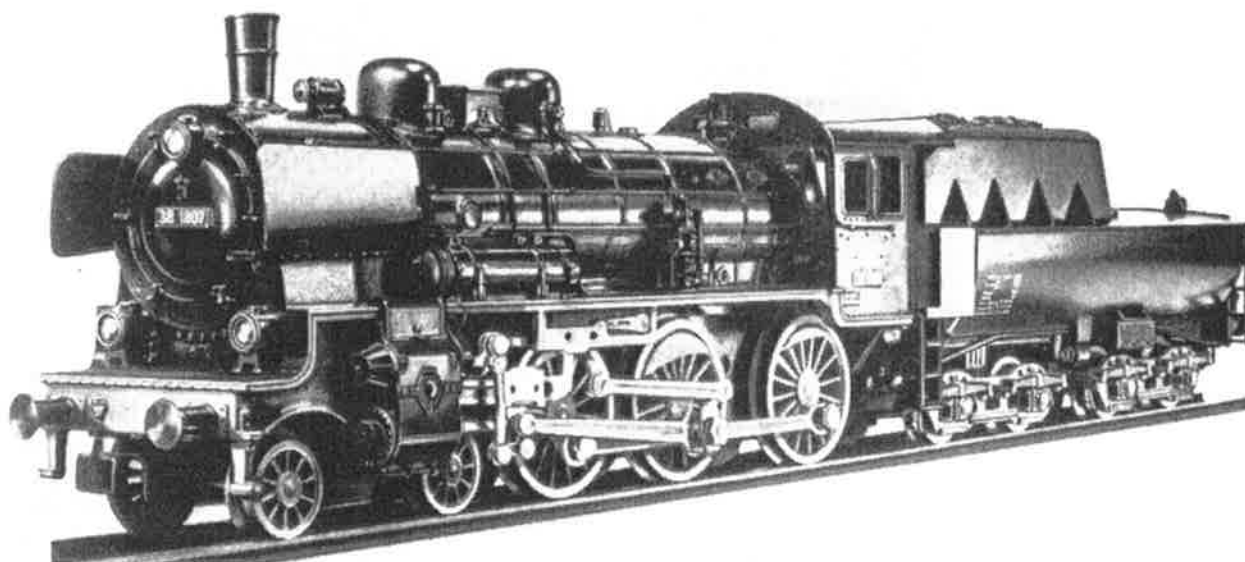
La locomotive P8 musée n°2412 telle que reproduite par la firme «Revell» en plastique à assembler (photo parue dans le livre «Die P8» de K.J. Harder).



La locomotive 038 772-0 à l'échelle N, production Fleischmann.



La locomotive 38 3832 à l'échelle HO, production Liliput



La locomotive 38 1807 à l'échelle HO, production Märklin  
*Photos extraites du livre «Die P8» de Karl Julius Harder.*

## Märklin annonce les voitures M2 en H0, réellement au 1/87 !

Selon la revue Train Miniature Magazine n°6, page 6, c'est à l'automne 2001 que la firme Märklin mettra sur le marché ses premières voitures M2 de la SNCB.

Sortira en premier lieu un set de 3 voitures époque III (livrée verte et numérotation à 5 chiffres) se composant d'une voiture mixte 1/2 classes, d'une voiture de 2ème classe et d'une voiture 2ème classe/fourgon.

Par après sortiront les versions de l'époque IV (livrée verte et numérotation UIC) et de l'époque IV et V (livrée pourpre et numérotation UIC).

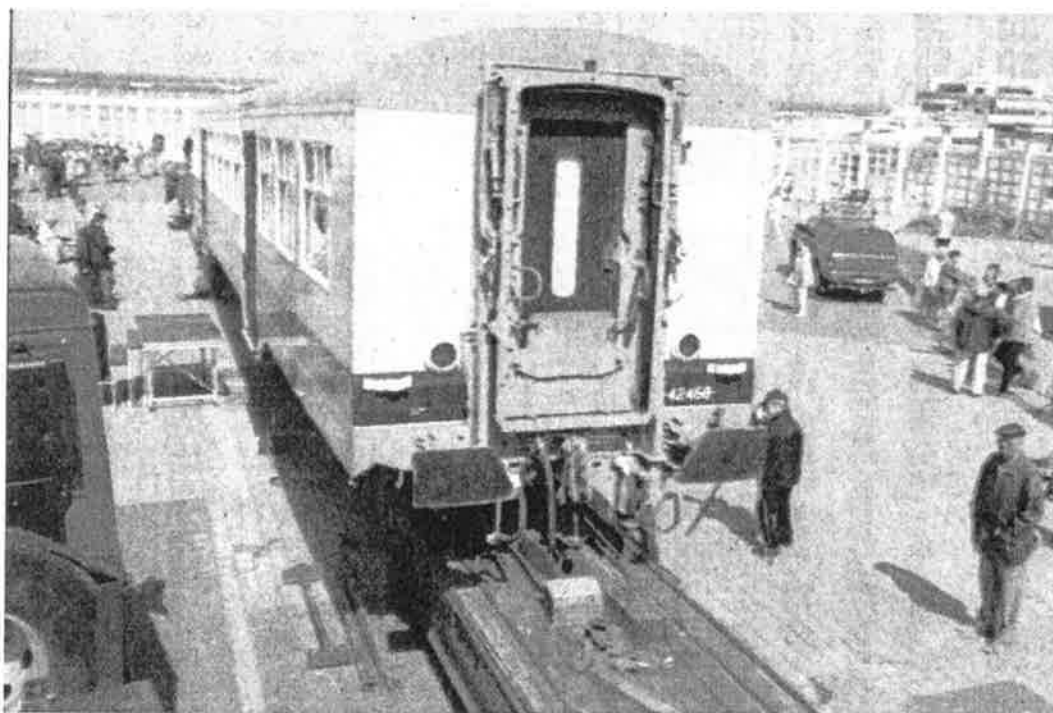
Mais cette année, l'amateur pourrait déjà trouver une voiture M2 en livrée comme est actuellement muni le ma-

tériel de la SNCB (AM96, HLE13, AR41, HLDR77, et voitures I11) et également de l'ancien tels que des AM66 et des voitures I6 et M4.

En effet, une exposition baptisée «Train City» ouvrira ses portes sur le «Pier» de Blankenberge dès l'an 2002.

Pour faire connaître au grand public cette manifestation, une voiture M2 a été repeinte comme le matériel précité et a été installée le jeudi 22 juin sur la digue.

Cette voiture est spécialement aménagée pour permettre au visiteur d'y trouver des informations relatives à la SNCB, à la ville de Blankenberge et à la firme de trains miniatures Märklin.



Installation, jeudi 22 juin sur la digue de Blankenberge, de la voiture M2 repeinte à l'AC Mechelen  
(photo Jo. Deman, parue dans le journal «Le Soir» du 23 juin.)

## Courrier des lecteurs

Au sujet de notre article «Märklin réactualise son gros nez» (FFN 101, pages 20 à 26) Notre lecteur J.P. Van Hoof nous communique un complément d'information concernant le modèle réduit produit par Märklin sous la référence 3066.

Les motrices de la série 3000 de l'époque ne possèdent pas d'inversion des feux aux extrémités. De plus, du fait de l'alimentation à 3 conducteurs et courant alternatif, il n'est pas possible de déterminer le sens de marche lorsque l'amateur de trains miniatures pose la motrice sur les rails.

# Les signaux SNCB reproduits par BFM

A la réunion mensuelle du vendredi 16 juin, nous avons eu l'immense plaisir d'accueillir Monsieur Frank Boelens créateur de la gamme de produits BFM (Boelens Frank Modelbouw) de Wijnegem.

Une présentation convaincante qui a séduit les membres présents : la reproduction, en laiton photogravé, de signaux de la SNCB strictement à l'échelle H0 éclairés par fibre optique à un prix plus qu'abordable. Le signal coûte 295 BEF en kit ou 495 BEF tout monté et peint décliné dans pratiquement toutes les versions possibles (figure 1 ci-dessous) cible droite ou arrondies, gauche ou droite, avec ou sans boîte électrique, boîte téléphonique, indi-

icateur lumineux de vitesse, indicateur lumineux de direction, visières, etc, (figure 2).

Je ne tarirai pas d'éloges tant l'esthétique, la qualité de reproduction et la finesse du travail m'ont séduit. Quel plaisir pour le regard, **quel réalisme !**

Le jeu de leds à l'autre bout des fibres optiques se place sous la table. Un module électronique (déjà monté) permet d'alimenter l'ensemble avec la faculté du clignotement de signal de contre-voie. La vitesse de celui-ci est réglable par un petit potentiomètre sur le module.

Un feu blanc, réellement blanc, peut être installé (en option) sur la cible comme cinquième feu (figure 2).

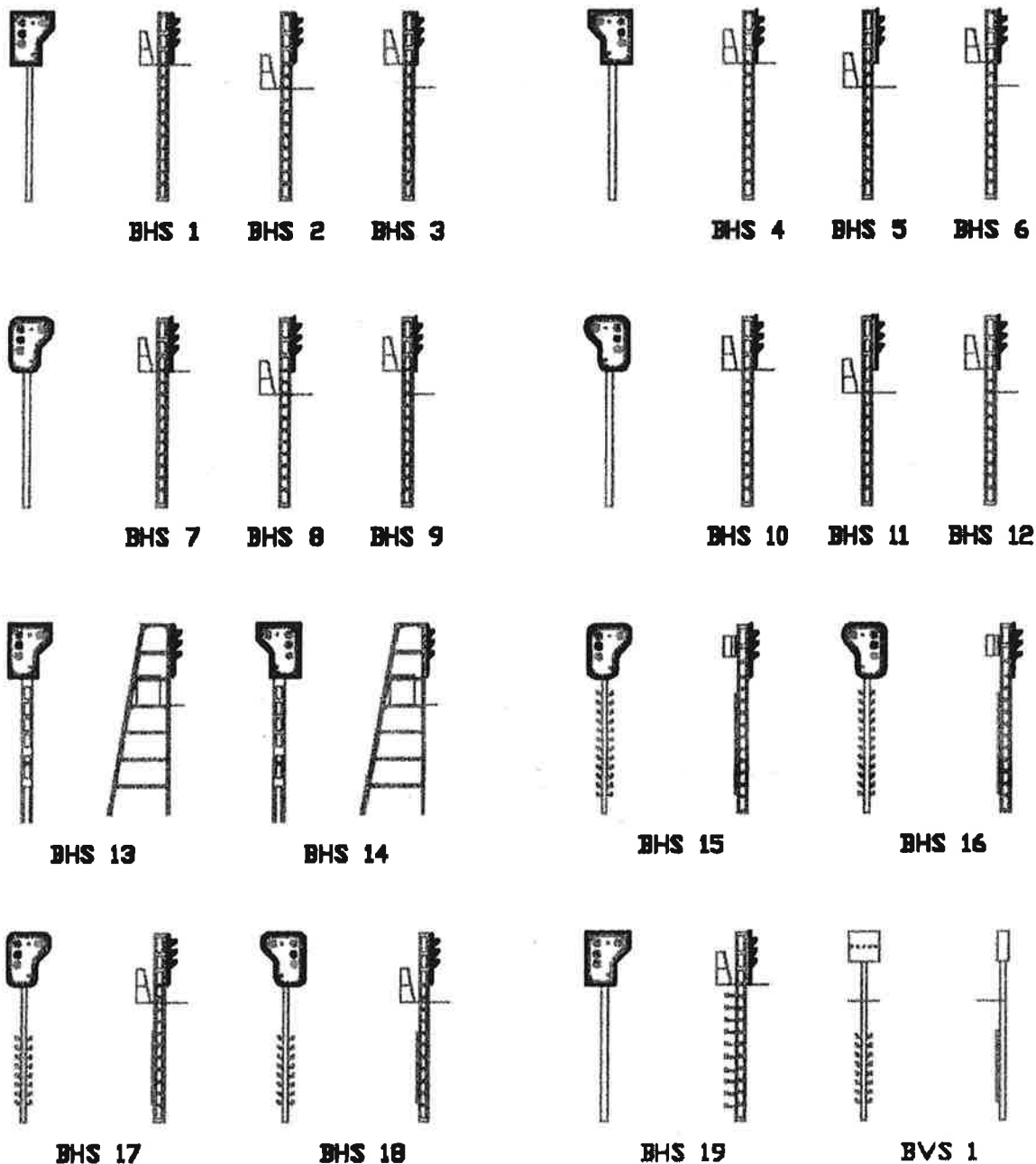


Figure 1

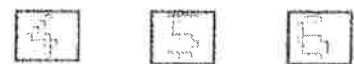
Signaux simplifiés (figure 3) ou à fleur de sol (figure 4), toute la gamme, toutes les options sont possibles.

Des portiques supports de signaux sont également disponibles. Ils peuvent comporter plusieurs signaux et, sui-

vant leur longueur, ils sont équipées des câbles de support (non figurés). Des passerelles à signaux (figure 5). Pour ceux qui équipent leur réseau d'une caténaire, sous le portique s'installe le profil en Y (figure 9) les 12 pièces pour 125 BEF.



Cinquième lampe = BHS nr + W



BSB 4    BSB 5    BSB 6

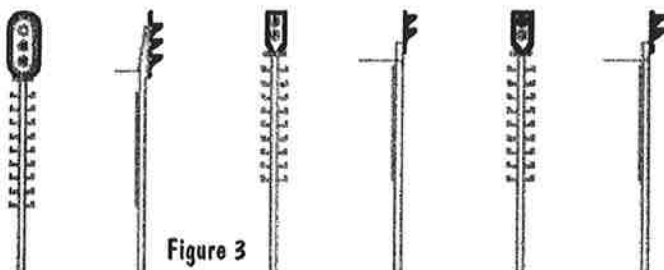


BK 1    BK 2    BK 3



BP 1

Figure 2



BS19    BS 20    BS 21

Figure 3



BS 22    BS 23    BS 24

Figure 4

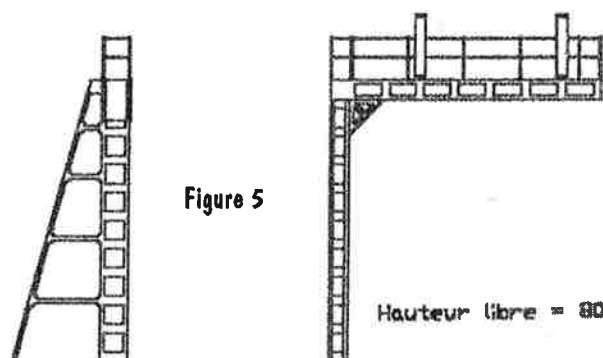


Figure 5

Hauteur libre = 80 mm

- BSB 1 = avec 1 panneau de signalisation
- BSB 2 = avec 2 panneaux de signalisation
- BSB 3 = avec 1 contre panneau de signalisation
- BSB 4 = avec 2 contre panneaux de signalisation



BPS 1



BU 1

Des rambardes de plusieurs types sont accouplables (figures 6, 7, 8 en page suivante) pour former de grandes longueurs sans joints. Elles sont vendues par 8 pièces (125 BEF). Poteaux d'éclairage de rue style poteau en bois (non figurés).

Tous les kits sont accompagnés d'une documentation claire pour le montage. Luxe dans le détail : la cible possède 2 petits ergots à l'arrière pour se fixer au mat. Personnellement, je vous conseille d'acheter le matériel dans la formule «tout monté et peint». Pour la différence de prix et la qualité du travail effectué, je n'hésite pas une seconde !

Le concepteur étudie pour l'instant des signaux mécaniques fonctionnels en H0.

Pour tous renseignements, je vous invite à prendre contact avec BFM :

Boelens Frank Modelbouw  
J.B. Pittoorsstraat, 62  
2110 Wijnegem

Tél / fax : 03-354.02.20.

Email : [frank.boelens@skynet.be](mailto:frank.boelens@skynet.be)

BFM est un artisan fabricant. Il n'a pas de magasin et ne distribue pas son matériel dans les boutiques de modélisme, il faut obligatoirement passer commande directement à l'adresse ci-dessus.

Vous le retrouverez dans la plupart des expositions nationales si vous n'avez pas eu le plaisir de le rencontrer au club.

**WAGON SUPERINGS - SET**



VS 1

Figure 10.



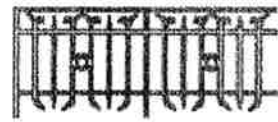
**RAMBARDE TYPE GARE D' ANVERS - EST****BR 1**

Figure 6.

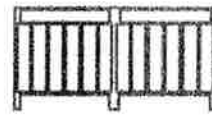
**RAMBARDE TYPE MODERNE****BR 3**

Figure 8.

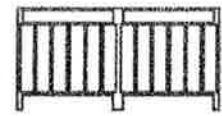


Figure 9.

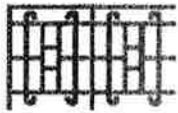
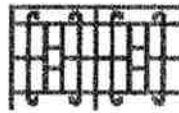
**RAMBARDE TYPE PONT CANAL ALBERT LIGNE 27**

Figure 7.

**BR 2****BL 1**

## La cabine de signalisation de Kibri

Elle figure en page 2 de couverture de Train Miniature Magazine n°6 dans la publicité Märklin.

Dans la photo du haut, elle est présentée en 2 kits assemblés l'un à l'autre pour former une grande cabine.

La reproduction exécutée par Kibri est en tous points conforme à la réalité qui nous est présentée dans la photo ci-dessous, prise à Leuze (en Hainaut).

L'exemplaire en couleurs de la photo démontre que lors de la dernière mise en peinture de cette cabine une coloration vert ou gris-vert a été appliquée sur toutes les boiseries sans discernement.

La toiture est en zinc à tasseaux. La photo est visible aux valves du club au titre de témoin.



L'ancienne cabine de signalisation de Leuze-en-Hainaut (photo Claude Carpet)

# Nouvelles des clubs... en 1946 !

Un exemplaire de la revue «TRAINS», n°3 de mars 1946, nous permet de vous donner quelques informations à propos de "nos ancêtres les modélistes". Largement sponsorisée par MODEL-SHOP, la SNCB, la SNCF, AVIATIC, Joachim WILDT (Eupen), DE ESCH (Hollande), MERCATOR, etc, la revue TRAINS coûtait 45 F et comportait 56 pages. Selon la rédaction, depuis la mise sous presse de notre n°2, nous avons eu la grande joie de voir se terminer la guerre. Nous ne craignons plus de causer involontairement un préjudice à nos alliés en parlant des vrais chemins de fer. Bref, plus de censure militaire !

Et que dit-on de nos ancêtres les clubs ?

## L'union des clubs belges

Sous l'impulsion probable du CFBL, le Club Ferroviaire de Bruxelles, se met en place une Union des Clubs. Le local du premier s'ouvre au second, l'UCFB, au n°4 de la Rue de La Montagne.

Un vaste mouvement d'intérêt pour les chemins de fer s'étend sur tous le pays : il n'est pas étonnant que des sympathisants se soient rencontrés chacun retirera des avantages sérieux : documentation sur tous les grands chemins de fer, sur les modèles à construire, bibliothèque, visites... pour exalter le transport national.

Dans un pays libéré, en reconstruction, ce langage s'explique. Nous y apprenons que, sous une forme modeste imposée par les difficultés actuelles, paraît même un bulletin mensuel sous le titre de «Chemins de Fer Belges et Etrangers».

Le papier lui-même reste contingenté.

## Un concurrent ?

Outre le «Club Ferroviaire de Bruxelles», précité, TRAIN présente «l'Association Belge des Amis du Chemin de Fer» (future ARBAC), pour les partisans du grand et du petit chemin de fer, avec un intéressant cycle de conférences, au «PAON D'OR», Place Madou, n°1, à Bruxelles.

LE CFBL demande à ses membres, dans ses statuts, le civisme sans tache, camaraderie franche et loyale, activité poussée, indépendance politique, etc. : l'épuration est une réalité au sortir du conflit.

## Et en Flandre ?

A Laren, Oud Blaricummerweg, n°11, se trouve le NVBS. Nous avons appris que l'animateur de ce club, M. J. QUANJER Jr. a passé sans encombre la tourmente de la guerre.

## A Bruxelles

Le bulletin administratif n°6 de l'AFAC signale qu'au titre de 1945, le nombre de ses membres actifs était de 1.300. Et que certaines conférences, telle celle de M. CHAPELON (France), ont réuni plus de 500 personnes !

## A l'étranger

La revue continue, sur une page, à présenter les Clubs suisses, présidés par Walter Siegwart : le SEAK (fondé en 1933 : 177 membres), le MCB (1935 : 50 membres, 8 juniors), le SMEC (1936 : 140 membres, 30 juniors) et le EMF (1939 : 24 membres).

## L'effort de guerre

TRAINS consacre certes plusieurs pages à l'effort de guerre en Belgique, Rails d'Angleterre, Rails de France, rubrique «Photographie» à propos des destructions en Allemagne, etc. mais il n'oublie pas moins aussi le modélisme.

## Les modèles

Quatre pages détachables sont consacrées aux plans d'une Type 1 à l'échelle 1/43<sup>ème</sup>. Les Editions CAM proposent des albums 30x42 donnant des plans d'ensembles et des pièces détachées à l'échelle 0 du matériel ferroviaire belge actuel au prix de 60 francs.

Lucien Lebeyn continue un article sur «La Voie» : cercle, tracé géométrique des voies. Raymond De Marchin, Docteur en Sciences Physiques, professeur à l'Athénée de Herstal, pose quelques questions sur un raccordement à l'échelle 1/90<sup>ème</sup> avec du matériel Trix Express. Michel Bodson explique «Comment construire une meule soi-même», avec un moyeu de roue de bicyclette (sic !).

Les modèles sont surtout "des jouets scientifiques", comme si déjà nos ancêtres les modélistes devaient se justifier auprès de leurs proches. La Maison Brandt Frères, opticiens du Roi, Les Modèles Railways (Paris), Aviatc et Elec (Bruxelles) proposent des modèles aux échelles 0 et 00. Au vu de ces publicités, les bricoleurs côtoyaient déjà des acheteurs plus fortunés !

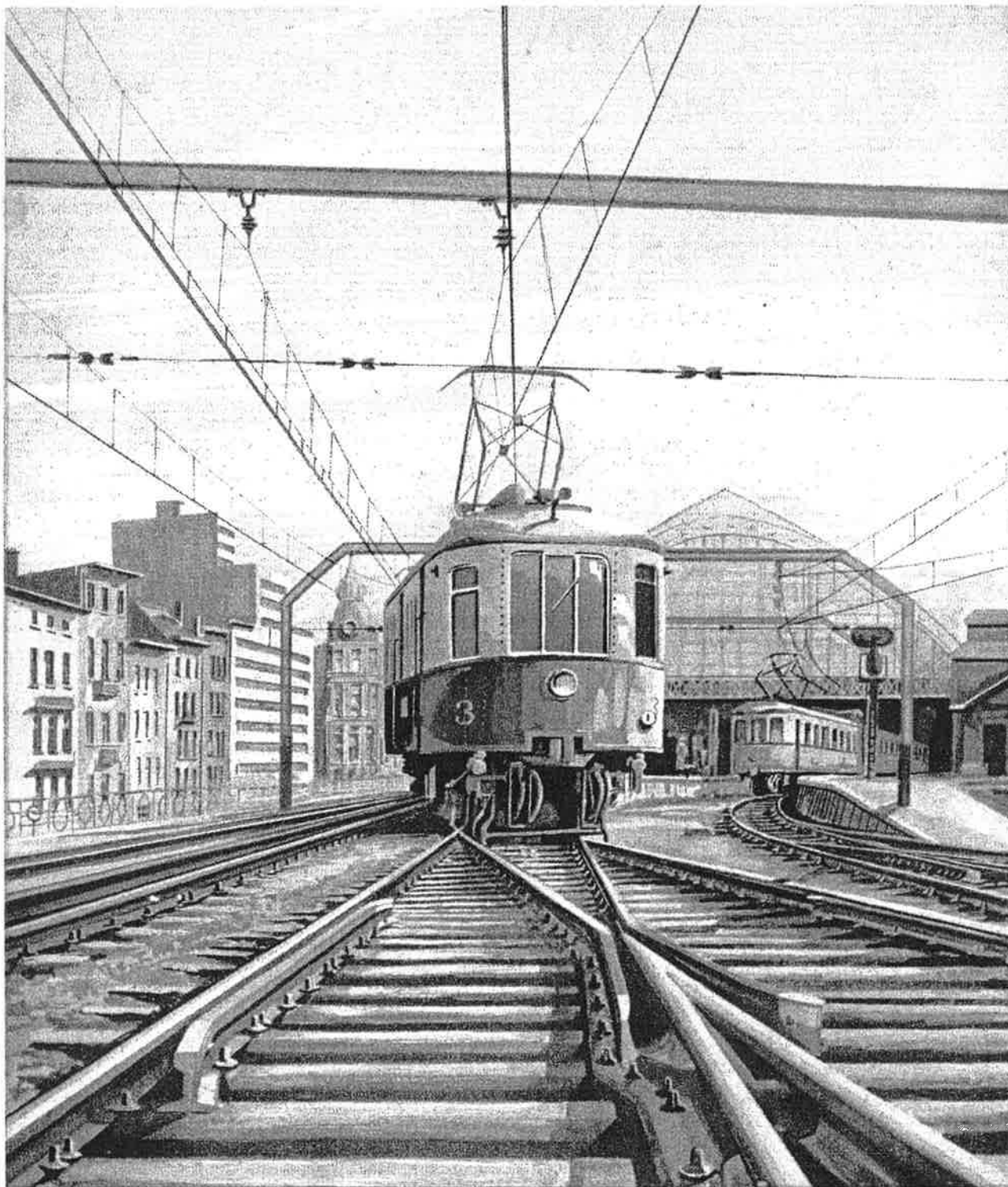
## Les réseaux

Quant aux réseaux, Georges Nève termine un texte sur la CCNK, dans deux pièces en enfilade de 9,5 sur 3,5 mètres. La Remise de Forest englobe le corps de cheminée; elle est desservie par un pont transbordeur et un pont tournant.

Albert Van Oeyen, Avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles, illustre de son texte un beau reportage photographique sur «LE RESEAU 73», divisé en 3 lignes verte, rouge et bleue, semble en courant alternatif (3r) en 110 volts. Le parc aux locos compte 24 machines Trix transformées. Certaines sont carrossées en modèles belges ou français. Trois compagnies s'y côtoient : l'Etat, la Cie Tavanne et la Cie Telesbourgeois. Elles desservent Wéris, Novenay-Tavanne, Telesbourg, Monday-Sudigny, Saranalp, Bousberg....

Voilà comment en 1946, des modélistes se racontaient des histoires... de modélistes !

*Jean-Pierre Lobet.*



**La page de couverture de la revue «TRAINS» n°3 de mars 1946 est un dessin coloré, l'auteur est inconnu.  
Automotrice de 1935 en gare d'Antwerpen-Centraal.**

# Société des Chemins de Fer de Saint-Servais

Dans le cadre d'une publication future sur les lignes de chemins de fer 142 (Namur - Ramillies - Tienen) et 147 (Tamines - Ramillies - Landen), notre ami Alain Bauwin de Ramillies a fait paraître dans la rubrique «Pouvez-vous le dire ?» du journal «Le Soir» la demande de renseignements suivante :

*«Je suis à la recherche de toute information relative à la gare de marchandises de Saint-Servais, et tout particulièrement sur la Société des Chemins de Fer de Saint-Servais. Cette dernière avait pour but la desserte au départ de cette gare des entreprises raccordées à celle-ci»*

Dans son édition du 12 mai, le journal «Le Soir» a fait paraître une réponse très intéressante de la part de Monsieur M. Norberg de Vedrin, ancien sous-chef de gare C.R. de Namur dont les renseignements concernent la période 1944 - 1960. Nous la publions ci-après :

*«A cette époque, la gare de Saint-Servais était une dépendance de la gare de Namur. Il y avait deux raccordements à cette gare :*

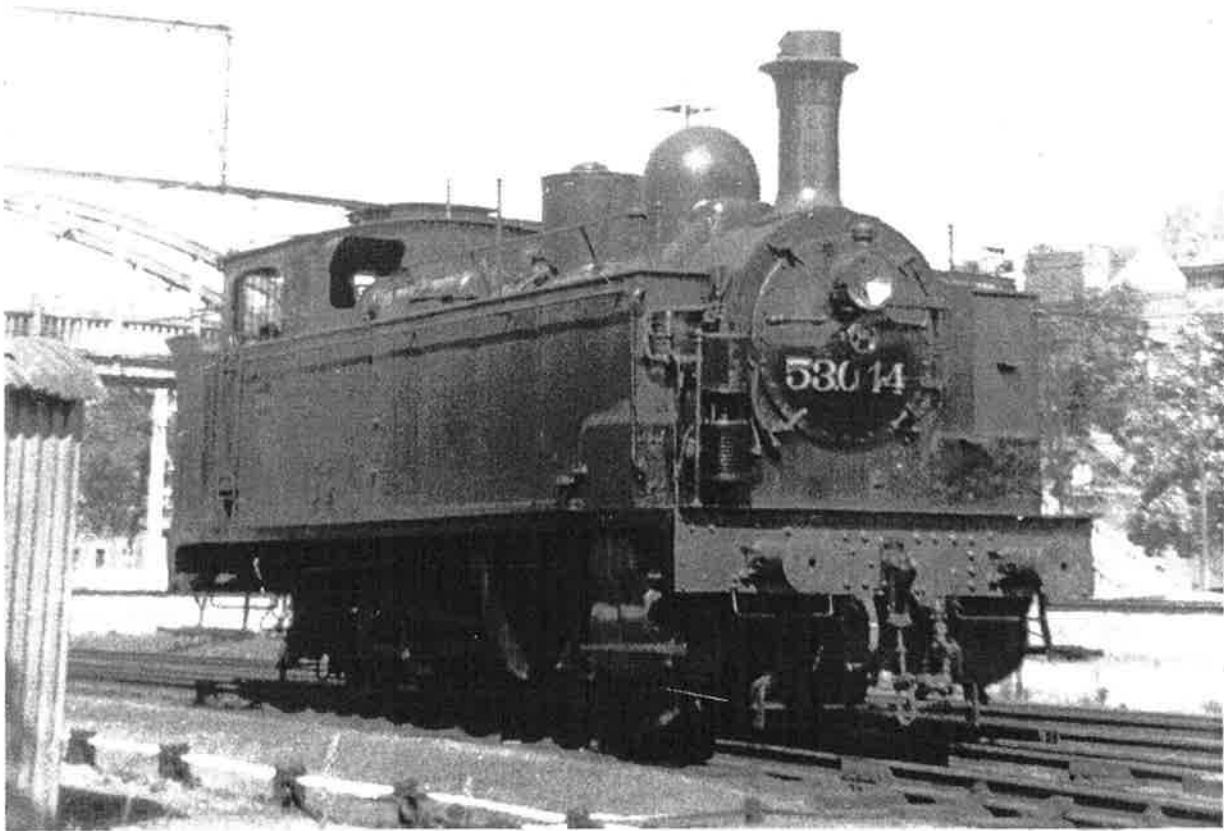
- *les papeteries de Saint-Servais (devenues Intermills). Elles recevaient une moyenne de 10 à 15 wagons de bois par jour;*
- *les fours à chaux de Saint-Servais qui expédiaient 5 à 7 wagons par jour.*

*Sur la cour à marchandises, deux ou trois marchands de charbon y louaient un espace qui leur permettait de stocker la marchandise. Il fallait compter une arrivée de 1 à 5 wagons par jour suivant la saison. Les dessertes de la gare s'opéraient au départ de Namur vers 7 heures et 17 heures par la locomotive de manoeuvres type 53 (dite des Rampes) avec du personnel de la gare de Namur.*

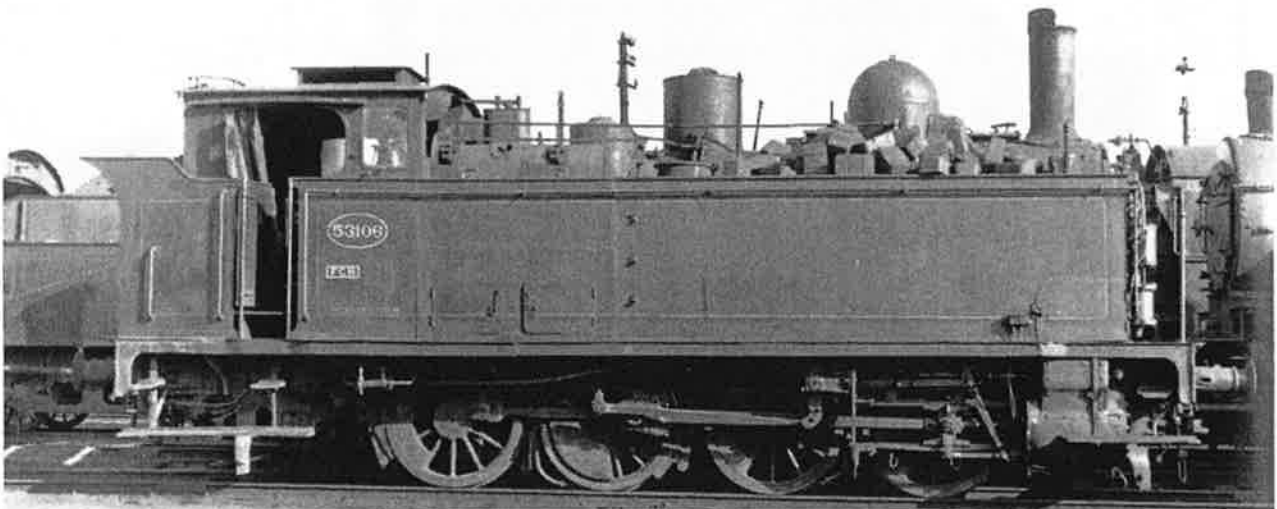
*Les mouvements vers les deux raccordements étaient assurés par la locomotive privée des papeteries. Un chef de gare de 4ème classe y assurait la surveillance, les opérations de factage et de recettes. Il jouissait du logement dans le bâtiment de la gare.»*



**Locomotive de manoeuvres type 53, numéro 53.158, photographiée à la butte d'Antwerpen-Zuid par G. Delise. Document publié dans «Vapeur en Belgique» tome 1 de Phil Dambly. Construites avant la première guerre, les dernières ont été mises hors-écritures en 1966. La type 53 (ex-type 23) : soixante ans de bons et loyaux services dans toutes les gares de triage du pays.**



**Gare de Namur, la locomotive 53.044 de la remise de Ronet (FEO) en attente d'un convoi à destination de Saint-Servais.  
(Photo collection M. Herbiet)**



**La 53.106 de la remise de Saint-Ghislain (FGH) photographiée en avril 1959.  
Toutes les places convenaient pour stocker le combustible. C'est ainsi que nous pouvons apercevoir des briquettes sur la soute à eau  
(photo Laursen, parue dans Vapeur à la SNCB, tome II de Max Delie).**



# 4 pieds et 8,5 pouces. C'est particulièrement bizarre...

Avant de s'arracher les cheveux, un peu d'histoire pour savoir pourquoi les choses sont comme ça : la distance standard entre 2 rails de chemin de fer aux US est de 4 pieds et 8,5 pouces. C'est un chiffre particulièrement bizarre, non ?

## **Pourquoi cet écartement a-t-il été retenu ??**

Parce que les chemins de fer US ont été construits de la même façon qu'en Angleterre, par des ingénieurs anglais expatriés, qui ont pensé que c'était une bonne idée car ça permettait également d'utiliser des locomotives anglaises.

## **Pourquoi les anglais ont-ils construits leurs chemins de fer comme cela ?**

Parce que les premières lignes de chemin de fer furent construites par les mêmes ingénieurs qui construisaient les tramways, et que cet écartement était alors utilisé.

## **Pourquoi cet écartement ?**

Parce que les personnes qui construisaient les tramways étaient les mêmes qui construisaient les chariots et qu'ils ont utilisé les mêmes méthodes et les mêmes outils.

## **Pourquoi les chariots utilisaient un tel écartement ?**

Parce que partout en Europe et en Angleterre les routes avaient déjà des ornières et un espacement différent aurait causé la rupture de l'essieu du chariot.

## **Pourquoi ces routes présentaient-elles des ornières ainsi espacées ?**

Les premières grandes routes en Europe ont été construites du temps de l'empire romain pour accélérer le déploiement des légions.

## **Pourquoi les romains ont-ils retenu cette dimension ?**

Parce que les premiers chariots étaient des chariots de guerre romains. Ces chariots étaient tirés par deux chevaux. Ces chevaux galopèrent côte à côte et devaient être espacés suffisamment pour ne pas se gêner.

Afin d'assurer une meilleure stabilité du chariot, les roues ne devaient pas se trouver dans la continuité des empreintes de sabots laissées par les chevaux, et ne pas se trouver trop espacées pour ne pas causer d'accidents lors du croisement de deux chariots.

Nous avons donc maintenant la réponse à notre question d'origine.

L'espacement des rails US (4 pieds et 8 pouces et demi) s'explique parce que 2000 ans auparavant, sur un autre continent, les chariots romains étaient construits en fonction de la dimension de l'arrière-train des chevaux de guerre.

## **La cerise sur le gâteau.**

Il y a une extension intéressante de cette histoire concernant l'espacement des rails et l'arrière-train des chevaux.

Quand on regarde la navette spatiale américaine sur son pas de lancement, on remarque les deux réservoirs supplémentaires attachés au réservoir principal.

La société THIOKOL fabrique ces réservoirs supplémentaires dans leur usine de l'UTAH. Les ingénieurs qui les ont conçus auraient bien aimé les faire en peu plus larges, mais ces réservoirs devaient être expédiés par train jusqu'au site de lancement. La ligne de chemin de fer entre l'usine et Cap Canaveral emprunte un tunnel sous les Montagnes Rocheuses. Les réservoirs devaient pouvoir passer sous ce tunnel. Le tunnel est légèrement plus large que la voie de chemin de fer, et la voie de chemin de fer est à peu près aussi large que les arrières-trains de deux chevaux.

## **Conclusion**

Une contrainte de conception du moyen de transport le plus avancé au monde est la largeur d'un cul de cheval. Les spécifications et la bureaucratie vivront pour toujours. Aussi, la prochaine fois que vous avez des spécifications entre les mains et que vous vous demandez quel cul de cheval les a inventées, vous aurez peut-être posé la bonne question !

*Communiqué par Didier Delfosse.*

## Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer

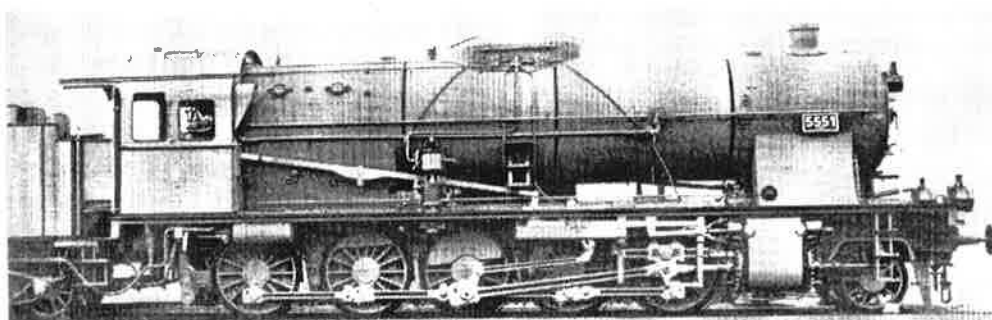
### La 2-10-0 type 92 de 1917 (Decapod)

De la création de la SNCB en septembre 1926  
aux dernières mises hors-écritures en 1927

Voir dans "*Vapeur en Belgique*" de Phil Dambly : *l'historique* (tome 2, pages 71 et 72),  
*les caractéristiques* (tome 2, page 329) et *la numérotation* (tome 2, page 342).

Au livret au	Nombre de services- locomotives à assurer par la remise de :	Nombre de locomotives			
	FLV	En service	Entretien 20%	Néces- saire	Effectif
15-05-26	1	1	1	2	8
02-10-26	1	1	1	2	8
01-02-27	-	-	-	-	4
15-05-27	-	-	-	-	4

Abréviation télégraphique utilisée :  
FLV = Leuven



Locomotive G12 primitive de 1915 désignée G12' lors de l'apparition de la version de 1917.  
Celle reçue par l'Etat-belge était la 5552 «Erfurt», devenue le 1 janvier 1925, la 9252.  
(Photo parue dans «Vapeur en Belgique» tome 2 de Phil Dambly).

## Rectifications sur les type 93

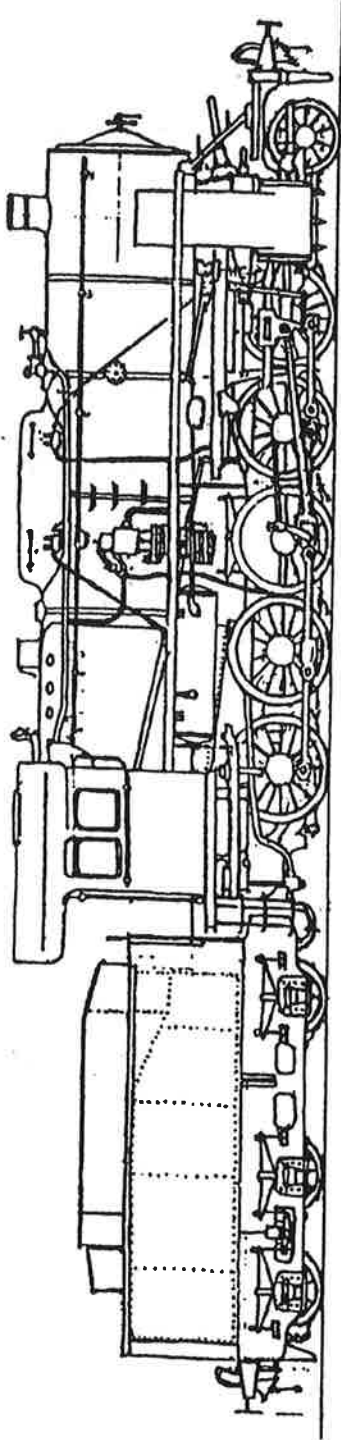
### FFN 70

Remise de Bertrix  
Il y a 02-10-33 / 15-03-40.  
Il faut 08-10-33 / 15-03-40.

Remise de Namur  
Il y a 02-10-26 / 06-10-29.  
Il faut 02-10-26 / 15-05-28.  
01-02-29 / 06-10-29.

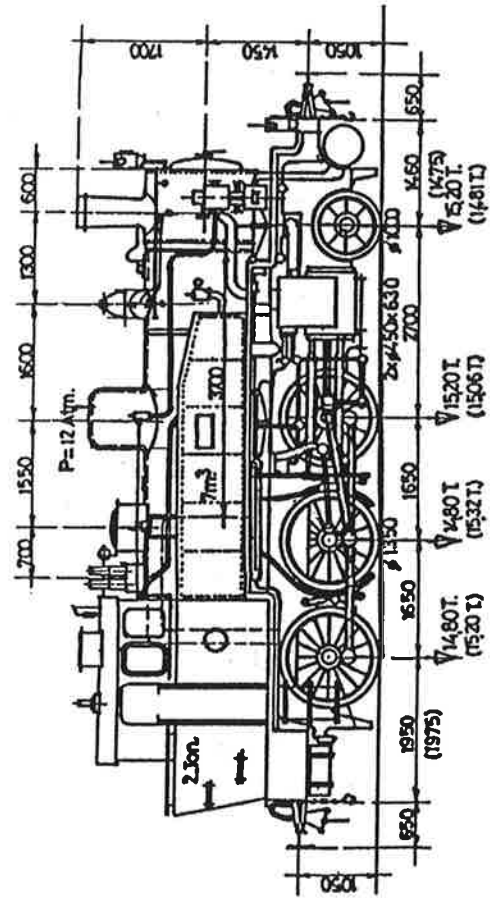
### FFN 76

Remise de Sint-Niklaas  
Il y a 01-02-37 / 03-10-37.  
02-10-38 / 15-03-40.  
Il faut 01-02-37 / 15-03-40.



**Etat. Type G12 prussien (type 92 en 1925). 3 cylindres égaux, surchauffe. Tender 3120 prussien (type 32 en 1925); 20m<sup>3</sup> d'eau**

**Etat. Type G9<sup>3</sup> prussien (type 93 en 1925). 2 cylindres, vapeur saturée.**



**Dessins A. Jacquet**

# La 2-6-0 T type 93 de 1901

(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition d'essieux identique étaient appelées «Mogul»)

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

Voir dans "*Vapeur en Belgique*" de Phil Dambly : *l'historique* (tome 2, pages 73 et 74),  
*les caractéristiques* (tome 2, page 329) et *la numérotation* (tome 2, pages 342 et 343).

## Abréviations télégraphiques utilisées :

ATH = Ath	FKR = Merelbeke	FRST = Aarschot	FLU = Luttre
FBM = Bruxelles-Midi	LT = Ottignies	MBX = Bertrix	RSV = Saint-Vith
FDD = Denderleeuw	FPS = Pepinster	FSU = Baulers	FLS = Aalst
FHS = Hasselt	FSR = Schaerbeek	FMY = Montignies	FCR = Charleroi
FHR = Herbesthal	FTL = Tienen	LC = Ciney	LHY = Statte
LJ = Jemelle	FVS = Visé	FEO = Ronet	FNDM = Antwerpen-Dam
FC = Kortrijk	LWC = Walcourt	MUT = Latour	FTK = Kortemark
FLD = Landen	GSC = Zichem	LNC = Monceau	FSN = Sint-Niklaas
LDBP = Ledeborg	FNR = Namur	FMN = Manage	FVY = Gouvly
FLV = Leuven	FBC = Braine-le-Comte	FTY = Tournai	FDN = Oudenaarde
LMG = Mariembourg	FTG = Tongeren	FGH = Saint-Ghislain	<i>Voir tableau en page suivante</i>



Locomotive type 93, 9386 photographée à Antwerpen en 1930  
alors qu'elle n'était pas encore munie de marchepieds sur la soute arrière. (Photo collection Phil Dambly)



## Vie du club

Le voyage du RMM chez les Dinannais .....	3
Programme des réunions du RMM et agenda des activités ferroviaires «d'ailleurs» .....	10

## D'ici et d'ailleurs

Les activités des autres clubs, les manifestations, les publications à caractère ferroviaire, annonces .....	12
Nouvelles de l'ASVi .....	14

## Documentation

Wagons et sidérurgie (suite) .....	15
Nouvelles des clubs... en 1946 ! .....	25
4 pieds et 8,5 pouces, c'est particulièrement bizarre... ..	29

## Modélisme

Fleischmann nous propose la 64.149 .....	18
Les «P8» des KPEV en modèles réduits .....	19
Märklin annonce les voitures M2 en H0, réellement au 1/87 .....	21
Reproduction de signaux SNCB en H0 .....	22
La cabine de signalisation de Kibri .....	24

## Rétro-rail

La Société des Chemins de Fer de Saint-Servais .....	27
Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite) .....	30

# FERRO FLASH NAMUR n°102 (2000-3)

Ce troisième numéro de l'année 2000 est en votre possession grâce au dévouement de l'équipe de rédaction : Claude Carpet, Michel Herbiet et Jean-François Lacassaigne.

Des collaborateurs occasionnels ont étoffé ce numéro : Jean-Claude Botspoel, Philippe Bruniaux, Didier Delfosse, Jean-Pierre Lobet et les autres volontaires... qu'ils soient ici remerciés pour leur précieux et indispensable travail.

**Ferro Flash Namur** est imprimé par les procédés les plus modernes à 130 exemplaires.

**Photo de couverture** : La locomotive Diesel 204.004 (ex-5404) de la remise de Stockem, repeinte et renumérotée dans son ancienne livrée à roue ailée pour une exposition de matériel. Elle a été intégrée dans le parc SNCB des véhicules historiques. Elle est la seule de sa génération à n'avoir jamais été équipée des cabines flottantes, conservant ainsi son aspect originel. (Photo Etienne Dozot)