

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

ferro flash Namur



Bulletin bimestriel de modélisme et d'informations ferroviaires

104-2000-5



Une rame de voitures M2 au cochet de la 6274 attend ses voyageurs en gare de Hun. Sur la droite un Taes stationne devant la rampe.

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, d'un réseau modulaire N (*Athus-Meuse*) et d'un réseau H0 (*USA*).

Président Jean-Claude Botspoel,
Rue Saint Hadelin, 21, 5561 CELLES.
Tél ... : 082-66.76.60.
Email : 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

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 : claude.modeliste@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

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.

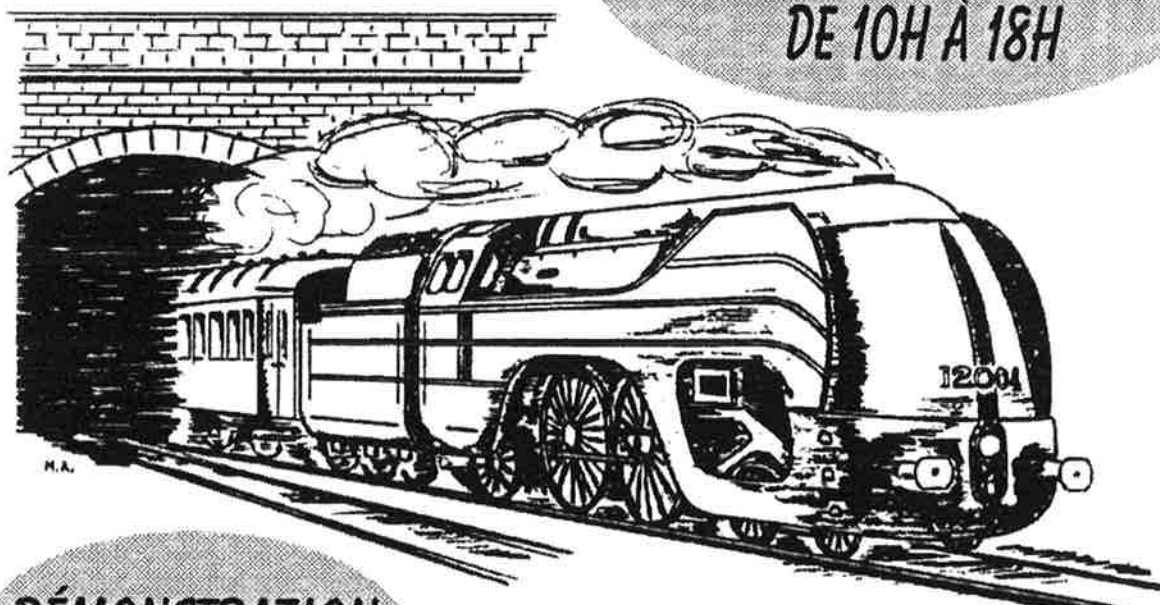
4ème édition des

"12 HEURES DU MODELISME"

Organisée par le

Rail Miniature Mosan

PORTES OUVERTES
LE SAMEDI 14 OCTOBRE 2000
DE 10H À 18H



DÉMONSTRATION
DE MODÉLISME

BAR ET
RESTAURATION

CENTRE CULTUREL DE GERONSART - Rue du Trèfle - JAMBES

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

Vendredi 10 novembre : déplacement du RMM à l'exposition internationale de modélisme de Köln. Le voyage s'effectue soit en chemin de fer au départ de Charleroi-Sud (06:13), Namur (06:30), Liège-Guillemins (arr.07:08, *café-croissants au buffet*, dép. 08:11), arrivée Köln-Hbf (09:47), soit en voitures particulières. 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. Retour Köln-Hbf. 15:02 ou 17:44, Liège-G. 16:46 ou 18:46.

La visite du R.M.M. aux musées de Mulhouse

Les motivations

Comme je l'avais précédemment écrit, le fameux voyage à Mulhouse était un peu comme le Monstre du Loch-Ness : tout le monde en parle mais personne ne l'a jamais vu...

Le monstre fait désormais partie du passé. Néanmoins, jusqu'au dernier moment nous en doutions encore. La fermeture des frontières et des principaux carrefours tant en Belgique qu'en France, la pénurie de carburant mettaient à mal tous nos beaux projets.

LE MUSÉE NATIONAL DE L'AUTOMOBILE
Le musée du 11^{ème} millénaire

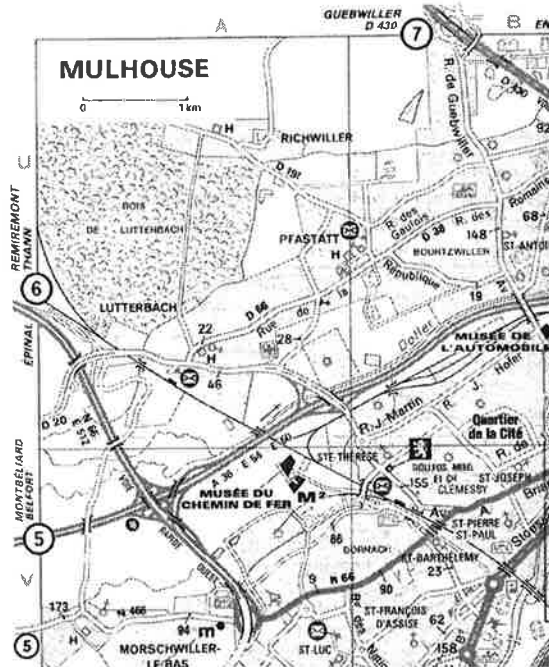
Adulte 60.00FRF

9.10 EUR

038584/2/1004 16/09/00 13:25/22018

Ce billet, valable pour une seule visite, n'est ni repris ni échangé. Le Musée décline toute responsabilité en cas d'accident. Le Musée National de l'Automobile 192, av. de Colmar 68100 Mulhouse Tél. 03 89 33 23 23 www.culture-espaces.com Le Musée National de l'Automobile est géré par Culture Espaces

Le ticket d'entrée au musée avec, au recto, la photo d'une voiture de la collection Schlumpf.



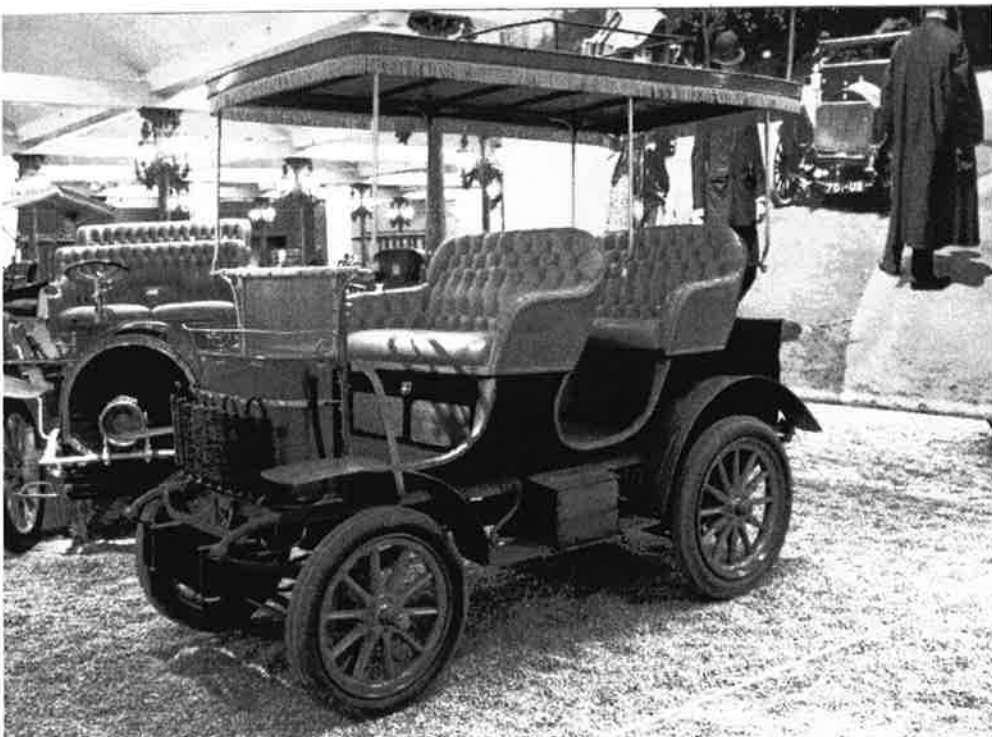
4h30 pour les uns, 5h15 pour les autres. La cafétéria du Cora voisin nous accueille : faut pas tout dépenser au début et ce n'est certainement pas plus mauvais qu'ailleurs, loin s'en faut !

La journée du dimanche était réservée exclusivement à la visite du fameux Musée du Chemin de Fer. Dès lors, le samedi après-midi serait consacré au Musée de l'Auto-

Qu'à cela ne tienne, le coeur y était et les difficultés furent vaincues.

Samedi avant l'heure de midi, ils étaient tous au rendez-vous sur le parking de l'Etap'Hôtel de Mulhouse : Jean-Claude, Carole et Douglas Botspoel, Liliane et Daniel Braibant, Renée et Claude Carpet, Michel Archambeau, Bernard Grapperon, Didier Moreau, Michel Herbiet et Patrick Vanhuffelen. En tout, onze et demi... Céline Braibant n'avait pu nous accompagner pour cause d'anniversaire personnel et important à fêter le dimanche : 18 ans. Une majorité que certaines préfèrent célébrer avec un ami plutôt qu'avec des parents...

Première opération à l'arrivée : le repas de midi pour clôturer une route de



Quant le véhicule n'était pas encore une «voiture»



Bernard Grapperon, Michel Archambeau et Patrick Vanhuffelen intéressés devant un moteur Rolce Royce

mobile. Je ne suis pas particulièrement fana de voitures mais il faut remarquer que la collection des frères Schlumpf est impressionnante. Je comprends maintenant les 3 étoiles (vaut le voyage) figurant dans le guide Michelin !

Quelle merveille que ce musée situé dans une partie de l'ancienne filature, aux colonnes en fonte garnie des mêmes candélabres que ceux qui ornent le pont Alexandre III à Paris.

Les visiteurs circulant dans les allées au revêtement en béton lisse



Le Président enfourche son fier destrier



Douglas triomphant au volant d'une Bugatti



Didier Moreau (ci-dessus) et Daniel (ci-dessous) posent pour la postérité devant le décor suggestif de leurs exploits



peuvent admirer à leur aise les centaines de merveilleux véhicules rangés sur leurs espaces en petits galets, bien dégagés les uns des autres et décrits dans un ordre chronologique parfait. Parlons de véhicules car l'appellation de «voiture» ne date pas du siècle dernier !

Depuis les tous débuts au siècle dernier jusqu'aux impressionnantes «formule 1» en passant par les merveilles des années 20-30 et toute la production «Bugatti» même la «Royale» bénéficiant d'un podium et d'un éclairage particuliers ! Une salle de cinéma où sont projetés des films de courses anciennes, tout au long du parcours divers écrans plats LCD présentent des documentaires sur les pionniers, les premiers constructeurs, les premiers carrossiers, les innovations et améliorations, etc... Une des vidéos arrive même à reconnaître Monsieur Lenoir, l'inventeur du moteur à explosion, en tant que belge !

Un hall est consacré à l'histoire des bolides : voitures à l'appui et un autre, plus sombre, pour les belles des années 20 et 30 éteincellantes sous les lumières des spots judicieusement placés pour les mettre en valeur.

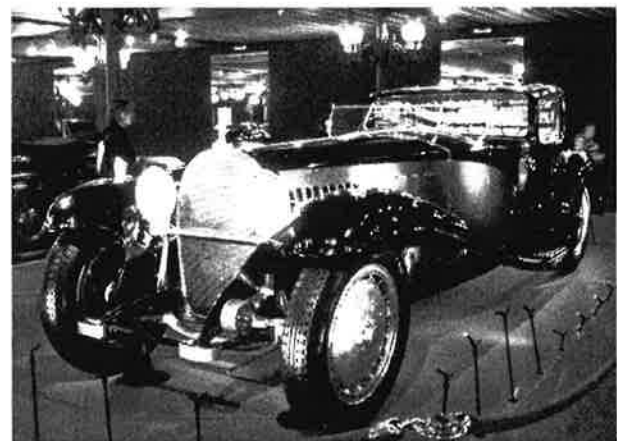
Nous avons très (trop) rapidement bouclé le tour en quatre heures, mais pour les amateurs, je crois que la journée serait nettement insuffisante. Pour les affamés, il y a un restaurant et une cafétéria. Des vitrines de collections de modèles ré-



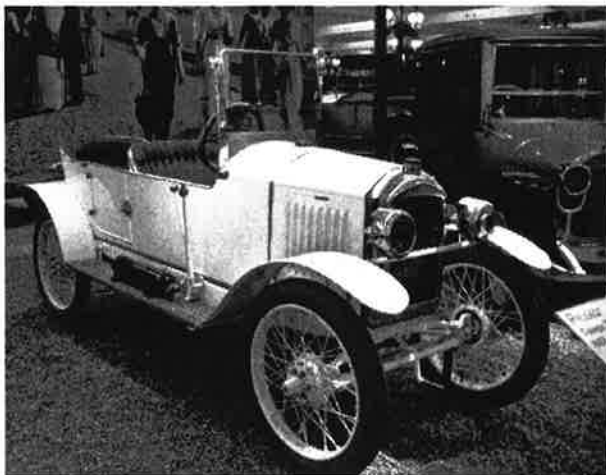
Devant les jeux électroniques à siège animé : la voiture de course comme si vous y étiez. Daniel Braibant, Didier Moreau et Patrick Vanhuffelen contemplatifs : le président est au volant !



Acharnées, vous avez dit : «acharnées» ?



Ci-dessus : la fameuse et superbe «Royale» de Bugatti, protégée par radars et caméras et illuminées par fibres optiques, trône sur son podium dans le hall des «cancêtres» célèbres.



A droite : conseil des sages. Mais où est passé Douglas ?

Ci-dessous : le hall des «bolides», les plus récents à l'avant-plan.





Traditionnelle prise de vue dans la cour du musée : le groupe des joyeux lurons qui ont eu le privilège de visiter le Musée du Chemin de Fer de Mulhouse le 17 septembre 2000. De gauche à droite, au 1er rang : Claude et Renée Carpot, Liliane Braibant, Douglas, Didier Moreau; au 2ème rang : Michel Archangeau, Bernard Grapperon, Daniel Braibant, Jean-Claude et Carole Botspool, Patrick Vanuffelen, Michel Herbiet; sur la grue : le lion aux yeux jaune et noir.



Installés sur la plaque tournante, Bernard Grapperon, Michel Herbiet, Jean-Claude Botspool et Michel Archangeau commentent la présence de la CC-40109 sur l'emprise du musée.



Un superbe coupon dont nous avons même oublié la forme et la consistance.

duits complètent l'ensemble et une boutique vous présente livres, maquettes et accessoires. Le musée a été récemment rénové permettant le classement, non plus par arrivée du modèle, mais par date de construction avec une notice en 3 langues.

Un parking gardé est situé à 200 mètres du musée.

Le repas du soir est pris dans le centre historique «Aux Caves du Vieux Couvent» avec ses murs ornés de scènes médiévales retraçant l'histoire de la ville. Un menu typiquement alsacien (150 FRF boissons comprises) quatre services a ravi nos papilles.

Le Musée du Chemin de Fer

Aujourd'hui dimanche, journée du patrimoine en France. Quel bonheur, le ticket d'entrée au Musée du Chemin de Fer est à prix réduit, quelle chance. Il ne nous sera réclamé que 35 FRF pour visiter un grand espace intérieur et extérieur qui, comme son homologue de l'automobile, est gratifié de 3 étoiles au même guide Michelin. Les étoiles ne sont pas volées. Rien à voir avec ce que nous connaissons en Belgique.

L'espace extérieur est déjà encombré de matériel qui attend les travaux d'agrandissement qui sont prévus pour un très proche avenir !

L'immense hall possède une charpente en bois collé dont la forme même des poutres est très esthétique et complexe. Les ingénieurs s'en sont donnés à cœur-joie.

Quelle richesse de matériel typiquement français. Les divers réseaux qui ont composé la toile d'araignée ferroviaire de l'hexagone possédaient chacun leur propre matériel, fort différent les uns des autres. Les P.O., P.L.M., Etat, Nord, C.I.W.L. et bien d'autres nous offrent locomotives, voitures, fourgons dans un état remarquable dû à la qualité de leur restauration. Partant des locomotives du tout début de l'ère ferroviaire nous ne verrons pas les

«nouveaux modèles» (ils sont encore en service) mais nous retrouverons la CC-40109 qui était une habituée de notre réseau national. Elle attend patiemment à l'extérieur en compagnie d'une voiture TEE inox immatriculée à la SNCB, de voitures PO, d'une vieille locomotive 150 de l'Etat qui est fort rouillée aux abords d'une paque tour-nante et du pont transbordeur qui couvre les 6 voies intérieures, 1 extérieure et 9 d'ateliers.

Le matériel des débuts de l'ère ferroviaire est complété par les premières machines électriques et nombre d'appareils tels des redresseurs à vapeur de mercure pour le courant haute tension, bien avant que n'existe les redresseurs au silicium !

La visite sera entre-coupée du repas de midi pris à la cafétéria du musée qui jouxte celui de l'électricité que nous n'avons pu voir faute de temps. Ce n'est pas que la Belgique soit loin, mais il faut travailler lundi !

Restaurant du Musée Français du Chemin de Fer



Le Pullman - Ambassadeur

2 rue Alfred de Glehn 68200 MULHOUSE

Réservation: 03.89.32.05.75

Ouvert tous les midis du mardi au dimanche

Le soir sur réservation

Grande salle de réceptions pour vos banquets
(Mariages, communions, dîner dansant)

Réunion de comité du 8 septembre

Le président, Jean-Claude Botspoel, félicite notre ami Jean-Pierre Lobet pour sa remarquable efficacité dans la médiatisation de notre journée «portes ouvertes» du 14 octobre.

Les derniers détails sont fixés pour celle-ci et pour le prix «Michel Foulon».

Prochainement, un programme (agenda) sera fixé pour des circulations réservées aux «Märklinistes» sur la ligne 162 du réseau H0 équipée pour le «3 rails».

Les participants au voyage à Mulhouse se sont fixés rendez-vous sur le parking de l'Etap-hôtel à 11h. Visite le samedi du célèbre musée de l'automobile qui a été récemment et complètement rénové. Le dimanche sera consacré au non moins célèbre musée du chemin de fer, but premier du déplacement.

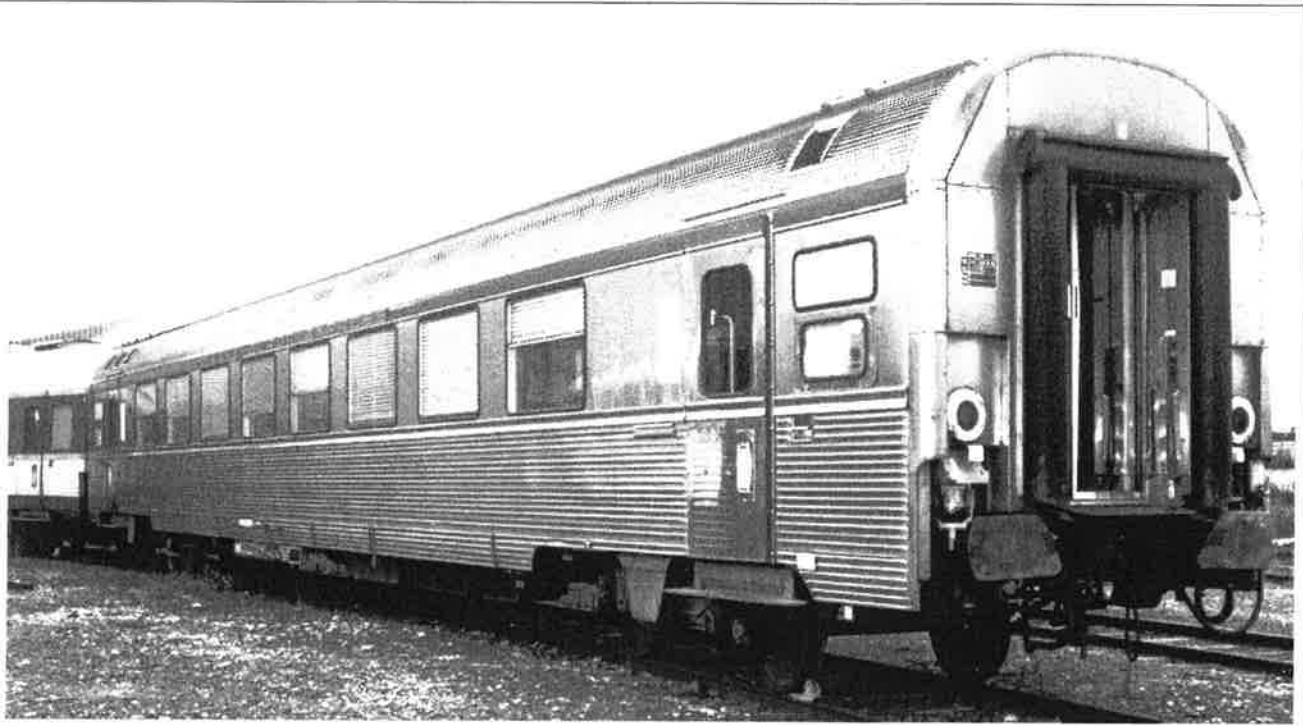
Le voyage à l'exposition internationale de modélisme de Köln reste d'actualité pour le 10 novembre ! (voir annonce en bas de la page 3)

Préalablement, pour les amateurs, la super grande exposition en Hollande du 6 au 8 octobre aux Brabantallen à 's-Hertogenbosch. Un événement à ne manquer sous aucun prétexte paraît-il !

La prochaine réunion du comité a été fixée au 24 novembre.



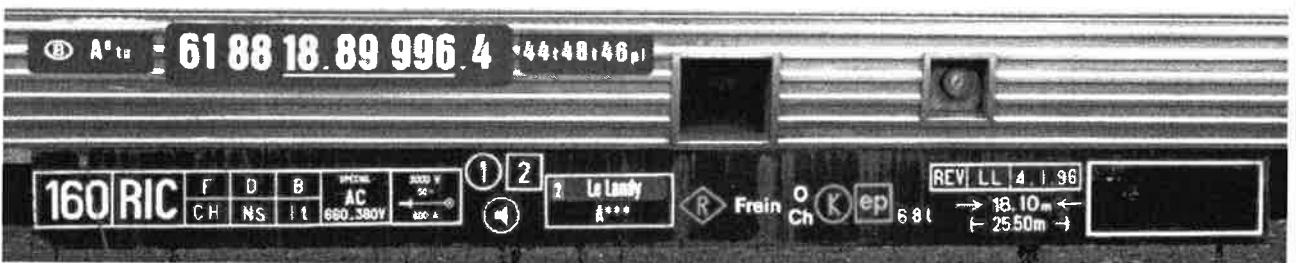
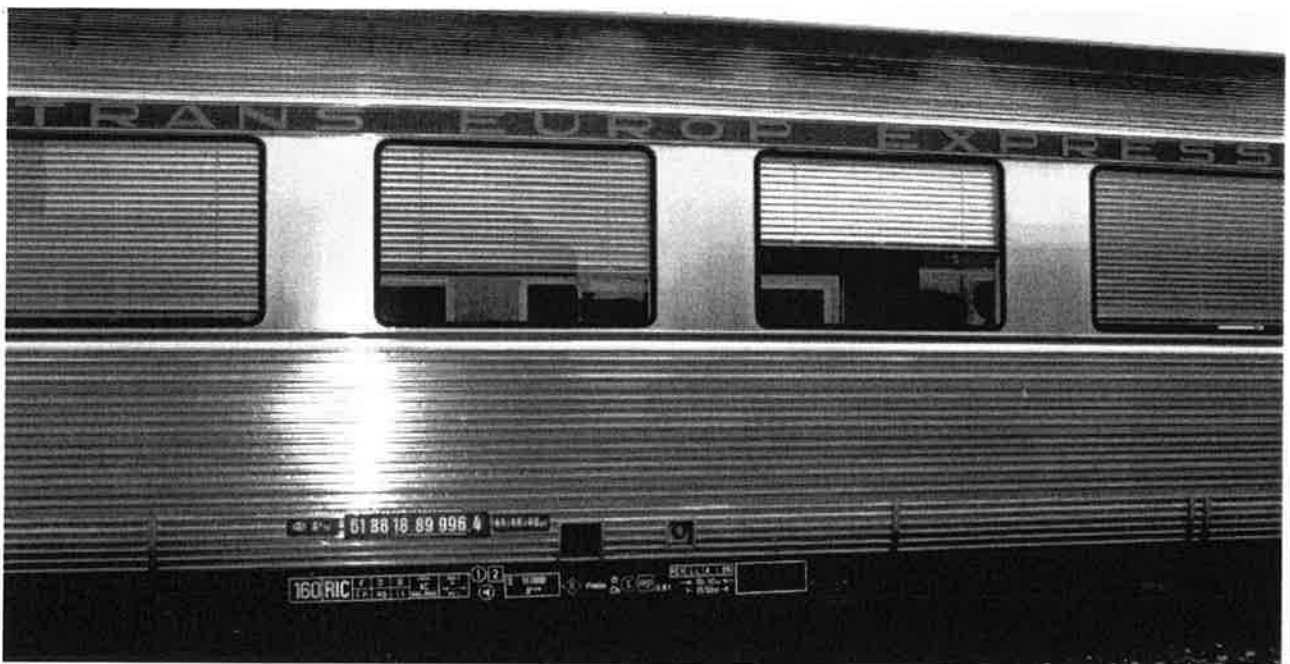
Intérieur de la voiture n°4018 Pullman de la «Flèche d'Or» (1926)



Une voiture SNCB au Musée du Chemin de Fer de Mulhouse ?

Sur l'emprise, devant le hall d'exposition, en attendant son entrée au musée, une voiture inox «A8tu» du Trans Europ Express, de construction française et entretenue par «Le Landy», est immatriculée à la SNCB comme en témoigne les photos de détails ci-dessous. Souhaitons qu'après restauration, elle conserve son immatriculation d'origine et que le chauvinisme français ne la rebaptise pas avec un «87» au lieu du «88» !

Texte et photos de Claude Carpet.



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.

OCTOBRE

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, Brabantallen à 's-Hertogenbosch (NL). ***

7 - 8 : Expo. Intern. modélisme ferrov. à Reichstett (F67116) au nord de Strasbourg, salle des fêtes, Place Hay.

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 : CFFL : «Les trains du Japon» par Claude Binamé.

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 :**

La conférence de Jean-François Huart est reportée. Dia's surprises par un volontaire.

21 - 22 .. : Modelbouw 2000, Hasselt, Grenslandhalle. Expo et bourse, 10>18h.

22 : Gare de l'Est - Epemay - 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.

28 - 29 .. : Exposition à Vedrin : figurines, maquettes et réseaux, rue Parmentier, à l'école. Samedi 10>17; dimanche 10>18h.

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.

29 : Bourse Zoet Water Oud Heverlee, Leuvense Modeltreinclub, De Rosenbergzaal 9h>13h.

NOVEMBRE

3 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel CIWL - MITROPA époques II et III.

4 - 5 : ALLASSAC (F, département 19) 2ème salon de modélisme et expo-photos.

4 : Bourse à Kruibeke.

4 - 5 : Bourse et portes ouvertes au «Modelspoorvrienden» à Brugge, Gerard Davidstraat, 10. 3 réseaux visibles 10>18h.

5 : Bourse d'échange à Ben-Ahin, salle des fêtes, avenue de Beaufort (N90 entre Huy et Andenne) 9h>13h.

5 au 11 : (pas le 10) : Bourse à Mouscron aux anciens Ets. Dekimpe, rue des Moulins 10h>20h, nocturne le 7 >22h.

9 au 12 : Internationale Modellbahnaustellung à Köln (D). ***

10 : Excursion du RMM à l'exposition de Köln

10 : Réunion réseaux.

11 : Bourse à Houten (NL) Meidoornkade, 28 (A27, sortie 29) 10>15h.

11 - 12 : Expo «Trains» à Auvelais, collège St. André 10>19h.

12 : Bourse à Lustin, salle «Le Foyer», place des Sports, trains, autos. 9>13h.

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

Vidéo d'André Delsemme : «le Saint-Gothard sud, depuis Chiasso jusqu'à Airolo».

«Les systèmes digitaux, la pratique» par M. Etienne Josse.

17 au 19: Expométrie *** à Paris. Accès fléché depuis le métro «Mairie des Lilas». Centre sportif Floréal. Le 17 : 16h>22h; le 18 : 10h>19h; le 19 : 10h>18h. Avenue de Lattre de Tassigny, 202.

17 au 19: Eurospoor 2000 à Utrecht (NL) sur 20.000 m² et + de 50 réseaux. ***

19 : Bourse à Malmédy, trains, autos, vieux jouets, 9>13h.

24 : Réunion réseaux + réunion du comité du club.

26 : 7ème bourse à Poulseur, trains autos, jouets. Salle Union Mosane, 9>13h.

26 : Bourse (Hobby Rail) à Vilvoorde, Starzaal, de Brauwerestraat 9>13h.

DECEMBRE

- 1 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : autorails et automotrices (sauf TEE) toutes époques, toutes nationalités.
- 3 : Bourse «autos» à Birbeek, Cultureel Centrum. 9>13h.
- 8 : Réunion réseaux + parution de **Ferro Flash Namur n°105**.
- 10 : Bourse d'échange à Hoeselt, Kultureelcentrum. 9>13h.
- 10 : Bourse à Ensival, salles Rando et Novelty, rue des Chapeliers, 4. 9>14h.
- 15 : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
Les Chemins de fer de Mallorca : La ligne «Palma - Soller» et «Soller - Puerto de Soller» vidéo de par Charles Haccourt.
- 16 : Bourse à Houten (NL) Meidoomkade, 28 (A27, sortie 29) 10>15h.
- 17 : Bourse de voitures et jouets anciens à Mechelen, Nekkerspoel, 21, 10>14h.
- 17 : Bourse de collection : trains et accessoires toutes marques, toutes échelles. Fort de Merksem, 9>13h.
- 22 : Réunion réseaux.
- 29 : Réunion réseaux.
- 31 : Dernier jour du siècle et du millénaire !

JANVIER

- 5 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : trains de marchandises, époques IV et V, toutes nationalités.
- 6 : 9ème bourse à Amay-centre, rue de l'Hôpital, 1; de 9h>13h.
- 7 : 26ème bourse «Europ-mini» à Mons, aux Casemates, place Nervienne, 9>13h.
- 12 : Réunion réseaux.
- 19 : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
Assemblée générale.
- 26 : Réunion réseaux.
- 28 : 26ème bourse Europ'minis à Mons, aux Casemates, place Nervienne, 9h>13h.

FEVRIER

- 2 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel DB, époques IV et V.
- 9 : Réunion réseaux.
- 16 : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
«Le train à Max» : train dans le jardin d'un hôtel à Verbier (Valais) par Roger Vanderschaele.
- 23 : Réunion réseaux.
- 25 : Bourse à Liège, rue Basse-Wez, 85; 9>13h.

MARS

- 2 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel TEE, époques III et IV.
- 3 : 22ème International Toys Show. Collège Notre-Dame de la Paix à Erpent, + bourse. 9>14h.
- 8 : 10ème bourse à Sart-Saint-Laurent, route de Charleroi, 9h>13h.
- 9 : Réunion réseaux.
- 16 : Réunion mensuelle du RMM, programme prévu :
- 23 : Réunion réseaux.
- 30 : Réunion réseaux.

AVRIL

- 6 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : trains internationaux, époques IV et V.
- 7 au 16 : 22ème salon de la Maquette et du Modèle Réduit ***. Porte de Versailles à Paris.
- 8 : Bourse à Sart-Saint-Laurent, 9>13h.

MAI

- 4 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel SNCB, époques IV et V.

JUIN

- 1 : Réunion réseaux + circulations sur le réseau H0 : matériel SNCF + CFL, époques IV et V.

Les amis nous informent

Les activités ferroviaires sont indiquées principalement dans «agenda et activités ferroviaires».

Certains détails complémentaires apparaissent dans la présente 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 Ferro Flash Namur.

Le site Internet le plus complet sur le monde ferroviaire !

Le Répertoire ferroviaire reprend plus de cinq mille sites classés dans plus de 500 catégories.

Il est accessible à l'URL :

<http://users.skynet.be/sky34004/trains.html>

Cependant, en fonction de l'aptitude de votre navigateur et de la taille de votre écran, vous serez redirigé vers sa version avec cadres :

<http://users.skynet.be/sky34004/repfer.html>

Si c'est le cas, il est plus direct à l'avenir d'accéder directement via ce nouvel URL. Seule la page d'entrée est accessible de l'extérieur. Elle donne accès à de nombreuses options dont les plus intéressantes sont la «voie 1» qui ouvre le classement par catégorie et la «voie A» qui donne les derniers ajouts au répertoire. Le Répertoire ferroviaire est un annuaire entièrement géré bénévolement par moi-même. Les ajouts journaliers prennent un temps considérable mais, et c'est sans doute moins visible, ce qui prend le plus de temps c'est l'élimination des références obsolètes. C'est pourquoi votre aide est la bienvenue pour me signaler un nouveau site ou un site qui ne répond plus.

En plus du répertoire ferroviaire, j'ai fait différentes pages annexes dont une, «Clic», mérite votre attention. Sous l'URL :

<http://users.skynet.be/sky34004/clic.html>

Elle reprend les occasions de photos ferroviaires. Surtout pour la France, j'ai là aussi besoin de votre aide pour être informé au moins 48 h à l'avance des manifestations intéressantes. S'il s'agit d'un train spécial, communiquez-moi son horaire.

Enfin, pour ceux que des livres inédits à sujet ferroviaire intéressent, je signale la réédition de la «Ligne du Luxembourg» qui sera prochainement disponible à la vente. Voir :

<http://users.skynet.be/sky34004/lux.html>

(s) Michel Marin

michel.marin@skynet.be

<http://users.skynet.be/sky34004/>

Le chemin de fer à crémaillère Aix-les-Bains - Le Revard

Si la parution d'un livre sur un réseau de chemin de fer secondaire n'est pas très rare, par contre l'édition d'un ouvrage consacré à un chemin de fer à crémaillère est moins courante. Ce chemin de fer là, premier chemin de fer à crémaillère de montagne jamais construit en France, a vécu de 1892 à 1937, date à laquelle il a été démonté, après son remplacement, en 1935, par un téléphérique.

Mis à part quelques articles parus dans les revues spécialisées, le document de référence le plus complet a été publié en 1971 par la FACS sous la signature de René Rey. Depuis, d'autres archives ont été découvertes, d'autres photographies sont sorties des tiroirs, d'autres documents ont émergé de la poussière des greniers.

Le projet «Grand Lac», initié par Michel Barnier et le Conseil Général de la Savoie, dans lequel il est question d'une étude de réhabilitation, était l'occasion rêvée de faire un nouveau livre, un beau livre.

Un livre relié, (couverture cartonnée + jaquette) format 21 x 27,

160 pages imprimées en quadrichromie.

270 documents (photographies, cartes postales, plans, schémas, publicités...) dont

80% d'inédits et 1/3 en couleurs d'origine,

illustrent un texte à la fois technique et anecdotique.

En vente dans les librairies d'Aix-les-Bains et de Chambéry, et par correspondance chez l'auteur : François Fouger - 18, chemin des Prés de la Tour - 73100 AIX-LES-BAINS 240 FRF (+ 20 FRF de port).

Remises pour commandes groupées aux clubs de modélistes, d'amis des chemins de fer et collectivités.

Renseignements : f.fouger@wanadoo.fr

Bonne lecture !

Notre ami Gérard Jochum a prêté une cassette vidéo sur la catastrophe de l'ICE, la MITROPA et un voyage d'amateur de vapeur. Il souhaite la récupérer le plus rapidement possible !

Le Musée du Transport Urbain de Bruxelles

Le musée du MTUB à Woluwé-Saint-Pierre
Ce musée vivant, dont les collections sont axées sur le passé du transport en commun à Bruxelles, est ouvert de 13h30 à 19h00 les samedis, dimanches et jours fériés du premier week-end d'avril au premier week-end d'octobre. Plus de 60 véhicules de 1868 à nos jours y sont exposés.



Les jours d'ouverture, circuit avec des vieux trams datant des années 1900 sur la ligne de Woluwé vers le Parc du Cinquantaire où vous pourrez visiter les Musées Royaux d'Art et d'Histoire, le Musée de l'Armée et l'Autoworld. En empruntant la ligne touristique de Woluwé à Tervuren, à travers la Forêt de Soignes, vous trouverez le temps d'admirer les magnifiques jardins et le Musée de l'Afrique centrale construit en 1897.

Dimanches et jours fériés

Chaque dimanche et jour férié à 9h45, au départ du musée, visite guidée de la ville en tramway de 1935 via les lignes du centre de la capitale jusqu'au site du Heysel, retour vers 13h15. **Réservez au 02 515 31 08.**



Après l'excursion : l'Estraminet

Après votre excursion en tramway historique, venez passer un moment agréable à «l'ESTRAMINET» (bières artisanales, restauration). A l'entrée du musée, vous trouverez au «RETRO SHOP» des livres, revues et souvenirs traitant des chemins de fer, tramways et autobus dans le monde.



D'autres possibilités

En dehors des heures normales d'ouverture les salles peuvent être louées à des conditions très avantageuses et des circuits spéciaux en bus ou en trams historiques peuvent être organisés.

Le MTUB, dépôt des trams de Woluwé-Saint-Pierre, Avenue de Tervuren, 364b, 1150 Bruxelles. Tél : 02-515 31 08, Fax : 02-515 31 09. Parking : rue de Leybeek (le long du musée).

Les lignes parcourues

- Woluwé - Tervuren
- Woluwé - Cinquantaire
- «Brussels Tourist Tramway»



En 1990 : la 66.038 en H0 par Jocardis

Historique

Sur base du modèle sorti en petite série par la firme allemande «Westmodell», Jocardis nous présentait, voilà 10 ans, la locomotive 66.038 de la SNCB.

Cette locomotive S6 des KPEV construite par la firme «Linke-Hofman», 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 638 et appartenait à la direction de Essen. Le 1 janvier 1925, elle fut désignée type 66 et porta le numéro 6638.

Lors de la renumérotation du 1 janvier 1925 des locomotives dites «Armistice» suivant le système de numérotation en vigueur à l'Etat belge, le nombre de locomotives de ce type s'élevait à 42 unités, numérotées 6600 à 6634, 6638, 6639, 6641, 6645, 6654, 6671 et 6676.

Durant l'occupation, ces locomotives (devenues Baureihe 13 à la Deutsche Reichsbahn) ne semblèrent pas intéresser cette dernière et de ce fait ne rejoignirent pas l'Allemagne à titre de «prêt».

Au service du 15 mars 1940, le dernier avant l'occupation allemande, ce type de locomotives se trouvait dans les remises de Antwerpen-Zuid (FNSD), Berchem (FCV), Landen (FLD), Merelbeke (FKR), Oudenaarde (FDN), et Schaerbeek (FSR).

Au service du 1 mai 1943, durant l'occupation allemande, elles étaient affectées aux remises de Landen (FLD), Latour (MUT), Leuven (FLV), Merelbeke (FKR), et Oudenaarde (FDN).

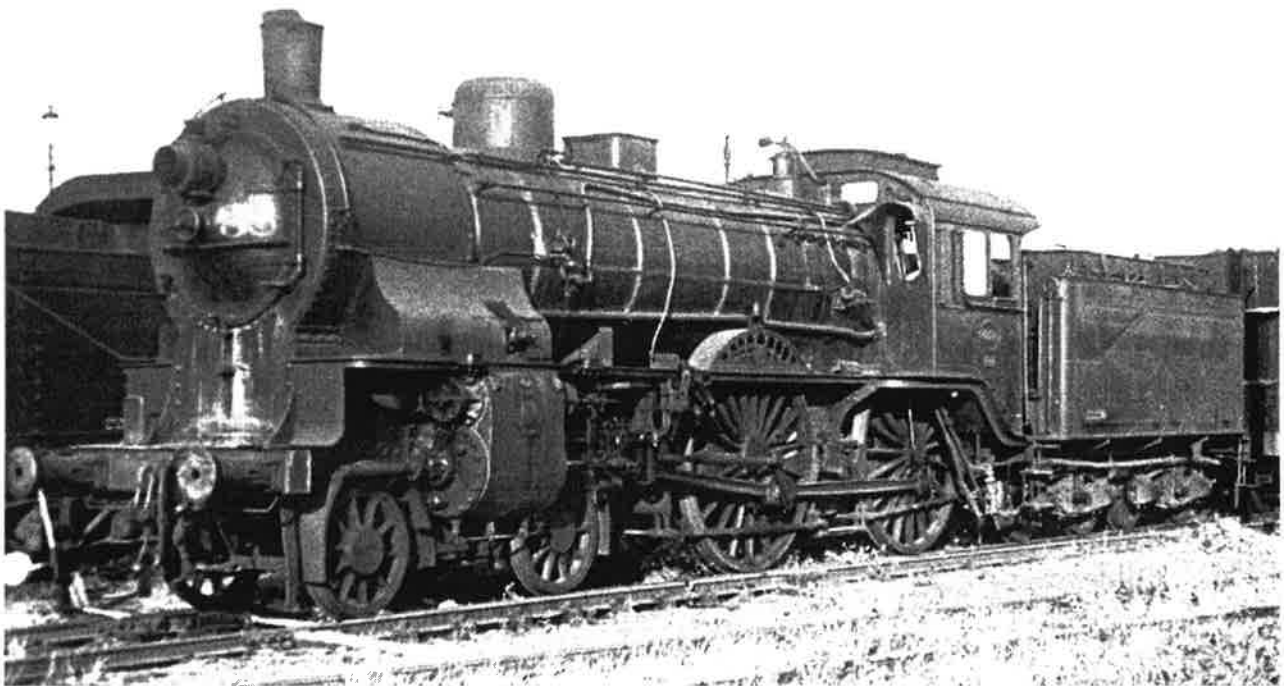
Au service du 7 octobre 1945, seules les remises de Latour (MUT), et Merelbeke (FKR) en possédaient encore. Leur dernière affectation à la remise de Latour (MUT) remonte au service du 7 octobre 1946. Elles furent remplacées par des type 40 au service du 4 mai 1947.

Les dernières locomotives mises hors-écritures le furent en mai 1949. Quant à notre locomotive 6638, elle se vit attribuer le numéro 66.038 lors de la renumérotation du 1 janvier 1946. Sa dernière remise d'affectation fut celle de Merelbeke. Elle fut mise hors-écritures le 27 avril 1949.

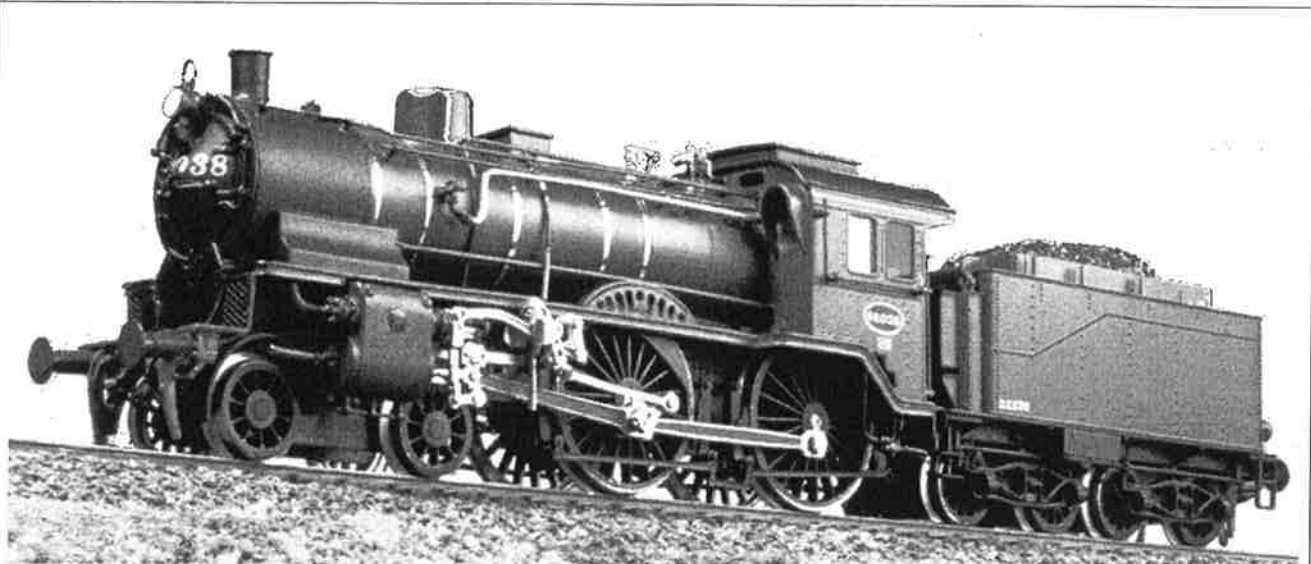
Jusqu'à la foire de Nüremberg 2000, cette série ne semblait pas être suffisamment intéressante pour être reproduite par les grandes marques de fabricants de train miniature.

La raison en est peut-être qu'il n'y en avait plus en circulation à la Deutsche Bundesbahn ? Cette lacune est enfin comblée par Fleischmann nous proposant en H0 la locomotive 13 1247 de la Deutsche Reichsbahn. Après la 81.256 et la 64.149, l'importateur belge de la marque nous réserve-t-il une type 66 de la SNCB ?

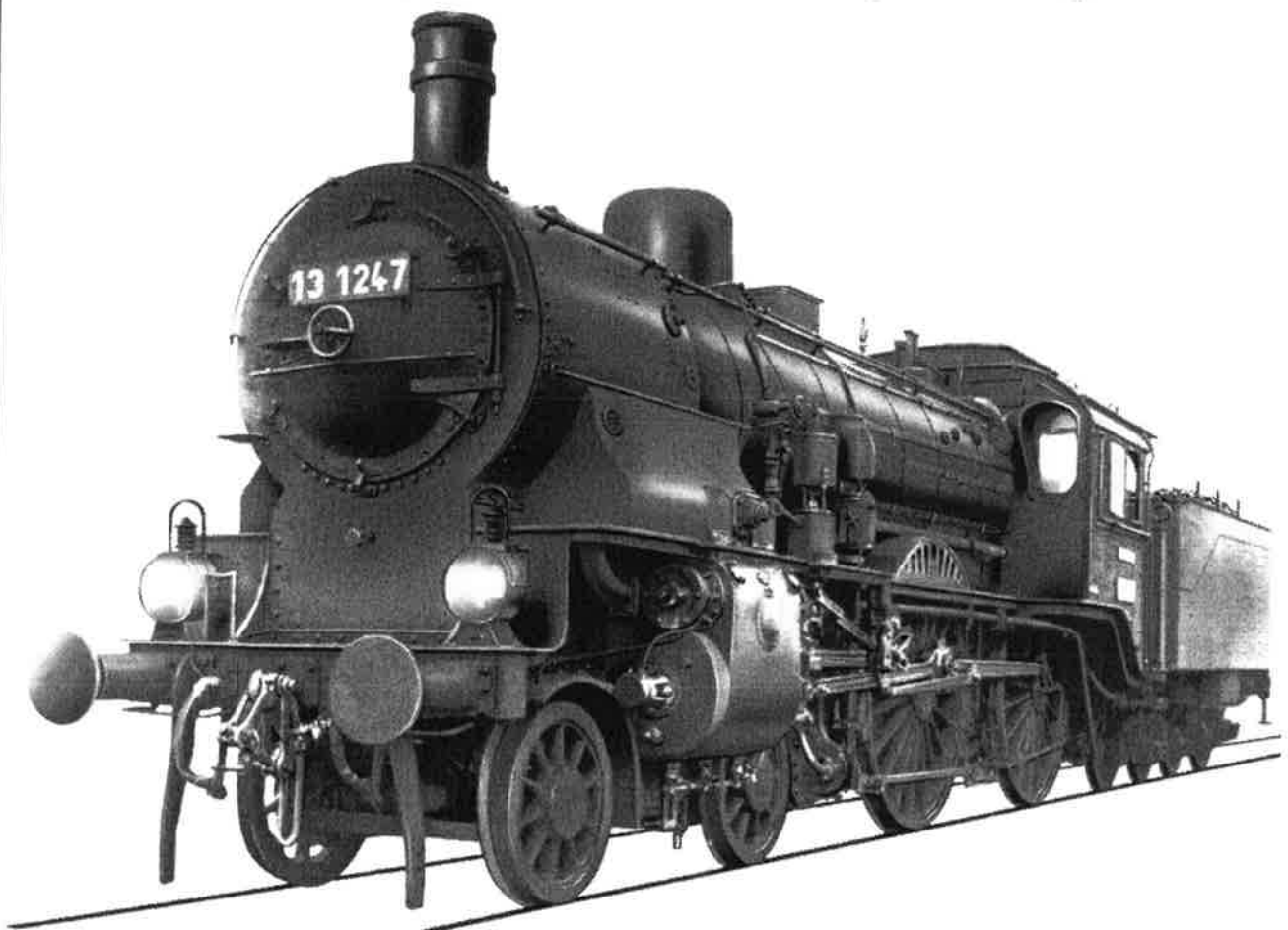
Attendons et voyons...



Notre locomotive 6638 photographiée à Brugge en septembre 1940
(photo K.J. Harder, parue dans «Vapeur à la SNCB», tome 1, de Max Delie).



La 66.038 (ex-6638) fabriquée par Westmodell et mise sur le marché belge par Jocadis. Modèle tout laiton avec moteur Fleischmann (photo Kurt Heidbrader, parue dans «Le Journal du Chemin de Fer» n°48 de mars 1991).



La locomotive 13 1247 de la Deutsche Reichsbahn, telle que présentée par Fleischmann dans son prospectus des «nouveauités 2000». Osons espérer une version SNCB type 66 ...

La série 13¹⁰⁻¹² (prussienne S6) est la dernière locomotive allemande pour trains express à double accouplement et à l'époque la plus lourde de tout le continent. A sa sortie, elle était considérée comme la plus puissante des locomotives de trains longue distance de l'Administration Royale Prussienne des Chemins de fer (K.P.E.V.). Sur le plat elle tractait un train rapide de 13 voitures pesant un total de 494 tonnes à une vitesse de 90 Km/h. Jusqu'en 1913, 584 machines de ce type furent construites. La DRG repris dans son parc de véhicules 286 unités de ces machines roulant à 110 Km/h. Le modèle Fleischmann présente en H0 la série 13 en version époque II.

Mes humeurs sur les P8 et G8 en modèles réduits

Historique

En guise de préface, essayons de nous reporter dans le temps en 1959/60. A cette époque, je décide de concrétiser un rêve de jeunesse : un train électrique non plus en 0 mais en 00/H0 que mes parents ne pouvaient se permettre de m'offrir avant la guerre 40/45.

Mon plaisir avant 1940, en dehors de mon train mécanique en 0, était d'éplucher, «reluquer», mémoriser les catalogues Trix, Märklin, Lionel et Hornby-Dublo.

Les trains miniatures, considérés comme jouets par le grand public étaient l'affaire des Grands Magasins à Bruxelles : le «Bon Marché», l'«Innovation» et le «Grand Bazar des Galeries Anspach». Ils réservaient toujours une ou deux vitrines aux trains miniatures circulant parfois sur de merveilleux réseaux.

Je garde en mémoire un réseau Trix-Express étalé devant deux grandes vitrines des Galeries Anspach au coin de la place de la Monnaie (actuellement «Virgin») où circulaient de longs convois (dont la E 94 à 2 moteurs). Dans un décor de neige et pour augmenter le spectacle, la lumière déclinait pour faire place à une lumière bleutée comme on utilisait dans les dancings au moment des slows... Le réseau devenait féérique et les «oooh» et les «aaah» fusaient du public ébahi devant les fanaux des locomotives, les villages éclairés, le tout sur un tapis blanc-bleuté.

A l'intérieur de ces magasins, c'était à qui offrait le plus de tables de présentation. Chaque table étant réservée à une marque bien distincte. Le plus extraordinaire était la «galerie des trains» du Bon Marché. C'est là qu'en 1954/55, j'ai vu pour la première fois de ma vie un train 00/H0 roulant sans rail central. C'était de l'American-Flyer à l'échelle S soit 22mm d'écartement : une échelle hybride entre le 0 (32mm) et le 00/H0 (16,5mm) un peu comme actuellement le TT situé entre H0 et le N.

Pour moi, le train électrique nécessitait 3 rails et avec mon ignorance de jeune homme gavé de la vision des trains d'avant-guerre et de l'immédiat après libération. Märklin et Trix-Twin garnissaient déjà les rayons du Bon Marché dès 1947 !

J'ai demandé au vendeur si c'était un train mécanique ou électrique. Très aimablement, il m'a expliqué que c'était le nouveau système d'alimentation made in USA adopté par le congrès MOROP de 1952 et que seuls Trix et Märklin avaient refusé le nouveau système. J'avoue que le mot «MOROP» ne me disait rien du tout.

Plus loin dans la galerie, j'ai découvert Fleischmann, Rivarossi et des trains de style anglais Hornby ou Triang. Je ne sais plus mais tous sans conducteur central électrique.

En plus des Grands Magasins, on pouvait visiter une flopée de marchands de jouets «scientifiques», trains, avions, bateaux et autres maquettes.

Le plus célèbre, situé en plein coeur de Bruxelles était la maison Brand, toujours présente en l'an 2000, les autres les Ferber, Edouard, Mini-Mécanic, Boki, Scientific, maison Luc, Jamotte ont disparu. C'est en écrasant mon nez contre les vitrines que j'ai vu pour la première fois des «Fulgurex» et la P8 de Liliput.

Finis les trois rails isolés pour le système Trix-Express (deux trains indépendants sur la même voie) finis les énormes boudins de roues et les patins de prise de courant moins discrets que sur le LGB actuel. Pour ceux qui ne savent pas, une loco pouvait prendre le courant à droite et l'autre à gauche, le retour se faisant par le conducteur central. Bye-bye le Märklin de ma jeunesse avec son trois rails en fer blanc monté sur socle en fer blanc. (la célèbre voie «M»). Comme à l'époque il y avait encore beaucoup de matériel métallique, plus le patin de la loco, plus les mini-patins dans le cas de voitures éclairées, il y avait intérêt à placer des boules «Quiès» dans les oreilles. Je n'invente rien : consultez le catalogue de la firme à la page «voie M, accessoires, référence 7171» bagues d'isolation acoustique. L'explication de l'article ne vient pas contredire mes propos. Mais surtout ce qui a définitivement conduit à mon abandon de Märklin a été l'inversion du sens de marche. En 1960, il y avait encore des engins équipés des anciens types d'inverseurs. Lors d'une démonstration de fonctionnement chez un copain, j'ai été horrifié lorsque la loco recevait les 24 volts pour alimenter l'inverseur. Les lampes s'allumaient comme un arbre de Noël et certaines locos patinaient et, dans les cas de double inverseur, il fallait appuyer deux fois sur le transfo. Heureusement, depuis que l'inverseur à coupure de courant a été généralisé et, en l'an 2000 avec l'électronique, Delta et cie, c'est de l'histoire ancienne.

J'oubliais de dire : dans ce contexte des années '60 acheter du train miniature et faire circuler ces objets était considéré par Monsieur et Madame Tout-le-Monde comme une tare ou une maladie honteuse. On entendait couramment : «oui, c'est un type très bien, très intelligent, mais à son âge, ah, ah ah ! il joue encore au train électrique».

Une seule revue en français : Locorevue (RMF est paru en 1962). Jouef était encore «très jouet français» et Lima n'arrivera que vers 1964. C'est dans ce contexte que j'ai acheté ma première loco H0, le monstre de Fleischmann la 2BoBo2 italienne E428. Mon troisième achat fut la locomotive P8 de Liliput.

La P8 de Liliput

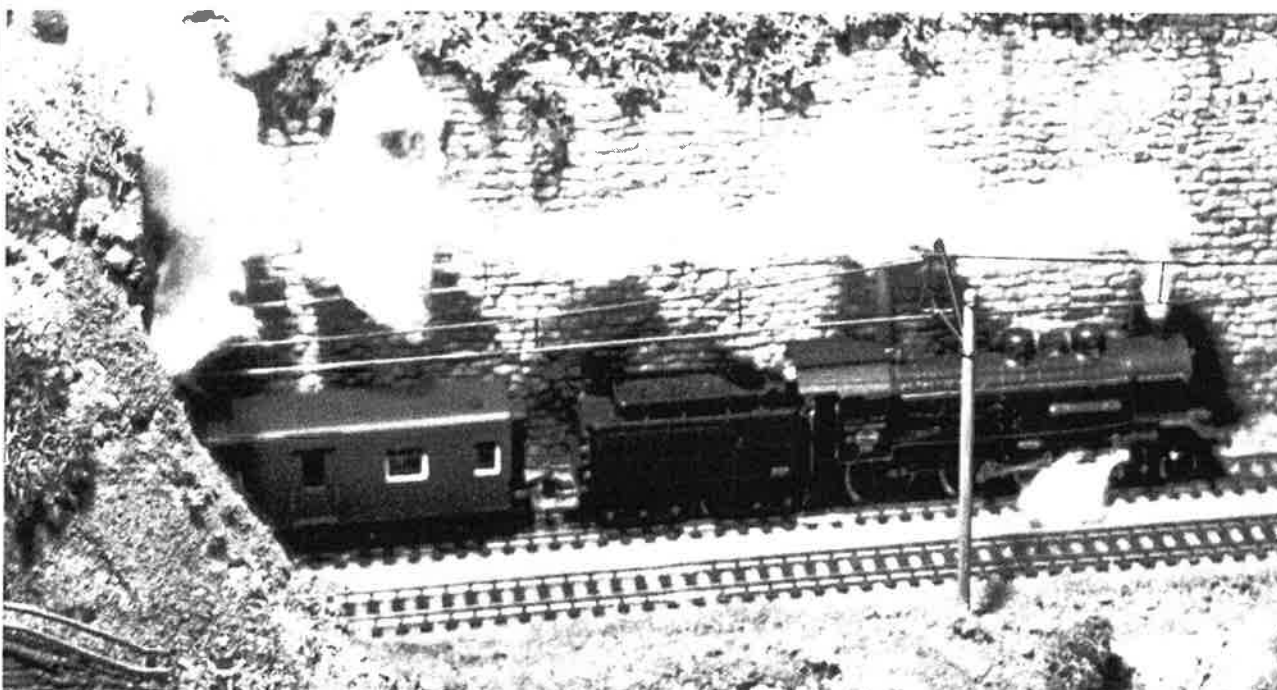
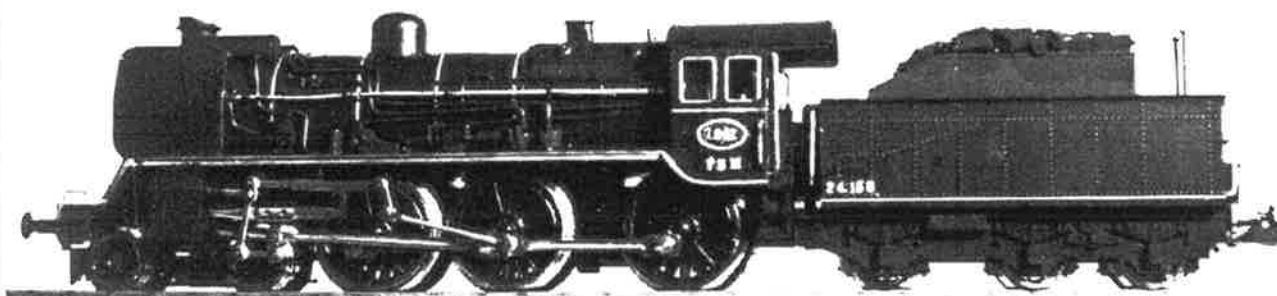
Finesse de moulage utilisant le plastique et non plus des caisses de locos et de tenders en zamac comme Märklin, Trix, Fleischmann et Cie. La loco et le tender sont lestés pour garantir l'adhérence traction et l'alimentation électrique, quatre roues du tender captent le courant. Un câble discret simulant une conduite d'alimentation en eau



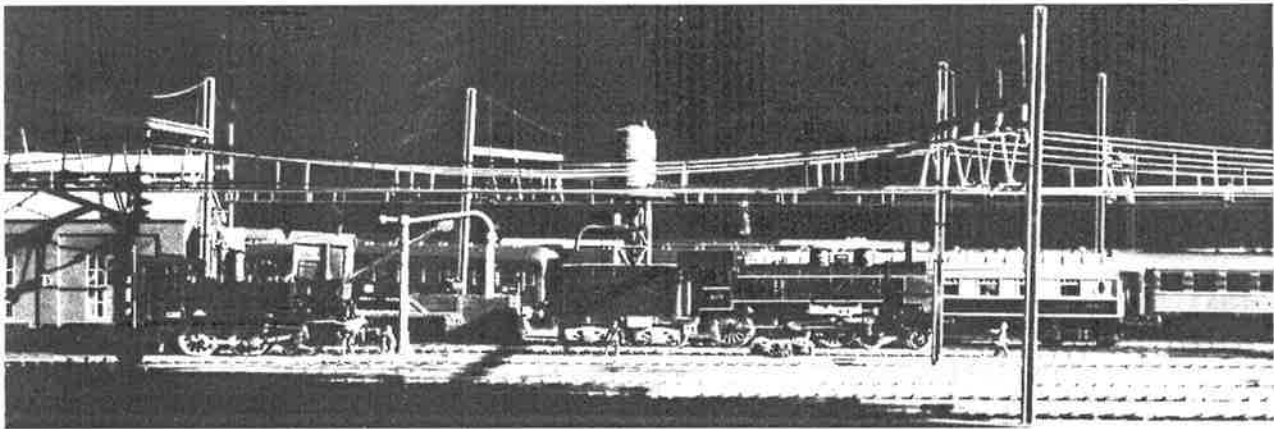
La vraie locomotive pour trains directs A 3/5 suisse qui aurait inspiré Liliput qui n'a pas rectifié l'emplacement de la bielle motrice restée sur l'essieu central. Poids en ordre de marche 114 tonnes, vitesse maximum 100 km/h, puissance à la jante 1600 CV (photo SBB).



La P8 «suisse» transformée en type 7 de la SNCB par J.P.V.H. Vues des deux côtés de l'engin (photos J.P. Van Hoof).



La P8 Liliput transformée en type 64 SNCB et voitures M2 de Lima sur mon deuxième réseau, après l'achat de la P8 Märklin/Hamo.



Sur mon premier réseau : la O30 du groupe 835 Rivarossi, la P8 Liliput, voitures Pullman Pocher et en arrière-plan voitures grandes lignes DB Fleischmann. Les portiques à caténaire fonctionnelle de construction «maison». La liberté quoi ! (1963/64, photo Jean-Pierre Van Hoof)

amène du courant au moteur qui, ô miracle, n'est pas visible dans la cabine de conduite. Les moteurs dans les modèles des locomotives vapeur à tender sont toujours visibles chez Fleischmann, Trix, Märklin et sommet de l'horreur chez Rivarossi.

Le moteur, lui, est de style anglo-américain (Pittman), incliné sur le châssis équipé d'une vis-sans-fin entraînant un engrenage calé sur un essieu (comme les premières vapeur de la firme Jocadis : type 1, 16, 41, 48, 53), mais ici, l'engrenage est localisé sur le premier essieu couplé.

Deux roues côté isolé, la troisième et la cinquième sont bandagées. Ainsi on obtient 5 prises de courant sur la loco et 4 au tender d'où un très bon fonctionnement. Cette disposition, si elle est discrète et efficace manque de souplesse et peut produire un déraillement lors d'un arrêt brusque en courbe.

Un des attraits de la P8 de Liliput provenait de la nouveauté de la liaison loco-tender : un astucieux système. Une pièce triangulaire en matière plastique dans laquelle était inséré un ressort métallique collait le tender à la loco et permettait le passage en courbe même de petit rayon, l'ancêtre de nos attelages courts actuels.

Une version américanisée était illustrée dans le catalogue 61/62. Les modèles hybrides américains n'étaient pas nouveaux. En 1950, Märklin mettait en vente dans sa série 800, je crois, un engin moteur américano-européen : une espèce de Diesel USA PA1 avec pantos en 2 ou 3 caisses. Ce modèle est très recherché par les collectionneurs qui ont le nez «comme le Concorde», money, \$, \$, \$.

Fleischmann n'était pas en reste et avait américanisé ses BR de la DB 01, 24 et 41 : l'avant modifié, chasse-pierres et éclairage central dans la boîte à fumée, bissel Delta

pour la 01 et 41 et nouveau tender américain. Donc, Liliput suivait la mode.

Au fil des années, la P8 va s'améliorer : fenêtres de cabine encastrées, sabots de freins et, profitant d'une particularité de conception, deux lanternes éclairées par conduits de lumière correctement posés sur la traverse portetampons. Comme ma loco était toujours équipée de deux lampes dans le tablier, je râlais ferme. Aussi, j'ai écrit en Autriche. Liliput m'a envoyé la nouvelle pièce et, youpie, ma P8 était devenue encore plus réaliste. La pièce en question concerne l'avant de la loco avec les tampons et vient s'encliqueter sous la porte de la boîte à fumées. Ensuite, je ne sais combien de versions et de nationalités ont défilés au catalogue jusqu'à la faillite de Liliput. Un dôme avant la sablière, un dôme derrière la sablière, SNCB, PO, SNCF, ÖBB, DSG. Vers 1971, une S3/5 a même été fabriquée. Mais ici, à part le châssis, tout est nouveau même un tender suisse à 3 essieux.

Anecdote amusante, lorsque j'ai vendu ma collection H0, je ne parvenais pas à liquider ma P8 «suisse». Grâce à une illumination, j'ai transformé la locomotive en une vapeur type 7 SNCB. Comme les type 7 d'Hunerbein et Jocadis n'existaient pas encore, le lendemain de sa mise en vente, elle avait trouvé un client au RMM... Ce dernier m'avait demandé pourquoi je ne l'avais pas transformée en type 9 de la SNCB. Impossible lui fis-je remarquer, vu le diamètre de la chaudière et le décalage de l'essieu arrière.

Pour conclure, je crois que suite à des contacts avec la défunte firme Dacker, un ou des type 64 ont été produits hors catalogue par Liliput pour le marché belge.

à suivre...

Jean-Pierre Van Hoof.

FFN 102, pages 18 à 20 : la 64.149

Suite à notre article «Fleischmann nous propose la 64.149», Guy Bridoux, membre du CFC section de Bruxelles, nous demande de bien vouloir compléter l'information de nos lecteurs en ce qui concerne les modèles de la locomotive P8 mise sur le marché du train miniature en version SNCB type 64.

Les renseignements communiqués sont basés sur sa collection personnelle et sur les catalogues consultés. Nous le remercions pour son travail qui débouche sur le tableau ci-dessous :

Marque	rence	Date	Numéros SNCB	Version 2 ou 3 rails	Caractéristiques	Tender 3 ou 4 essieux
Liliput	104.90		64.109	2 R	1 dome	4
Liliput	104.91		64.168	2 R	1 dome + pare-fumées	4
Liliput	104.95		64.109	3 R	1 dome	4
Liliput	104.96		64.168	3 R	1 dome + pare-fumée	4
Märklin	3086	1973	64.041	3 R	2 domes	3
Märklin		1978	64.119	3 R	2 domes	3
Märklin		>1978	64.119	3 R	2 domes	4

Notons également chez Märklin (réf : 3099), la sortie en 1978 d'une version DR, la locomotive étant équipée de deux dômes, de pare-fumée et d'un tender à 4 essieux.

FFN 103, pages 11 à 14 : la 81.256

Dans notre article «En 1998 : la 81.256 en H0 par Fleischmann», nous avons écrit que cette locomotive n'obtint pas les 85% exigés pour être élue «Modèle de l'année».

En effet, la Commission constata que l'ensemble de l'appareillage sur la chaudière paraissait très improbable ce qui fit que le modèle n'était pas assez «belge».

Notre ami Michel Archambeau, membre de la dite Commission, nous fait aimablement remarquer que le texte souligné (ci-dessus) aurait du être le suivant : «la Commission constata également que...».

Nous prions tous nos lecteurs de bien vouloir nous excuser pour la mauvaise interprétation du texte publié par la Commission Modélisme de Febelrail.

NDLR : le français est une langue complexe et complète qu'il y a lieu de manier avec prudence et tout en nuances; car un mot oublié, une virgule mal placée, l'emploi d'un mot au sens inapproprié peut tout changer dans la compréhension du lecteur créant mauvaises information et interprétation !

Suite à notre demande concernant l'existence d'autres locomotives type 81 dont la première sablière était installée derrière la boîte à fumées, notre ami Paul Pastiels nous signale avoir relevé les locomotives 81.074, 81.506 respectivement mises hors-écritures les 07-10-1965 et 06-02-1953 et la locomotive 8322 «prêtée» à la DR en 1940 mais non revenue d'Allemagne.

En consultant les anciens indicateurs

L'indicateur valable du 15 mai au 6 octobre 1928, nous annonçait la mise en marche, à partir du week-end des 30 juin et 1 juillet, d'un train de plaisir entre Bruxelles et Bastogne et vice-versa, via les lignes 161, 154, 150, 166, 165 et 163.

L'aller au départ de Bruxelles avait lieu le samedi et le retour au départ de Bastogne avait lieu le dimanche.

Aucune circulation au départ de Bruxelles n'était prévue les 20 juillet et 14 août et au départ de Bastogne les 21 juillet et 15 août. Il était précisé que cette relation était établie à titre d'essai. Cette paire de trains circulaient suivant les horaires mentionnés dans le tableau.

L'indicateur valable du 15 mai au 4 octobre 1930 ne faisait plus mention de cette relation établie à titre d'essai. Si cette dernière était intéressante pour les voyageurs se rendant dans les gares comprises entre Namur et Bertrix, ceux à destination de Bertrix et Bastogne disposaient de plus de facilités (trains plus nombreux et gain de temps) en utilisant les trains à destination d'Arlon et de Luxembourg avec gare de correspondance à Libramont. Dès lors, n'eut-il pas été plus judicieux au

Train 1242	Arrivée	Départ	Train D 147	Arrivée	Départ
Bruxelles-Nord	-	14.15	Bastogne-Sud	-	15.56
Bruxelles-Q.L.	14.27	14.29	Libramont	16.26	16.28
Namur	15.31	15.36	Bertrix	16.42	16.52
Dinant	16.17	16.20	Paliseul	17.06	17.07
Houyet	16.39	16.40	Gedinne	17.26	17.27
Beauraing	16.53	16.54	Beauraing	17.51	17.52
Gedinne	17.27	17.28	Houyet	18.03	18.04
Paliseul	17.48	17.49	Dinant	18.20	18.25
Bertrix	18.06	18.16	Namur	19.05	19.10
Libramont	18.32	18.33	Bruxelles-Q.L.	20.16	20.18
Bastogne-Sud	19.04	-	Bruxelles-Nord	20.30	-

départ de Bertrix de diriger cette relation vers la vallée de la Semois pour atteindre Florenville et Virton-St.-Mard, la Gaume possédant déjà à l'époque une bonne infrastructure touristique.

Ce n'est qu'en 1936, soit huit ans plus tard qu'une relation directe sera établie entre Bruxelles-Nord et Virton-St.-Mard. Nous en reparlerons dans un prochain numéro.

Michel Herbiet.



Charleroi-Sud, 18 septembre 2000 (photos Claude Carpet).

Un train de machines venant de la direction de Namur, longe d'abord le nouveau tri postal, passe par la voie 1 et se dirige vers le triage de Monceau. Il est emmené par le locotracteur 7302.

Ce convoi est composé de 7 locotracteurs de la série 73, suivis de 4 locomotives Diesel de la série 62 et d'une série 51 qui ferme la marche. A l'arrière-plan de la photo du bas : une automotrice postale.



Changement de conducteur pour la 2631 de la remise de Monceau. Charleroi-Sud, voie 2, 18-09-2000.

Wagons et sidérurgie

3. Transports de produits finis ou semi-finis

3. Wagons plats de type courant

Modèles réduits SNCB, époque III.

Plats charges lourdes Salmmp (bogie à 3 essieux)

Marque	Particularité	Couleur	Chargement	Référence
Liliput				221.290

Modèles réduits SNCB, époque IV.

Plat à deux essieux, type ancien en bois

Marque	Particularité	Couleur	Chargement	Référence
Roco	Nouveauté 99	Brun		46817 46817.1 46817.2

Plat à deux essieux de type Lgs

Marque	Particularité	Couleur	Chargement	Référence
Roco	Nouveauté 99	Brun		46817 46817.1 46817.2

Plat de type Ks

Marque	Particularité	Couleur	Chargement	Référence
Electrotren		Brun		9701
Roco		Brun	ancien modèle nouveau modèle	46317 46545

Marque	Particularité	Couleur	Chargement	Référence
Märklin	Export Models L 9761 Lentzweiler	Brun	base Märklin + caminonette Busch	98.100

Mais est-ce un vrai Ks ? (voir Journal du Chemin de Fer n°108)

Plats de type Res (à bogies)

Marque	Particularité	Couleur	Chargement	Référence
Jouef		Brun		676300
Euroscale		Brun	base Jouef	8802
Euroscale		Brun	conteneur	8802-4

Plat à bogies, type Rgs

Marque	Particularité	Couleur	Chargement	Référence
Rivarossi				

Plat à bogies, type Slmmp pour charges lourdes 50 tonnes

Marque	Particularité	Couleur	Chargement	Référence
Roco		Brun		46383

Plat à bogies de 3 essieux, type Salmmp pour charges lourdes 80 tonnes (transport de chars)

Marque	Particularité	Couleur	Chargement	Référence
Liliput		Noir ?		221.290 221.207

Plat à bogies, type Rs

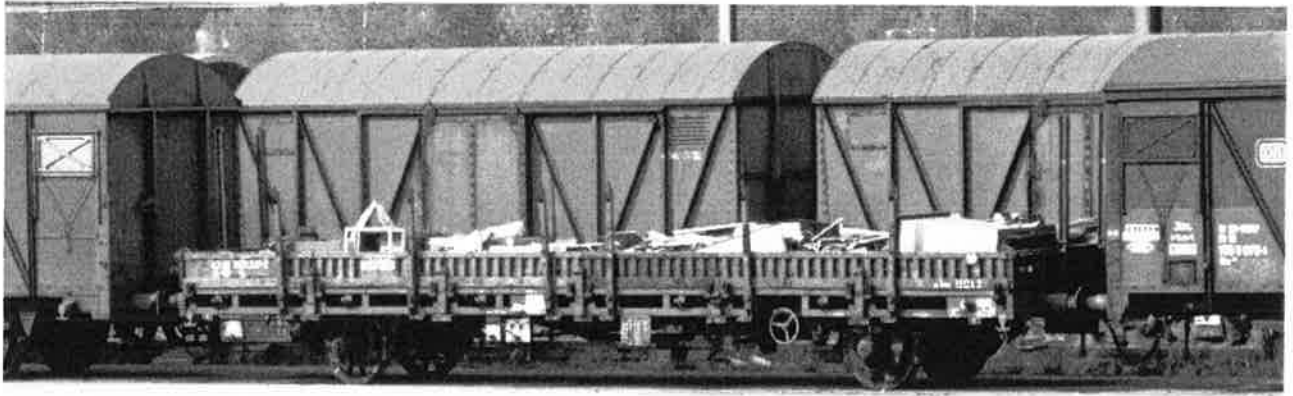
Marque	Particularité	Couleur	Chargement	Référence
Liliput	plat à bogies et ranchers	brun noir		201.90 / 91 201.95 / 96
Rivarossi	plat à bogies et 16 ranchers	brun		2412

Plats divers

Marque	Particularité	Couleur	Chargement	Référence
Fleischmann	plat à bogies et ranchers	Brun	sorte 98/99 ?	935787

Les wagons de type Ks possèdent de très nombreuses variantes suivant l'année de construction. Nous avons relevé sur les plans SNCB :

N° plan	Année de construction	du n° de série	au n° de série	Frein à main	Commentaires
3232A1	1946	2188330 0 000	2188330 0 899	avec	Wagon plat 26 tonnes (<i>plan en pages suivantes</i>)
3232A2	1946	2188330 0 900	2188330 0 949	avec	Wagon plat canadien 25 tonnes
3212A2	1961-1965	0188330 1 000	0188330 1 684	avec	Wagon plat UIC
3212A3	1962	0188330 1 685	0188330 1 464	avec	Wagon plat avec ranchers rabattables (<i>plan en pages suivantes</i>)
3212A9	1962-1966	0188330 2 500	0188330 2 549	avec	Wagon plat réservé à des essais de parcours kilométriques
3212B0	1973-1974	0188330 4 000	0188330 4 799	sans	Wagon plat (<i>plan en pages suivantes</i>)
		0188330 4 800	0188330 4 999	avec	
3212B1	1974	0188330 5 000	0188330 5 149	sans	Wagon plat
3212B3	1984	0188330 5 235	0188330 5 399	sans	Wagon plat à 2 essieux avec hausses latérales (<i>plan en pages suivantes</i>)
		0188330 5 200	0188330 5 234	avec	



**Charleroi-Sud Quai. Wagons Ks chargés de ferrailles diverses. En arrière-plan, convoi de Gbs au garage.
Ci-dessous : détail du Ks de la photo du haut (photos Claude Carpet).**

Les lieux et le faisceau de voies ont été modifiés depuis la prise de vue. La SNCB a construit un atelier pour voitures.

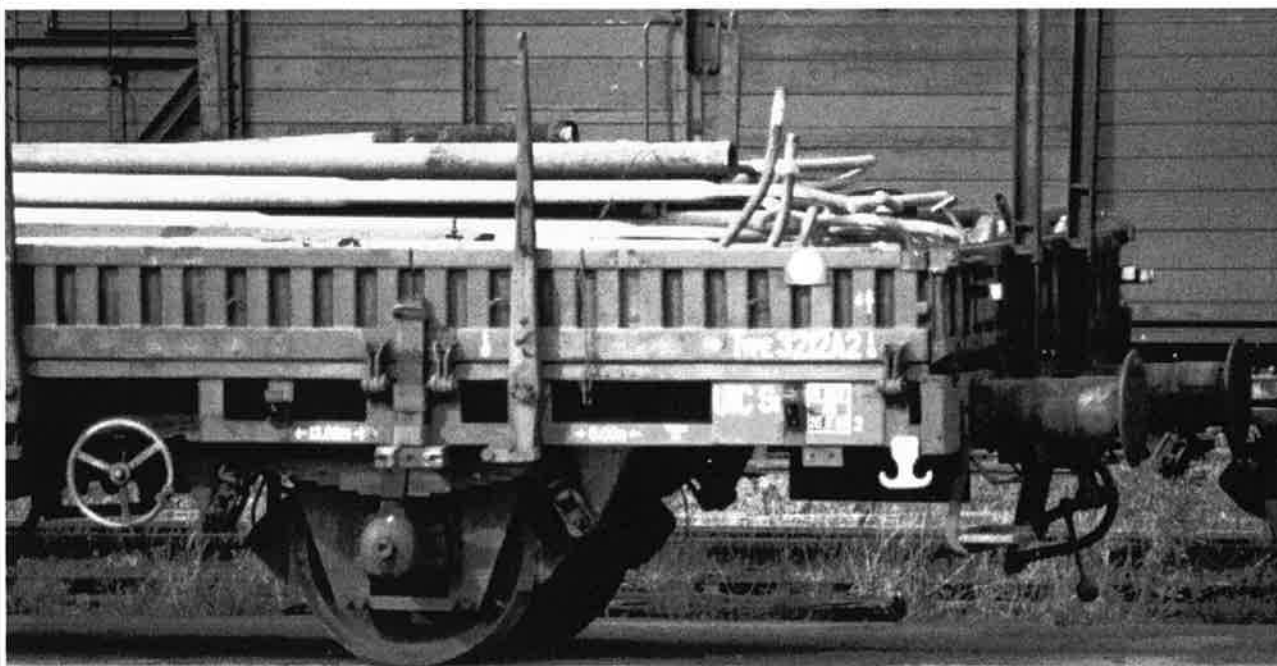


**A l'avant-plan : détail du wagon plat Kps, sans haussottes latérales, n°21 88 339 5 065-0. Ici, les ranchers sont rabattus.
(photo Claude Carpet)**



**Charleroi-Sud Quai, vue rapprochée d'un autre Ks chargé, entre-autre, de poteaux d'éclairage.
Ce wagon est muni d'un essieu plein (à droite) et d'un essieu à rayons (à gauche).
Roco a très bien représenté cette différence dans sa référence 46545.**

Ci-dessous : détail du même wagon et de son chargement.

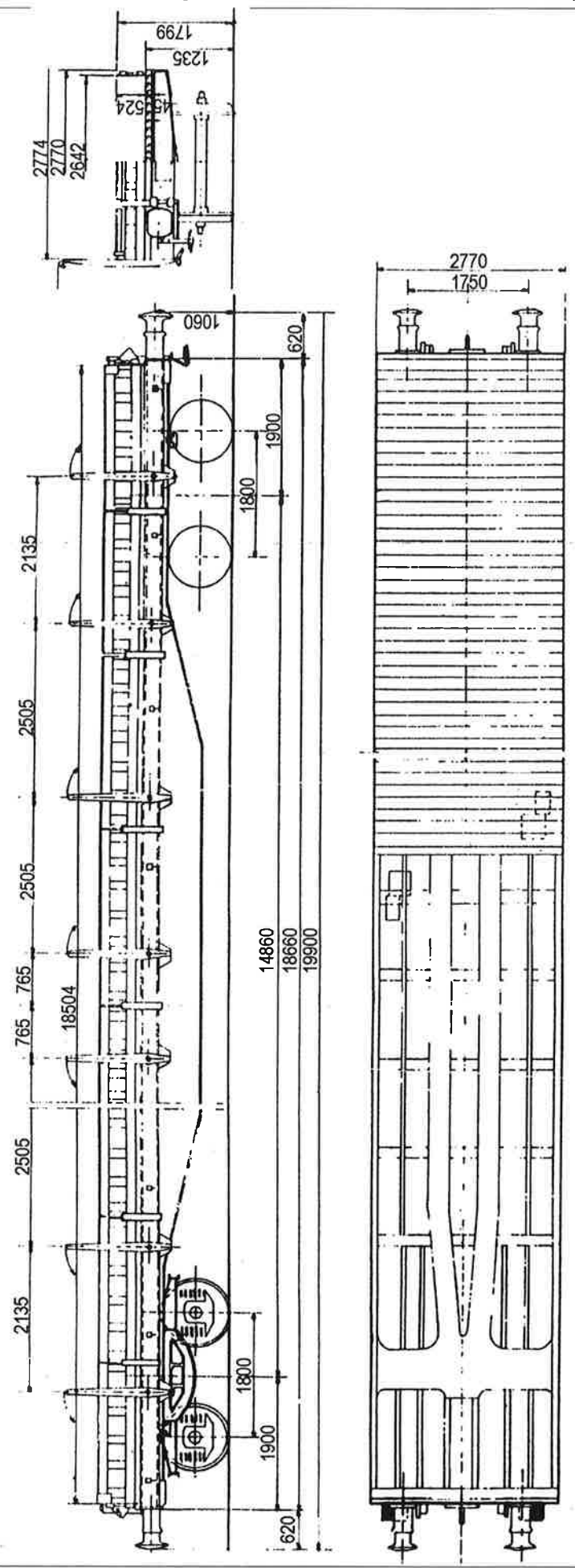


Code lettres Res
 Année de construction 1971
 Surface 48m²
 Boîte à rouleaux SPH 130x217
 Bogie Y25 Css
 Ressorts diam. 162 - 30x239
 diam. 90 - 24x228
 Flexibilité en mm/t 1,5
 Courbe de rayon autorisé 35 mètres
 Type de frein O-GP-A
 Distributeur EST 3f GP
 Régleur SAB : DRV 2A - 600
 H2
 Tare moyenne 24,3 tonnes

3 1 8 8 3 9 3 5 0 0 0 à 3 1 8 8 3 9 3 5 4 9 9
 Série sans frein à main 3 1 8 8 3 9 3 7 5 0 0 à 3 1 8 8 3 9 3 7 5 9 9
 Série avec frein à main 3 1 8 8 3 9 3 7 6 0 0 à 3 1 8 8 3 9 3 7 9 9 9

Type M 3 5 1 4 D 5

Wagon plat à bogies UIC type 1 avec hausses latérales
 Extraits du plan SNCB

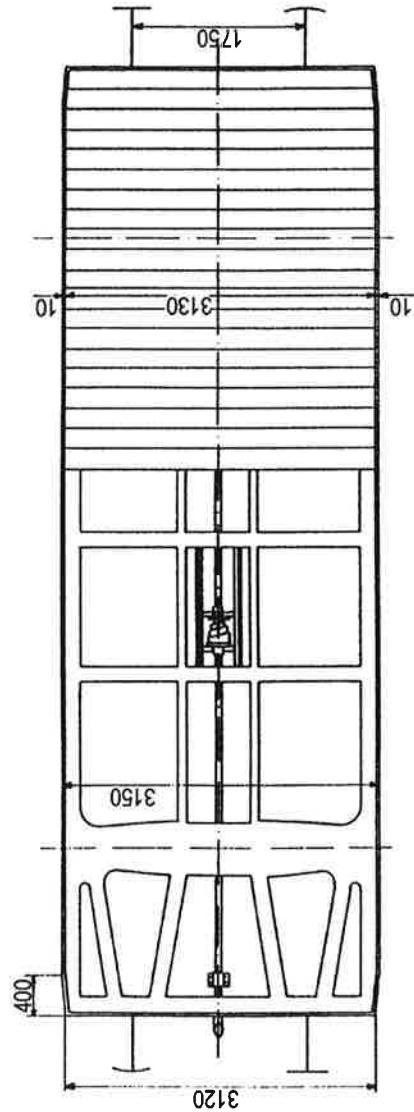
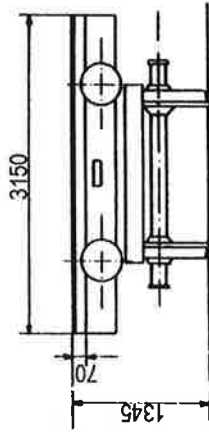
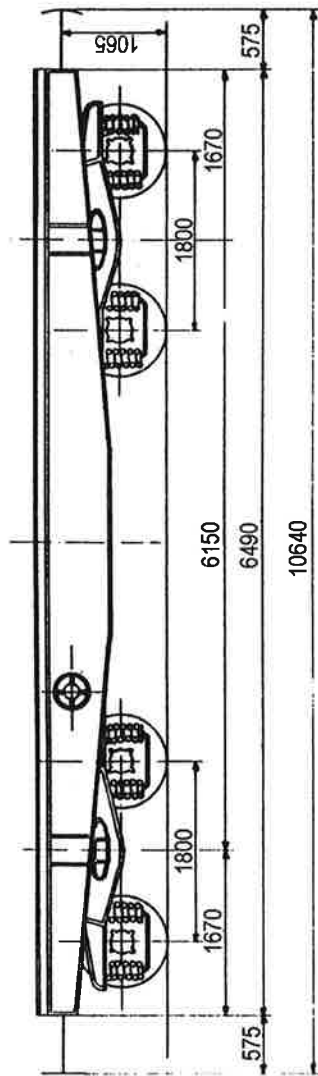


Série avec frein à main 3 1 8 1 8 4 6 3 à 3 0 2 0 3 0 2 9

Wagon plat
Extraits du plan SNCB

Type M 3 0 0 0 F 2

Code lettres Simmp
Année de construction 1943
Boîte à rouleaux 130x217
Ressorts diam. 162 - 30x243
..... diam. 90 - 24x234
Flexibilité en mm/t 1,5
Frein à main à vis
Type de frein O-GP
Tare moyenne 17,1 tonnes



0 1 8

3

3 1 8 8 4 6 3

0 0 0 à

3

3 1 8 8 4 6 3

Série avec frein à main

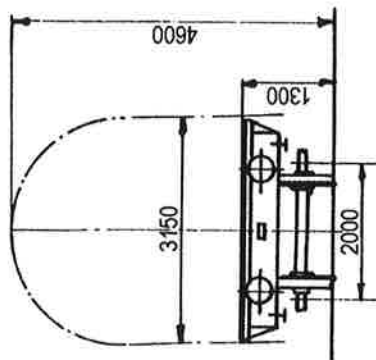
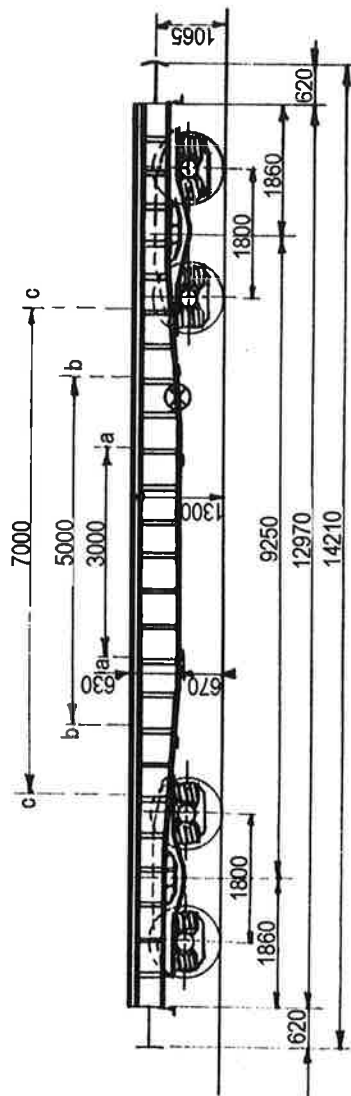
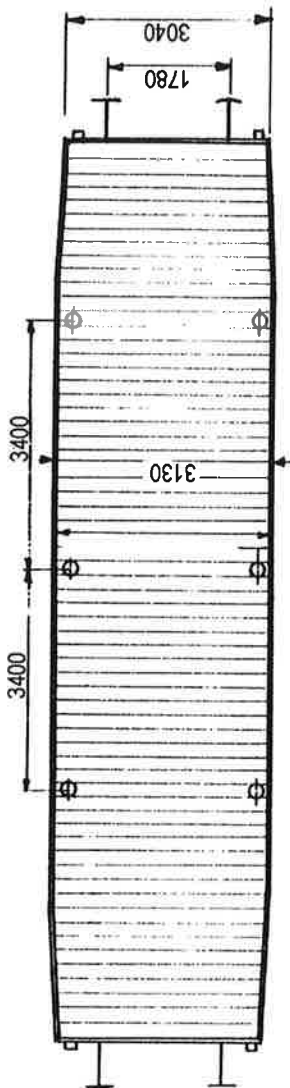
1

Type M 3 0 0 0 F

Wagon plat 50 tonnes

Extraits du plan SNCB

Code lettres SImmp
 Année de construction 1943
 Surface 39,9m²
 Boîte à rouleaux 130x217
 Ressorts diam. 162 - 30x243
 diam. 90 - 24x234
 Bogie Y27C
 Flexibilité en mm/t 1,5
 Type de frein O-GP 14"
 Distributeur EST 3e'
 Régleur DRV 2 - 600
 Tare moyenne 26,6 tonnes
 Charge aa = 3 mètres : 45 t.
 bb = 5 mètres : 50 t.
 cc = 7 mètres : 50 t.



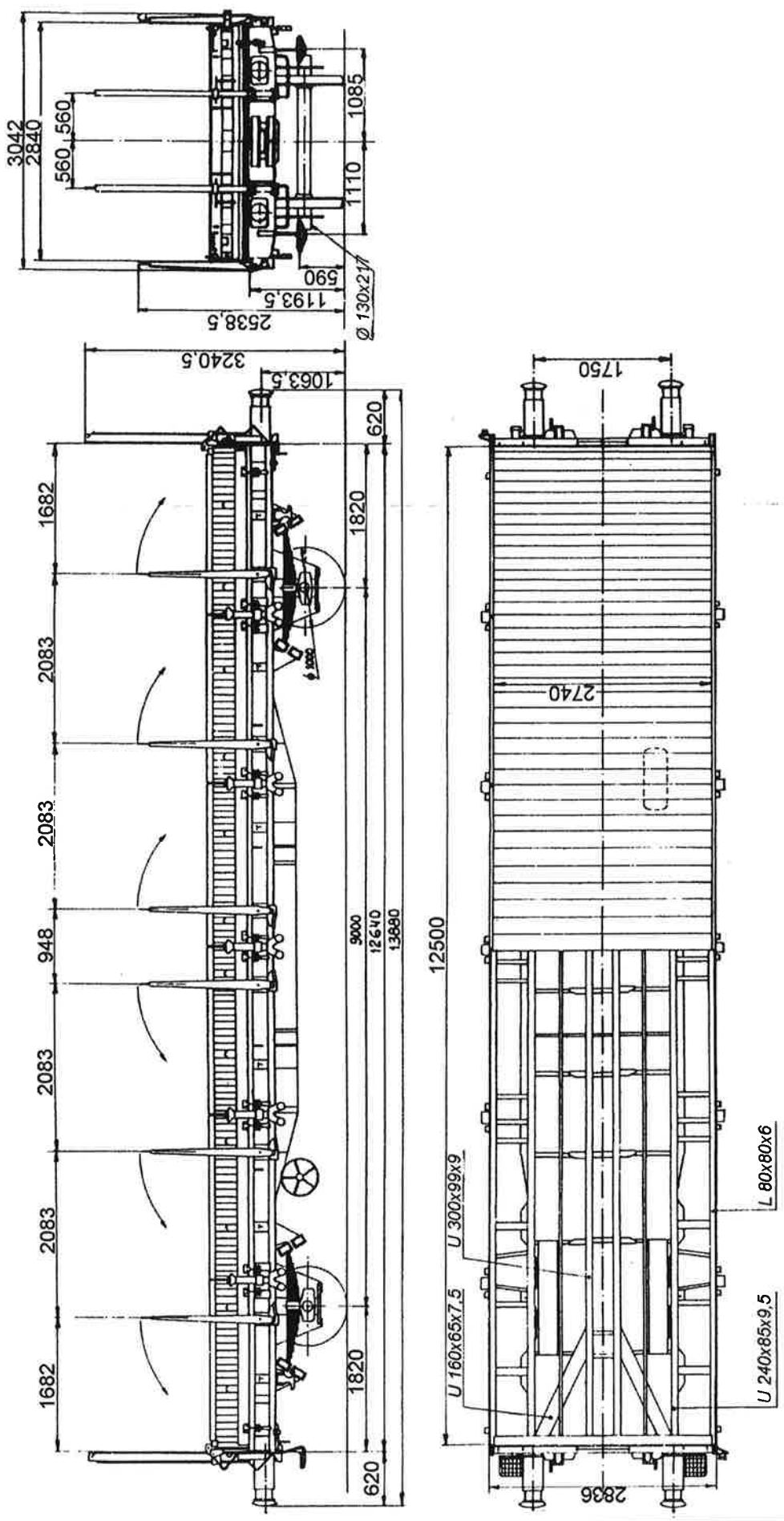
Code lettres Ks
 Année de construction 1973-1974
 Surface 34,25m²
 Boîte à rouleaux SKF
 Ressorts 9 lames 120x16x1385
 Flexibilité en mm/t 9,65
 Type de frein O-GP
 Distributeur EST 3f-12"
 Régleur DRV 2A - 450 H2
 Tare moyenne 13,5 tonnes

Série sans frein à main 0 1 8 8 3 3 0 4 0 0 0 à 0 1 8 8 3 3 0 4 7 9 9

Série avec frein à main 0 1 8 8 3 3 0 4 8 0 0 à 0 1 8 8 3 3 0 4 9 9 9

Type M 3 2 1 2 B 0

Wagon plat
 Extraits de plan SNCB

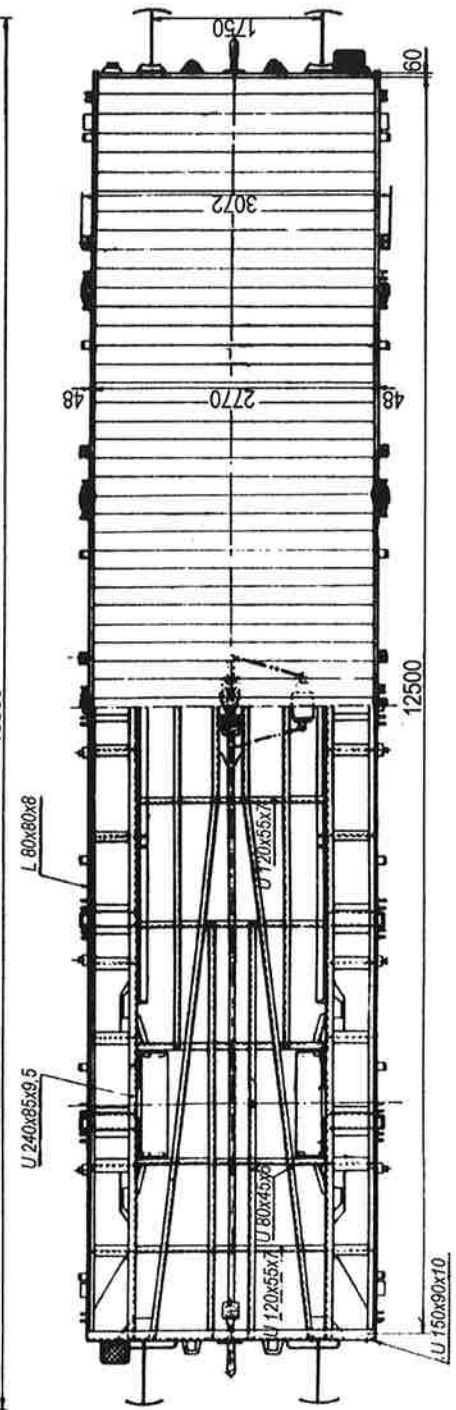
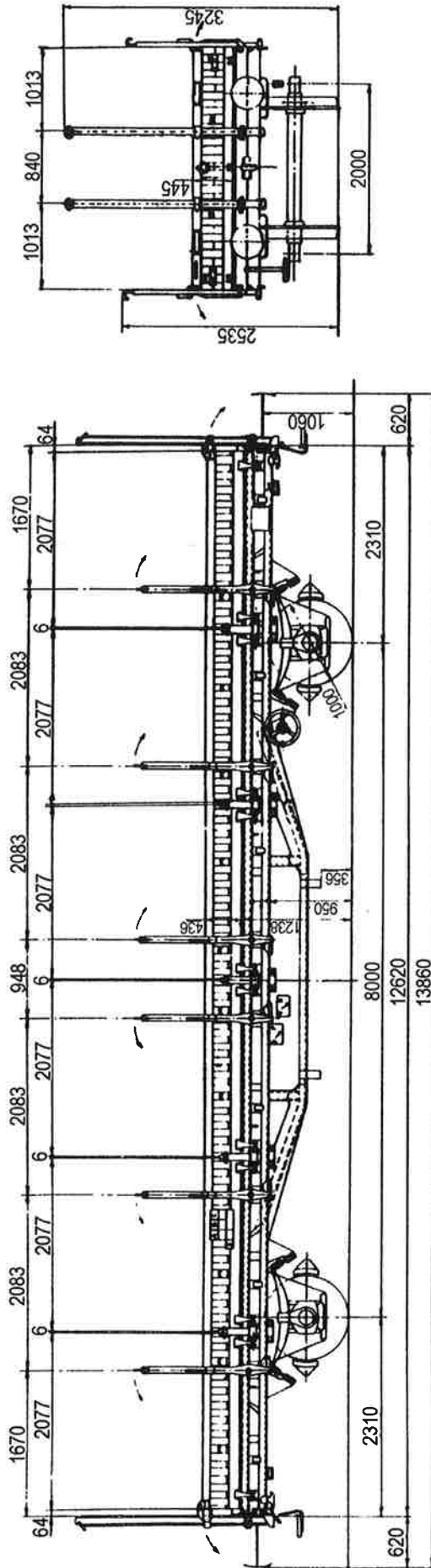


Série avec frein à main 0 1 8 8 3 3 0 1 6 8 5 à 0 1 8 8 3 3 0 2 4 6 4

Wagon plat avec ranchers rabattables

Extraits du plan SNCB

Code lettres Ks
 Année de construction 1962
 Surface 34,62m²
 Boîte à rouleaux SKF
 Ressorts 8 lames 120x16x1200
 Flexibilité en mm/t 6,8
 Type de frein O-GP
 Distributeur EST 3e, EST 3d 10"
 Régleur DRV 2 - 450
 Tare moyenne 12,7 tonnes

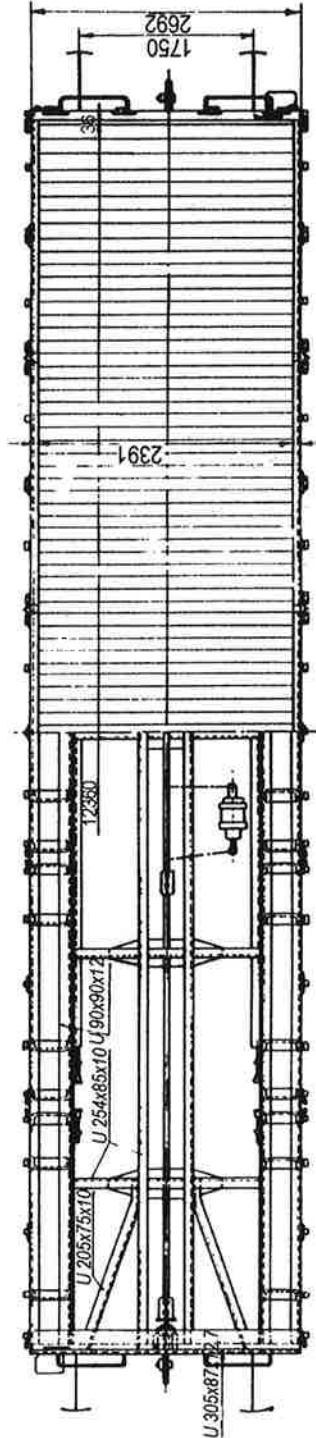
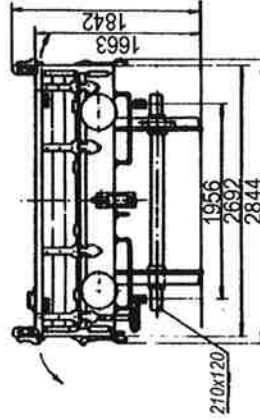
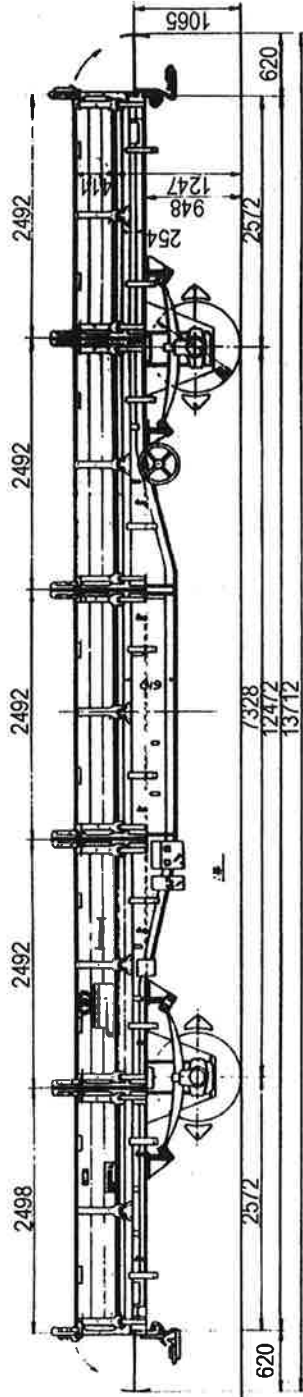


Série avec frein à main 2 1 8 8 3 3 0 0 0 0 à 2 1 8 8 3 3 0 0 8 9 9

Type M 3 2 3 2 A 1

Code lettres Ks
 Année de construction 1946
 Surface 32,02m²
 Boîte à rouleaux SKF - FAG
 Ressorts 8 lames 120x16x1365
 Flexibilité en mm/t 10,25
 Type de frein O-GP
 Distributeur EST 3d 10"
 Régleur DA 2 - 450
 Tare moyenne 12,7 tonnes

Wagon plat 26 tonnes
 Extraits du plan SNCB



Série sans frein à main à

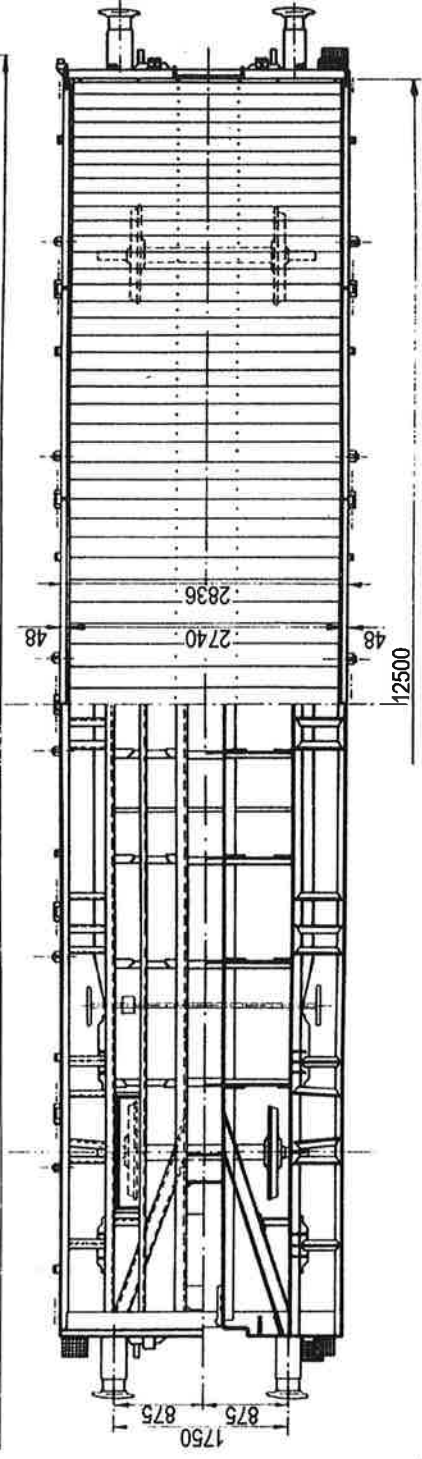
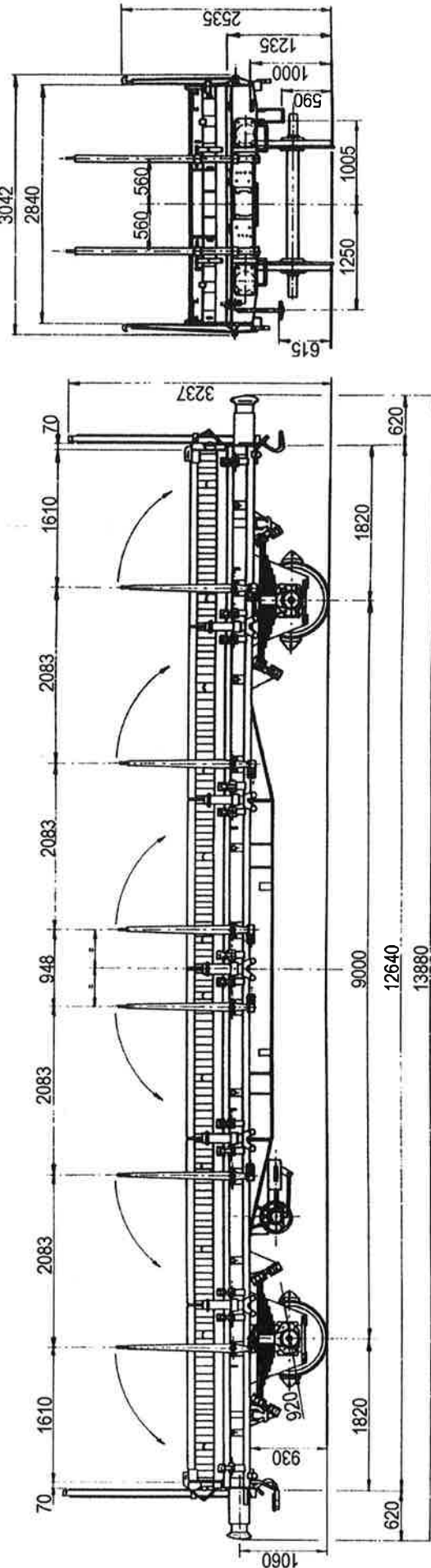
Série avec frein à main à

Type M

Code lettres Ks
 Année de construction 1984
 Surface 35,5m²
 Boîte à rouleaux SKF - FAG 130x191
 Ressorts 9 lames 120x16x1400
 Flexibilité en mm/t 2,4
 Frein à main à vis
 Type de frein O-GP
 Distributeur EST 3e-GP 12"
 Régleur SAB - DRV 2A - 450 H2
 Tare moyenne 13,6 tonnes

Wagon plat à 2 essieux avec hausses latérales

Extraits du plan SNCB



Série sans frein à main à

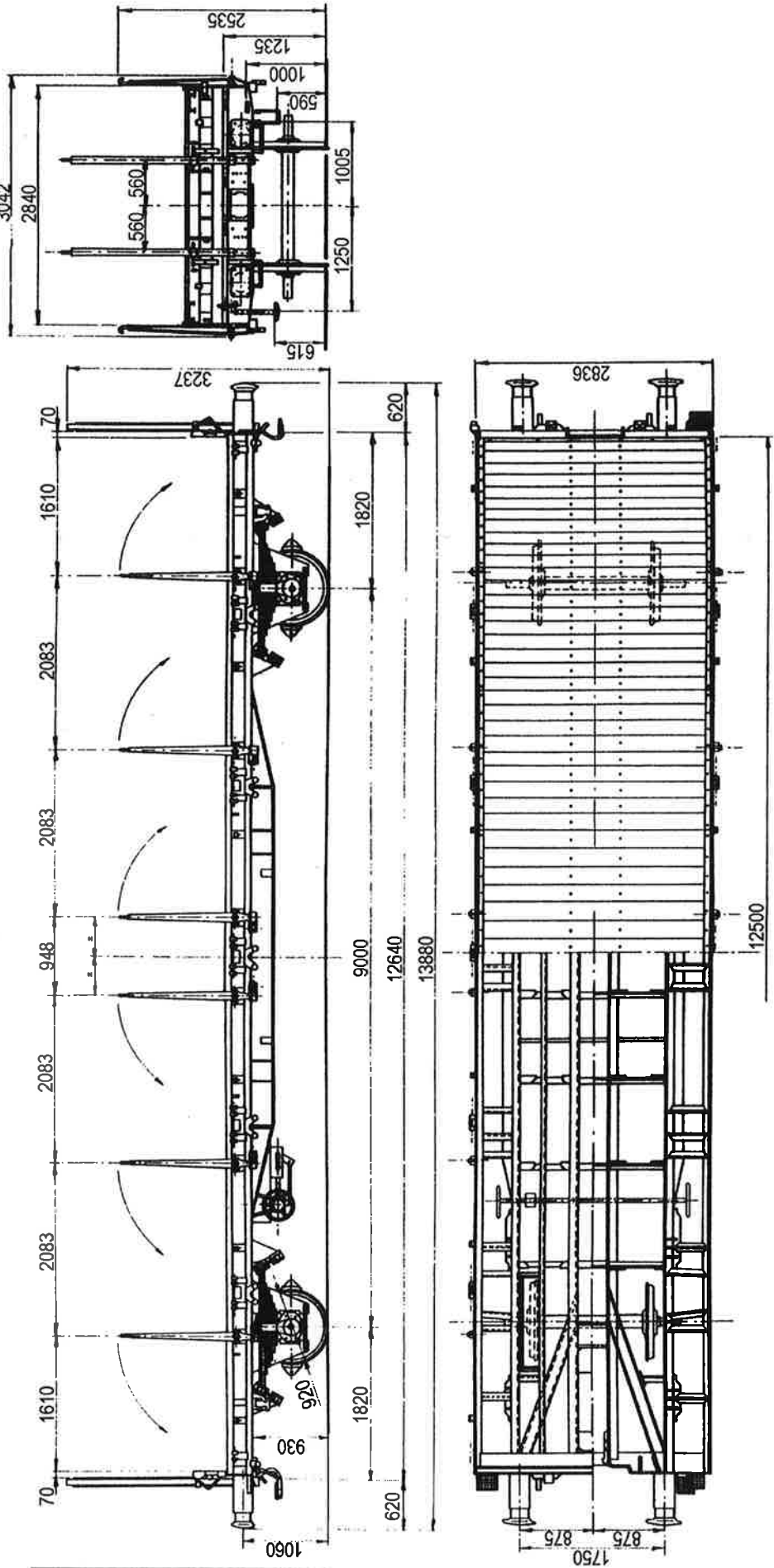
Série avec frein à main à

Type M

Code lettres Kps
 Année de construction 1984
 Surface 35,5m²
 Boîte à rouleaux SKF - FAG 130x191
 Ressorts 9 lames 120x16x1400
 Flexibilité en mm/t 2,4
 Frein à main à vis
 Type de frein O-GP
 Distributeur EST 3e-GP 12"
 Régleur SAB - DRV 2A - 450 H2
 Tare moyenne 12,8 tonnes
 3042

Wagon plat à 2 essieux sans hausses latérales

Extraits du plan SNCB



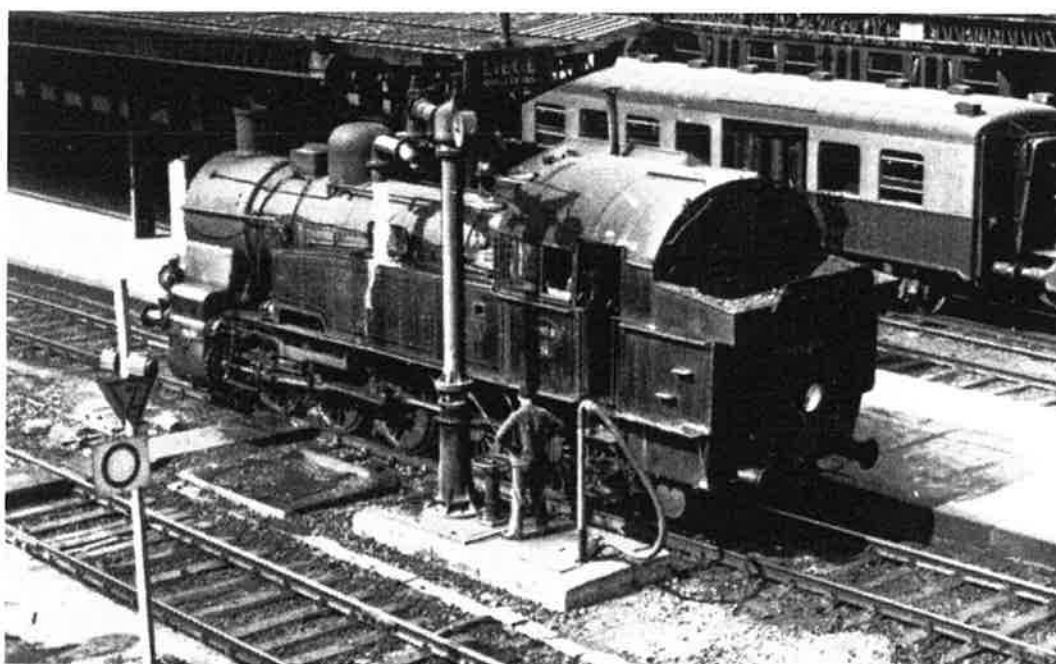
Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer

La 0-10-0 T type 98 de 1907

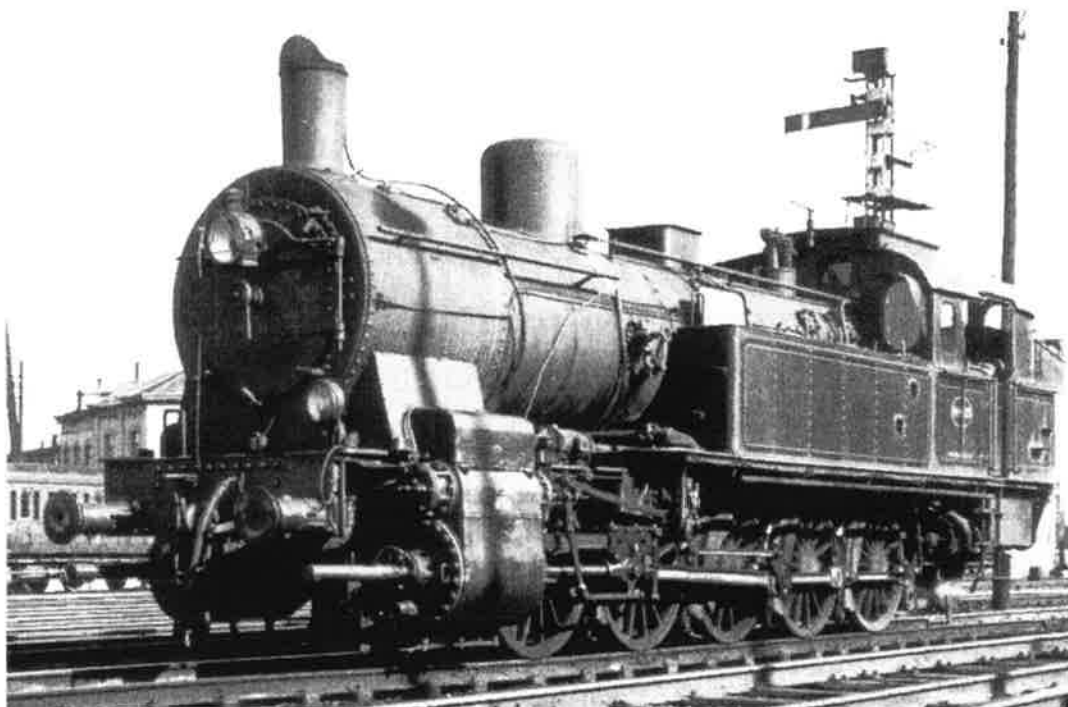
(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition
d'essieux identique étaient appelées
«Ten Coupler ou Ten Wheel Switcher»)

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 79 à 81),
les caractéristiques (tome 2, page 329) et la numérotation (tome 2, page 343).*



Liège-Guillemins, 6 mai 1956, la 98.040 de la remise de Kinkempois (NK) «fait l'eau». Radiée en juillet 1961, elle fut construite par Schwartzkopff en 1914 et reçut successivement les numéros 8144 à la Direktion de Essen et 9840 à la SNCB en janvier 1925 (photo parue dans «Vapeur en Belgique» tome 2 de Phil Dambly).

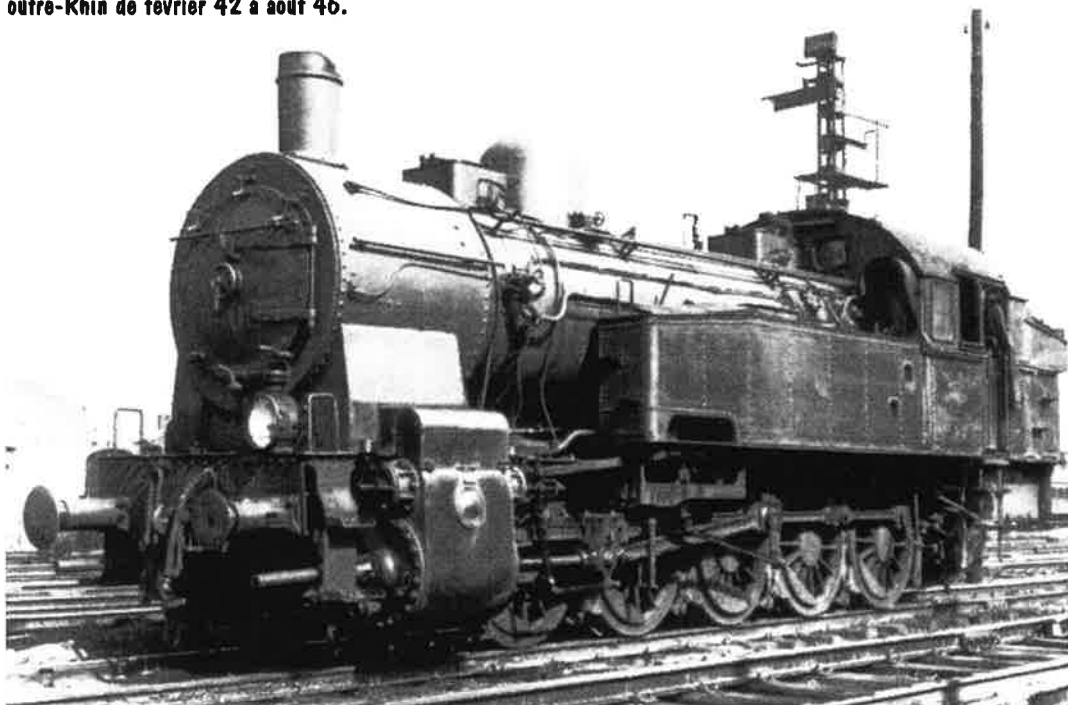


Cidessus : la 98.005 de la remise de Liège (FL) photographiée à Mechelen en 1952, peu après sa sortie de grande révision. Construite par Schartzkopff en 1909, elle fait partie de la première série de la classe T 16 modifiée en 1907. Elle porta le numéro 8105 à la Direktion de Halle et le numéro 9805 à la SNCB en 1925. Cette locomotive, radiée à Kinkompois en 1963, comportait un lanterneau.

Photos SNCB parues dans «Vapour en Belgique» de Phil Dambly, tome 2.

Ci-dessous : la 98.029 de la remise de Liège. Construite par Schartzkopff en 1918, elle fait partie de la classe T 16' de 1914. Elle appartenait à la Direktion de Elberfeld où elle portait le numéro 8168. Elle reçut le numéro 9868 à la SNCB où elle fut radiée à la remise de Montzen en 1961.

La classe T 16' était caractérisée par les soutes latérales allongées et tronquées, deux sablières, support de la coulisse et de la tête de piston, support de la boîte à fumées. Cette locomotive se distinguait par les marchepieds devant les cylindres, et les tampons à bagues différents, celui de droite (à gauche sur la photo) rappelle son séjour outre-Rhin de février 42 à août 46.



Au livret au	Nombre de services-locomotives à assurer par les remises de :													Nombre de locomotives			
	FL	LSL	GMN	NK	MSM	LL	LMG	MUT	FSR	FNDM	MKM	FMS	FHS	En servic e	Entretie n 20%	Néces- saire	Effecti f
15-05-26	8	5	2	9	12	-	-	-	-	-	-	-	-	36	7	43	53
02-10-26	8	5	2	9	12	-	-	-	-	-	-	-	-	36	7	43	53
01-02-27	8	5	2	8	12	-	-	-	-	-	-	-	-	35	7	42	53
15-05-27	8	5	2	9	11	-	-	-	-	-	-	-	-	35	7	42	53
02-10-27	8	5	2	9	10	-	-	-	-	-	-	-	-	34	7	41	53
01-02-28	12	-	2	10	1	2	-	-	-	-	-	-	-	27	5	32	53
15-05-28	12	-	1	8	1	1	-	-	-	-	-	-	-	23	5	28	51
07-10-28	12	-	1	7	1	1	2	-	-	-	-	-	-	24	5	29	51
01-02-29	12	-	1	7	2	1	2	-	-	-	-	-	-	25	5	30	49
15-05-29	12	-	1	7	2	1	2	-	-	-	-	-	-	25	5	30	49
06-10-29	12	-	1	7	2	1	2	-	-	-	-	-	-	25	5	30	49
03-02-30	12	-	2	7	-	1	2	2	-	-	-	-	-	26	5	31	49
15-05-30	13	-	2	8	-	1	-	2	-	-	-	-	-	26	5	31	49
05-10-30	13	-	1	8	-	1	-	2	1	-	-	-	-	26	5	31	49
02-02-31	13	-	1	8	-	-	-	2	1	2	1	-	-	28	6	34	48
15-05-31	13	-	1	6	-	-	-	3	1	2	1	-	-	27	5	32	48
04-10-31	13	-	1	6	-	-	-	3	1	2	1	-	-	27	5	32	48
01-02-32	13	-	1	6	-	-	-	2	1	2	1	-	-	26	5	31	48
22-05-32	13	-	1	3	-	-	-	2	1	2	1	-	-	23	5	28	48
02-10-32	13	-	1	-	-	-	-	2	1	2	1	-	-	20	4	24	48
05-02-33	13	-	1	-	-	-	-	2	1	2	-	-	-	19	4	23	48
15-05-33	12	-	1	-	-	-	-	2	1	2	-	-	-	18	4	22	48
08-10-33	12	-	1	-	-	-	-	2	1	2	-	-	-	18	4	22	48
04-02-34	13	-	1	-	-	-	-	2	1	1	-	-	-	18	4	22	48
15-05-34	12	-	1	-	-	-	-	2	1	1	-	-	-	17	3	20	48
07-10-34	12	-	1	-	-	-	-	2	1	1	-	1	-	18	4	22	48
03-02-35	12	-	1	-	-	-	-	2	1	1	-	1	-	18	4	22	48
15-05-35	12	-	1	-	-	-	-	2	2	1	-	1	-	19	4	23	48
06-10-35	12	-	1	-	-	-	-	2	1	1	-	1	-	18	4	22	48
02-02-36	12	-	1	-	-	-	-	2	1	2	-	1	-	19	4	23	48
15-05-36	12	-	1	-	-	-	-	2	1	2	-	1	-	19	4	23	48
04-10-36	12	-	1	-	-	-	-	2	1	2	-	1	-	19	4	23	48
01-02-37	12	-	1	-	-	-	-	2	2	3	-	1	-	21	4	25	48
22-05-37	12	-	1	-	-	-	-	2	2	3	-	2	-	22	4	26	48
03-10-37	14	-	1	-	-	-	-	2	2	3	-	1	-	23	5	28	48
01-02-38	14	-	1	-	-	-	-	2	2	4	-	1	-	24	5	29	48
15-05-38	12	-	1	-	-	-	-	2	2	2	-	1	-	20	4	24	48
02-10-38	13	-	1	-	-	-	-	1	2	3	-	1	-	21	4	25	48
16-04-39	12	-	1	-	-	-	-	2	2	3	-	1	-	21	4	25	48
08-10-39	10	-	1	-	-	-	-	2	2	6	-	1	-	22	4	26	48
15-03-40	10	-	1	-	-	-	-	2	2	7	-	1	1	24	5	29	48

Abréviation télégraphique utilisée :

FL = Liège

LSL = Liers

GMN = Montzen

NK = Renory (*)

MSM = Virton-St.-Mard

LL = Arlon

LMG = Mariembourg

MUT = Latour

FSR = Schaerbeek

FNDM = Antwerpen-Dam

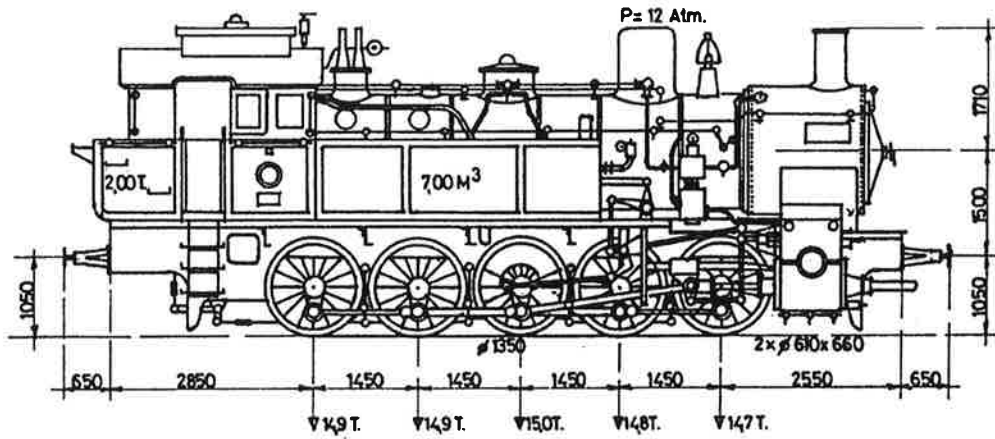
MKM = Stockem

FMS = Mons

FHS = Hasselt

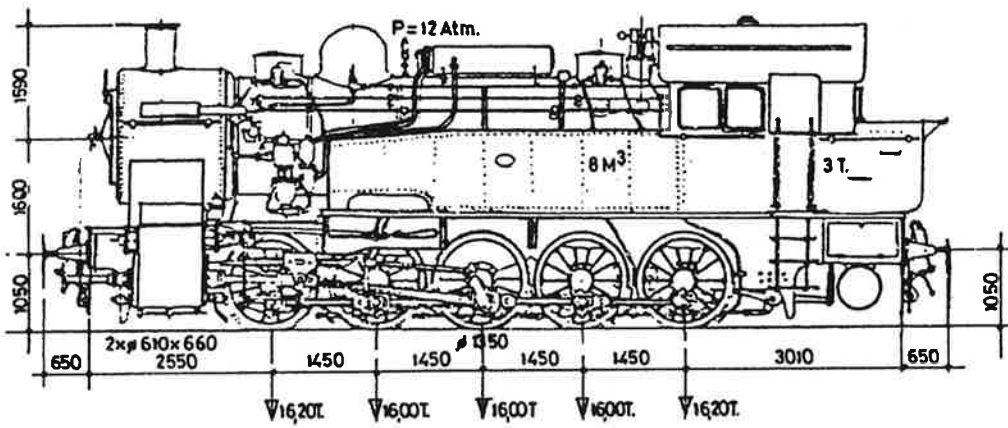
(*) à l'époque, la remise de Renory possédait l'abréviation télégraphique NK peut-être parce que la remise de Renory était située en partie sur la commune de Kinkempois ?

Lors de la reprise par la SNCB en mai 1940 de la compagnie du Nord-Belge et de son dépôt de Kinkempois, ce dernier se vit attribué l'abréviation téléphonique NK. Par conséquent celle de la remise de Renory devint RY.

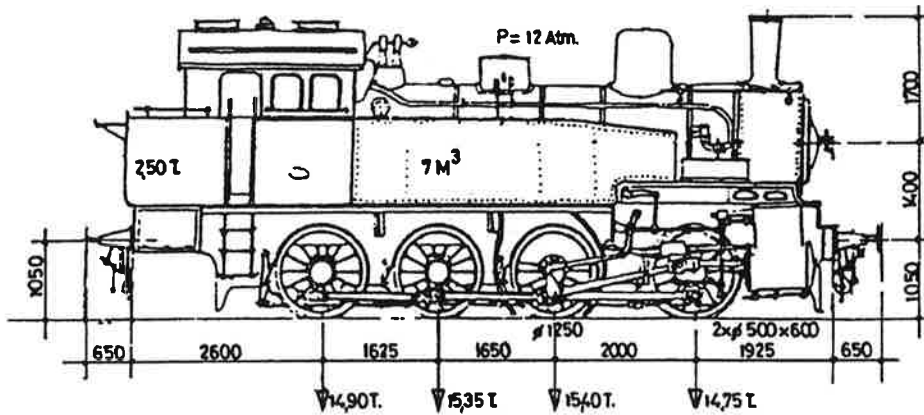


Etat, type 16 prussien (type 98 en 1925). 2 cylindres, surchauffe.

Dessins A. Jacquet



Etat, type 16' prussien (type 98 en 1925). 2 cylindres, surchauffe



Etat, type T13 prussien (type 99 en 1925). 2 cylindres, vapeur saturée.

La 0-8-0 T type 99 de 1910

(Seules, les locomotives à tender séparé et à disposition d'essieux identique étaient appelées «Eight Coupler» ou «Eight Wheel Switcher»)

De la création de la SNCB en septembre 1926
aux dernières mises hors-écritures en 1934

Voir dans "Vapeur en Belgique" de Phil Dambly : l'histoire (tome 2, page 81), les caractéristiques (tome 2, page 329) et la numérotation (tome 2, page 343).

Abréviations télégraphiques utilisées :

LDS = Lodélinsart

FCR = Charleroi

Voici la 9958 de la remise de Lodélinsart (LDS) manoeuvrant dans la gare. Construite par Union Geisserei en 1913, elle a porté le numéro 7958 à la Direktion de Essen et fut radiée en septembre 1934.

(photo J.-F. Van Puyvelde, parue dans «Vapeur en Belgique» tome 2 de Phil Dambly)

Ce document serait l'unique témoin du type 99.

Il ne faut pas confondre le type 99, hérité de la compagnie du Nord-Belge en mai 1940, avec le type 99 hérité des locomotives «armistice», type qui nous intéresse dans cet article.

Au livret au	Nombre de services- locomotives à assurer par les remises de :		Nombre de locomotives			
	LDS	FCR	En service	Entretien 20%	Néces- saire	Effectif
15-05-26	13	-	13	3	16	18
02-10-26	12	-	12	2	14	18
01-02-27	10	-	10	2	12	18
15-05-27	10	-	10	2	12	18
02-10-27	10	-	10	2	12	18
01-02-28	10	-	10	2	12	18
15-05-28	10	-	10	2	12	18
07-10-28	3	4	7	1	8	17
01-02-29	3	4	7	1	8	13
15-05-29	3	4	7	1	8	12
06-10-29	3	4	7	1	8	12
03-02-30	3	4	7	1	8	12
15-05-30	3	4	7	1	8	12
05-10-30	3	4	7	1	8	10
02-02-31	3	3	6	1	7	10
15-05-31	3	3	6	1	7	10
04-10-31	1	3	4	1	5	9
01-02-32	1	2	3	1	4	8
22-05-32	1	2	3	1	4	6
02-10-32	1	2	3	1	4	5
05-02-33	1	1	2	1	3	3
15-05-33	1	-	1	1	2	3
08-10-33	1	-	1	1	2	3
04-02-34	1	-	1	1	2	3
15-05-34	1	-	1	1	2	2
07-10-34	-	-	-	-	-	-



Vie du club

La visite du RMM au musées de Mulhouse	4
Réunion du comité de 8 septembre	8
Programme des réunions du RMM et agenda des activités ferroviaires «d'ailleurs»	10

D'ici et d'ailleurs

Annonces et publications à caractère ferroviaire, «les amis nous informent»	12
---	----

Chemins de fer touristiques

Le Musée du Transport Urbain de Bruxelles	13
---	----

Documentation

En consultant les anciens indicateurs	19
Wagons et sidérurgie (suite)	21

Modélisme

En 1990, la 66.038 en H0 par Jocadis	14
Mes humeurs sur les P8 et G8 en modèles réduits	16

Courrier des lecteurs

La 64.149 de Fleischmann (FFN 102) - La 81.256 de Fleischmann (FFN 103)	19
---	----

Rétro-rail

Les locomotives à vapeur de la SNCB et le nombre de services-locomotives à assurer (suite et fin)	33
---	----

FERRO FLASH NAMUR n° 104 (2000-5)

Ce cinquième 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, Guy Bridoux, Philippe Bruniaux, Jean-Pierre Van Hoof 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 SNCF CC-40109 du dépôt de Paris-La Chapelle, qui nous a rendu tant de fois visite lors de son passage en gare de Namur, se repose dans l'emprise du Musée du Chemin de Fer à Mulhouse. Cette locomotive porte l'écusson de la Ville de Cannes dont la reproduction figure en filigrane de cette page. Toutes les machines de cette série portaient le blason d'une ville française (photo Claude Carpet).